

## Transdev et la Loi d'Orientation des mobilités

### Pour une mobilité du quotidien pensée par et pour les territoires

Transdev soutient l'ambition du texte de la loi d'orientation des mobilités adopté en première lecture au Sénat le 2 avril 2019. Ce projet de loi doit engager une transformation profonde du paysage des mobilités du quotidien. Nous souhaitons réaffirmer ici notre souhait de doter les collectivités de la capacité à lutter contre les déserts de mobilité, de libérer l'innovation et d'être les véritables tiers de confiance d'une ouverture des données de mobilité et des canaux de vente afin de construire des solutions adaptées aux enjeux locaux.

#### Une gouvernance territoriale adaptée et coordonnée à l'échelle de chaque bassin de mobilité

L'ambition du projet de loi est de couvrir, d'ici 2020, l'ensemble du territoire et des zones blanches par une autorité en charge des mobilités. À ce titre, **Transdev soutient l'objectif du texte adopté au Sénat de clarification et de simplification des compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour faciliter la prise de compétence en milieu rural et péri-urbain.** Il est primordial de dépasser les frontières administratives pour que les compétences de mobilités s'exercent sur un périmètre d'usages opérationnel.

Le texte issu du Sénat apporte des compléments importants permettant un exercice pertinent de cette compétence mobilité par les AOM ou AOM régionales. La **définition concertée des bassins de mobilité** par le couple intercommunalité-région donne plus de force à la coordination de la gouvernance des mobilités, de même que la **réintroduction dans le texte des contrats opérationnels de mobilité.** Ces contrats doivent proposer des solutions concrètes pour le développement de solutions de mobilités adaptées pour les périphéries et vers les zones d'emploi. Ils devront notamment porter sur les gares, sur les pôles d'échanges multimodaux ou encore sur la billettique et s'avèrent être les outils idoines de **planification régionale de l'intermodalité.**

#### Une ouverture des données maîtrisée par les AOM, au service de l'intérêt général

La révolution et l'ouverture des données donnent aujourd'hui l'opportunité d'optimiser nos déplacements et de réfléchir à de nouveaux services de mobilité. Pour que cette révolution s'opère au service de l'intérêt général et de la mobilité du quotidien, elle doit être régulée par les seuls **tiers de confiance** en mesure de rassembler les données de mobilité sur leur territoire, à savoir les **AOM** (piliers du financement des mobilités du quotidien). Cette **gouvernance de la réutilisation des données de mobilité** constitue le corollaire essentiel au développement de services numériques de mobilité qui conjuguent intérêt général et services aux citoyens.

En pratique, le projet de loi donne aux AOM la responsabilité de la démarche d'ouverture des données et de leur transmission au Point d'Accès National<sup>1</sup>. La réutilisation des données devra s'organiser conformément à la réglementation européenne<sup>2</sup>. Transdev considère primordiale l'inscription dans la loi de la liberté laissée aux AOM de choisir parmi différents types de licences de réutilisation des données, dont certaines pourraient permettre **l'authentification des réutilisateurs**, le contrôle de la **cohérence de l'usage des données avec les politiques publiques** de mobilité, la mise en place d'une compensation financière et, en cas de mésusage des données, une **interruption de leur mise à disposition.**

Cette marge de manœuvre laissée aux AOM s'inscrit dans le **principe de libre administration des collectivités**, et son inscription dans la loi vise à garantir que le Point d'Accès National laisse la possibilité aux AOM de choisir les types de licences, ou « contrats d'utilisation de données », qu'elles souhaitent mettre en place. À titre d'exemple, tant qu'il ne respecte pas la hiérarchie du réseau routier, un service d'information (de type Waze ou Google) qui intègre une information incitant les usagers à circuler dans les zones qui devraient rester protégées du trafic (zones résidentielles ou zones proches des écoles par exemple) ne devrait pas pouvoir réutiliser les données publiées. **Le débat sur les licences est essentiel, car la régulation de l'accès et de la réutilisation des données de mobilité permettra de concilier l'amélioration du service au citoyen et les politiques publiques.**

<sup>1</sup> Le Point d'Accès National (ou PAN) constitue l'interface numérique nationale, prévu par le Règlement Européen UE 2017/1926 (MMTIS), qui recensera l'ensemble des données de mobilités.

<sup>2</sup> Règlement Européen UE 2017/1926 (MMTIS): il permet de conditionner la réutilisation des données à une conformité à l'intérêt général, qui doit être explicité par les AOM. Cette contrainte avait été supprimée par la Loi n°2015-990 en France (dite « Loi Macron »).

