

## Développement de système « mobility as a service » (MAAS)

Favoriser l'intermodalité et lutter contre l'autosolisme

### L'ESSENTIEL ★

La loi définit les droits et obligations des systèmes de MAAS **permettant, sur un même support, la réservation et le paiement de tous les modes de transport utilisés pour aller d'un point A à un point B.**

En pratique, l'utilisateur adresse au service numérique multimodal une requête sur un déplacement donné à une heure donnée. Il reçoit, en réponse, différentes solutions classées selon des critères objectifs. De façon parfaitement fluide, sans nouvelle saisie de données, il achète le titre de transport choisi ou effectue une réservation, pour un VTC par exemple.

#### Les bénéficiaires

L'ensemble des personnes souhaitant se déplacer. La mesure concerne l'ensemble des services de mobilité.

#### Entrée en vigueur

Au 1<sup>er</sup> juillet 2021.

### LES OBJECTIFS 🎯

Pour que des inconvénients pratiques (multiples applications à utiliser) ne soient pas des freins à la multi modalité.

**23 % de la population déclare qu'elle serait prête à plus souvent utiliser d'autres moyens de transports que la voiture si on leur proposait un titre de transport unique pour aller à un endroit en utilisant des moyens de transport différents.**



### POUR ALLER PLUS LOIN >>>

#### Article 11 de la loi

Exemples de services de mobilité dans les territoires : [www.francemobilites.fr](http://www.francemobilites.fr)

Plus de détails sur la loi (article 28 de la loi)

[www.ecologique-solaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites](http://www.ecologique-solaire.gouv.fr/projet-loi-mobilites)

### CE QUE CHANGE LA LOI 📄

Elle définit deux types de modèles :

- le service de mise en relation, assurant la délivrance des billets du service de transport, celui-ci conservant la pleine maîtrise de sa politique tarifaire ;
- le distributeur, qui achète les produits du service de transport et les revend à un prix qu'il fixe lui-même.

La LOM définit les dispositions que doit respecter tout service numérique multimodal, quel que soit le modèle adopté.

Elle définit également les conditions dans lesquelles un service de transport doit ouvrir l'accès de son service numérique de vente à un service numérique multimodal, lorsque celui-ci agit selon le modèle du service de mise en relation (partie II).

#### Les obligations légales à respecter par le service numérique multimodal.

Afin d'assurer une concurrence équilibrée entre acteurs :

- il doit intégrer de façon complète (par catégories de service) l'offre publique de transport sur le ressort territorial de l'AOM dans une première étape et à l'échelle du bassin de mobilité, à partir de 2023 ;
- il établit un plan de gestion des informations protégées par le secret des affaires.

Afin d'assurer la prise en compte des attentes des usagers, les solutions de déplacement proposées au client sont classées selon des critères explicites, non susceptibles de l'induire en erreur.

Les conditions du contrat conclu entre les fournisseurs du service numérique multimodal et du service de transport doivent être raisonnables, équitables, transparentes et proportionnées. En cas de désaccord sur le contenu du contrat, l'Autorité de Régulation des Transports (ART) peut être saisie pour régler le différend.

#### Droit du service numérique multimodal d'établir un service de mise en relation et obligations correspondantes des services de transport.

Dans le cas où le service numérique multimodal agit comme un service de mise en relation, il peut, de droit, délivrer les produits tarifaires des services de transport utilisés dans la mobilité du quotidien, lorsque ceux-ci disposent d'un service numérique de vente :

Pour la mise en œuvre pratique de cette disposition, le service numérique multimodal établit une interface numérique permettant l'accès de l'utilisateur aux services numériques de vente des services de transport.