

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

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

Tombé

AMENDEMENT

N° CD2813

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Kamardine, M. Cattin, Mme Bonnivard, M. Hetzel, M. Reda, M. de la Verpillière, M. Leclerc, M. Cinieri, Mme Bassire, M. Masson, M. Rémi Delatte, Mme Louwagie, Mme Beauvais, M. Lurton, M. de Ganay, M. Bazin, Mme Anthoine, M. Reiss, Mme Valentin, M. Menuel, Mme Genevard, M. Abad, Mme Poletti, Mme Dalloz et M. Viala

ARTICLE 11

Substituer à l'alinéa 7 les cinq alinéas suivants :

« Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent décider de déployer, sur leur territoire, un service numérique multimodal permettant aux usagers de ce service d'acheter ou de réserver des titres ou des services de mobilité incluant, notamment, les services de transport régulier de personnes, les services de transport à la demande, les services de mobilité active, les services de mobilité partagée ou les services de stationnement.

« Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent décider d'exploiter le service numérique multimodal directement ou d'en confier la gestion à un tiers. Dans ce cas, elles déterminent les conditions techniques et financières ainsi que les titres et les services concernés dans le cadre d'une convention avec le gestionnaire du service numérique multimodal.

« Afin de favoriser le développement de la multimodalité et de l'intermodalité, les entités publiques ou privées, y compris les plateformes, organisant ou exploitant des solutions de mobilité sur le territoire de l'autorité organisatrice, garantissent l'accès du service numérique multimodal à leurs propres services numériques de vente, de réservation et de contrôle des titres au travers d'une interface de programmation basée sur des normes et standards ouverts.

« Les conditions techniques et financières de cet accès sont définies de façon transparente, objective, raisonnable, proportionnée et non discriminatoire par l'autorité organisatrice de la mobilité lorsqu'elle exploite elle-même le service ou par le gestionnaire du service numérique multimodal et les entités concernées.

« La convention prévue au troisième alinéa définit dans les mêmes conditions les modalités d'échanges d'informations entre les parties afin, notamment, de favoriser la bonne connaissance des usages, le développement de la mobilité et la bonne exécution des transactions. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La rédaction actuelle de l'article 11 est trop restrictive vis-à-vis de la liste des débiteurs de l'obligation d'ouverture aux services numériques. Cette restriction pourrait être interprétée comme ne se rapportant qu'aux seuls opérateurs et non aux plateformes numériques d'intermédiation qui mettent en relation des conducteurs ou des entreprises de mobilité et des passagers. Cet amendement vise donc à une clarification rédactionnelle et à une mise en cohérence du texte : l'ouverture des canaux de vente doit se faire pour l'ensemble des solutions de mobilité opérées ou proposées sur le territoire d'une AOM.

Les autorités organisatrices en leur qualité de tiers de confiance du droit à la mobilité, auront l'autorité légale et contractuelle de constituer un service numérique multimodal (qu'elle opérera elle-même ou en faisant appel à un tiers) et de fixer le cadre dans lequel ce service numérique multimodal aura accès aux différentes solutions de mobilité présentes sur son territoire. Ces conditions devront être équitables et non discriminatoires (format d'API, tarif, partage de données), assurer le respect des règles de la libre concurrence, et seront fixées au nom de l'intérêt général.

En fixant les règles du jeu (articulation des modes, utilisation de l'espace public, gouvernance de la donnée, maîtrise tarifaire sur les services qu'elle subventionne), l'autorité organisatrice garantit que le service MaaS se construise au service de l'intérêt général, évite l'écueil d'un développement erratique et anarchique d'offres et de services d'initiatives privées concurrentes, et lui garantit, par la connaissance des usages, la maîtrise de l'amélioration des services de mobilité.

Cette disposition, appliquée à l'échelle des bassins de mobilité en gommant les frontières administratives qui pénalisent fortement l'organisation des mobilités autour des agglomérations, permettra également de mettre en place des tarifications innovantes et adaptées afin de réconcilier les centres urbains avec leurs périphéries. Le MaaS peut pallier au manque de visibilité des solutions alternatives à la voiture individuelle. Ce faisant, cet outil sera en mesure d'apporter une contribution à la réduction de l'impact de la voiture individuelle sur l'environnement et l'occupation de l'espace urbain.