

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 mai 2019

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

Adopté

AMENDEMENT

N° CD2983

présenté par
Mme Couillard, rapporteure

ARTICLE 11

Substituer aux alinéas 6 à 8 les vingt alinéas suivants :

« *Article L. 1115-8.* – I. – Un service numérique multimodal est un service numérique qui permet la vente ou la réservation de services de mobilité, de transport, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.

« Le service numérique multimodal peut effectuer :

« 1° La délivrance des produits tarifaires ou des réservations de ces services, en appliquant leurs conditions d'utilisation et leurs conditions tarifaires ;

« 2° Sous réserve de l'accord de l'autorité organisatrice compétente ou du fournisseur du service, la revente desdits services au prix qu'il fixe ainsi que la vente de ses propres produits tarifaires.

« II. – Dans les deux cas mentionnés au I, le service numérique multimodal est tenu de respecter les obligations suivantes :

« 1° Lorsqu'il propose la vente d'un service mentionné au 1° du I de l'article L. 1115-8-1, il propose la vente de l'ensemble des services que l'autorité compétente organise, subventionne ou auxquels elle apporte une compensation financière pour charge de service public ;

« 2° Sur le territoire qu'il couvre, pour chacune des catégories de services dont il assure la vente, il sélectionne de façon non discriminatoire les services de transport mentionnés aux 3° et 4° du I de l'article L. 1115-8-1 dont il assure la vente. Cette disposition ne s'applique pas au service numérique multimodal dont le fournisseur, directement ou par l'intermédiaire d'une société qu'il contrôle ou qui le contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce, est aussi l'opérateur de l'ensemble des services de transport dont il assure la vente ;

« 3° Il transmet aux gestionnaires des services dont il assure la vente et, le cas échéant, à la collectivité territoriale compétente, l'ensemble des données nécessaires à la connaissance statistique des déplacements effectués, au service après-vente des produits tarifaires vendus et à la lutte contre

la fraude, y compris les données d'identification du client collectées par le service numérique multimodal ;

« 4° Il met en place un processus d'achat assurant l'information sur le service, la simplicité d'utilisation et la qualité du service numérique multimodal pour l'utilisateur ;

« 5° Les solutions de déplacement proposées en réponse à la requête de l'utilisateur sont présentées de manière claire et insusceptible de l'induire en erreur. Les critères utilisés pour la sélection et le classement de ces solutions, y compris les critères liés directement ou indirectement au profil de l'utilisateur, sont explicites et aisément identifiables par l'utilisateur. Ils sont appliqués de façon non discriminatoire à tous les services dont le service numérique multimodal propose la vente et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à une considération commerciale autre que le prix de la solution de déplacement.

« III. – Dans les deux cas mentionnés au I, la vente des produits tarifaires des services mentionnés au premier alinéa du I est effectuée selon des modalités techniques et financières définies par un contrat conclu entre le fournisseur du service numérique multimodal et le gestionnaire de chacun des services. Ses conditions sont raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées.

« IV. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les conditions d'application du présent article.

« *Art. L. 1115-8-1.* – I. – Le fournisseur du service numérique multimodal peut de droit effectuer, dans les conditions prévues au 1° du I de l'article L. 1115-8, la délivrance des produits tarifaires des services suivants :

« 1° les services mentionnés au 1°, 2°, 4° et 5° du I des articles L. 1231-1-1, L. 1231-3 et L. 1241-1, ainsi que les services de stationnement que les autorités organisatrices de la mobilité, les collectivités territoriales et leurs groupements organisent, subventionnent ou auxquels ils apportent une compensation financière pour charge de service public ;

« 2° Les services d'intérêt national mentionnés à l'article L. 2121-1 ;

« 3° Les autres services réguliers de transport public, lorsque le point d'origine et la destination finale sont situés sur le ressort territorial d'une région ou distants de moins de 100 kilomètres et situés sur le ressort territorial de deux régions limitrophes ;

« 4° Les autres services de transport, ouverts au public, opérés dans le ressort territorial d'une région ;

« 5° Les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1.

« Pour permettre la délivrance des produits tarifaires par le service numérique multimodal, les gestionnaires des services mentionnés au présent I sont tenus de lui fournir une interface permettant l'accès de l'utilisateur à leur service numérique de vente.

« II. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, précise les conditions d'application du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La création de services de billettique multimodale constitue le pendant de l'article 9 relatif à l'information. L'article 11 définit les dispositions relatives à l'accès aux services numériques de vente des services de transport, afin de permettre la mise en place de services de « billettique multimodale » ou « service numérique multimodal », parfois dénommé « MaaS ». Ces services numériques multimodaux peuvent être mis en place par des collectivités, par des entreprises privées spécialisées ou par des entreprises fournissant elles-mêmes certains services de transport.

Cet amendement a fait l'objet d'une large concertation approfondie avec les associations représentant les acteurs concernés. Il permet de lever les obstacles, soulevés par les sénateurs et par les députés, à la mise en place de services de billettique multimodale. La mesure permet de protéger les services de transport contre les risques, notamment de désintermédiation, qui résulteraient d'un développement non encadré des services de billettique multimodale. Ainsi, quel que soit le modèle du service numérique multimodal retenu, celui-ci doit respecter des obligations d'ordre légal afin d'assurer une concurrence équilibrée entre acteurs : conférer aux opérateurs de service public une forme de pouvoir unilatéral de fixation de conditions contractuelles de fonctionnement du service numérique multimodal dans des termes très larges, dépassant leurs compétences. Ces dispositions pourraient être intégrées dans un système de cahier des charges réglementaire unique (option proposée).

Il est nécessaire de conférer explicitement aux autorités organisatrices de la mobilité la compétence de créer un service numérique multimodal, puisque le service numérique multimodal d'une autorité organisatrice de la mobilité peut comporter des services de transport que cette autorité n'organise pas.