## L'ouverture des canaux de vente aux seules AOM synonyme de développement de «MaaS locaux»

Le **MaaS**<sup>3</sup> est l'intégration de différents services de mobilité dans un seul service accessible à la demande. Pour répondre à une demande voyageur, un opérateur MaaS (que ce soit la collectivité, un opérateur de TC ou un acteur tiers) facilite l'accès à diverses options de mobilité (transport public, véhicules partagés, taxi ou location...). Les **AOM** doivent être dotées d'un **rôle de stratège** dans la mise en place de ces solutions, car bien piloté, l'outil du MaaS sera à même de permettre aux AOM de **coordonner les offres, d'orienter les usages et ainsi d'affiner les services** proposés aux habitants dans une logique d'attractivité et de développement du territoire.

Tel que rédigé aujourd'hui, le texte favorise les services MaaS locaux en permettant aux AOM qui créeraient un service numérique de billettique multimodale d'accéder, sur demande, à la distribution des titres des services de transport et de stationnement présents sur leurs territoires. Si cette évolution va dans le bon sens<sup>4</sup>, Transdev souhaite renforcer cette disposition avec une **ouverture aux seules autorités organisatrices de tous les canaux de vente des acteurs (privés ou publics) en contrat avec les AOM et les collectivités du territoire sur un bassin de mobilité donné, pour tous les titres.**

En fixant les règles du jeu (articulation des modes, utilisation de l'espace public, gouvernance de la donnée), l'AOM garantit que le service MaaS se construise au service de l'intérêt général, évite l'écueil d'un développement anarchique d'offres et de services d'initiatives privées concurrentes et dispose d'une connaissance des usages lui donnant la main sur une amélioration des services de mobilité proposés. Ces **Maas locaux pilotés par les AOM**, mis en place à l'échelle des bassins de mobilité permettront également de mettre en place des tarifications innovantes et adaptées afin de réconcilier les centres urbains avec leurs périphéries. Il convient également de rendre accessible aux AOM et aux Régions **l'ensemble de la gamme des titres TER, le prérequis indispensable à l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire régional.**

Les AOM en leur qualité de tiers de confiance du droit à la mobilité, ont l'autorité légale et contractuelle de fixer les conditions d'accès au service de vente qu'elles auront décidé de constituer. Des conditions équitables et non discriminatoires (format d'API, tarif, partage de données), assurant le respect des règles de la libre concurrence, fixées au nom de l'intérêt général, et dont le respect pourra être contrôlé par l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières. Les nombreuses agglomérations et Régions qui lancent des projets Maas ont besoin d'un accès aux canaux de vente pour tous les titres. Or, si la LOM se cantonne à l'ouverture pour les seuls titres occasionnels, elle manquera sa cible des mobilités du quotidien, en mettant de côté 75% de la clientèle en agglomérations.

Avec **Moovizy** à Saint Etienne ou le **Compte Mobilité** à Mulhouse, Transdev met en place avec les AOM du territoire des **MaaS locaux** qui centralisent les informations de mobilité en temps réel de tous les modes disponibles, proposent des recherches d'itinéraires multimodaux et soumettent à leurs utilisateurs une facture globale des modes utilisés dans le mois.

## Contribuer au développement de nouvelles solutions de mobilité dans les « espaces de faible densité »

Selon une enquête du *Laboratoire de la mobilité inclusive*, 77% des français vivant dans des communes rurales considèrent que les moyens de transport n'y sont pas assez développés et 19% des français déclarent avoir déjà refusé de se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi faute de moyen de transport pour s'y rendre. Les solutions de type transport à la demande (TAD) ne sont pas toujours adaptées pour les territoires peu denses, mais de nouvelles pratiques de mobilité apparaissent sur ces territoires, basées pour la plupart sur le partage de la voiture.

Transdev soutient **l'inscription dans la loi d'une disposition permettant aux AOM de recourir à des solutions** telles que les **services de transport à la demande solidaire** reposant sur le tissu associatif et accompagnés par un opérateur de transport public (fourniture des véhicules, maintenance, assistance technique...). En 1977 aux Pays-Bas, le Ministère des Transports a inauguré le **Buurt Bus** (« bus de quartier »), un système de navettes visant à pérenniser des solutions de transport dans les zones rurales. **Aujourd'hui, ce sont 1 200 conducteurs bénévoles organisés en association qui conduisent près de 150 Buurt Bus pour 220 000 voyages par an sur des zones qui ne sont plus couvertes par des lignes régulières, faute de fréquentation suffisante.** Le groupe Transdev est largement impliqué dans la mise en œuvre de ces Buurt Bus puisqu'il fournit les véhicules et s'occupe de leur maintenance.

<sup>3</sup> Mobility as a Service

<sup>4</sup> La version initiale du projet de loi mentionnait une ouverture à tous, pas seulement aux AOM, et uniquement pour les titres dits « occasionnels », hors abonnements. Cette version favorisait largement la mobilité longue distance au détriment de la mobilité du quotidien.