ASSEMBLÉE NATIONALE

24 avril 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD141

présenté par

M. Saddier, M. Hetzel, M. Cattin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Cinieri,
Mme Louwagie, M. Lurton, M. Breton, M. Masson, M. Straumann, M. de Ganay, M. Bazin,
M. Abad, Mme Duby-Muller, Mme Poletti, M. de la Verpillière, Mme Bonnivard, M. Lorion,
M. Manuel et M. Descoeur

ARTICLE 10

A l'alinéa 4, après la première occurrence du mot :

« mobilité »,

insérer les mots :

« au sens du présent code, l'État, les régions, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes, Ile-de-France-Mobilités et la métropole de Lyon, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de repli.

Cet amendement a pour objet de revenir aux définitions telles que prévues par le règlement délégué (UE) 2017/1926 du 31 mai 2017 et donc à la liste complète des différents acteurs visés. En effet, le règlement donne la définition suivante de « l'autorité chargée des transports » : « une autorité publique chargée de la gestion de la circulation ou de la planification, du contrôle ou de la gestion d'un réseau de transport ou de modes de transport donnés, ou des deux, relevant de sa compétence territoriale ». Ce champ excède celui des seules autorités organisatrices de la mobilité au sens du Code des transports.

En matière d'accessibilité tout particulièrement, les données à collecter émanent de nombreux acteurs : autorités organisatrices de la mobilité et opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructure, mais également départements, communes, établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), en charge de la voirie, syndicats mixtes. Ceci peut rendre la convergence des données plus délicate (par exemple : diversité des éléments constitutifs d'un itinéraire, d'un

point d'arrêt ou d'un pôle d'échanges multimodal). La multiplicité des situations locales et le nombre de points d'arrêt sur le territoire français (plusieurs milliers) exclut tout traitement rapide.

Enfin, les opérateurs mentionnés n'ont pas intégré dans les contrats qui les lient avec d'éventuelles autorités organisatrices de la mobilité, la production et la mise aux normes de ce type de données. Il sera ainsi nécessaire de convenir par avenant la prise en compte de cette charge nouvelle.