

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° 3409

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, M. Viala, M. Saddier, M. Straumann, M. Pauget, M. Ramadier, Mme Meunier et M. Descoeur

ARTICLE 11

À l'alinéa 6, substituer au mot :

« transport »

le mot :

« mobilité ».

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.