

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

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

Retiré

AMENDEMENT

N° CD1261

présenté par

M. Pancher, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 2213-4-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2213-4-2. I.* – Pour améliorer la qualité de vie en ville, limiter les nuisances liées à l'excès de véhicules motorisés, et favoriser la pratique des modes actifs des zones à trafic limité peuvent être créées dans les agglomérations, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale et les zones pour lesquelles un plan de mobilité a été adopté ou est en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L1214-1 du code des transports

« II. – Les zones à trafic limité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories d'usagers qui sont autorisés à y circuler. L'inclusion de voies du domaine public routier national ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à trafic limité est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. Les véhicules circulant dans une zone à trafic limité font l'objet d'une inscription préalable sur un fichier tenu à jour par l'autorité investie du pouvoir de police de circulation

« L'arrêté précise les périodes et la durée pour laquelle les zones à trafic limité sont créées

« Les mesures de restriction fixées par l'arrêté sont cohérentes avec les objectifs de diminution de la circulation motorisée fixée par le plan de mobilité*.

« III. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une note exposant les motifs de la restriction et écrivant les modalités de celle-ci est soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes

limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. A l'expiration d'un délai de trois mois cet avis est réputé favorable.

« Le projet d'arrêté, la note, les avis recueillis en application du premier alinéa du présent III sont mis à la disposition du public, dans les conditions prévues à l'article L. 103-2 à L. 103-5 du code de l'urbanisme.

« IV. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au III du présent article.

« V. – L'autorité mentionnée au I met à la disposition des usagers un téléservice leur permettant d'obtenir l'autorisation de franchissement du périmètre de la zone. Cette autorisation peut être permanente ou provisoire. En tout état de cause sont autorisés à entrer dans la zone

« 1° Les véhicules d'intérêt général ;

« 2° Les véhicules du ministère de la défense ou de l'intérieur ;

« 3° Les véhicules assurant un service public de transport collectif ou individuel de personnes desservant la zone

« VI. – L'instauration de la zone à trafic limité est précédée d'au moins un mois par une campagne d'information locale par tous moyens appropriés. Celle-ci porte à la connaissance du public le périmètre géographique de la zone, les modalités de demande d'autorisation, les modalités techniques mises en œuvre pour son contrôle ainsi que les droits d'accès et de rectification des données enregistrées. Elle comporte une information sur les transports publics de personnes mis à disposition.

« Une signalisation relative à l'existence d'un périmètre géographique de zone à trafic limité est apposée :

« 1° A chaque entrée de ce périmètre ;

« 2° En amont de chaque entrée de ce périmètre, à une distance permettant aux conducteurs de le contourner.

« VII. – En cas de franchissement du périmètre de la zone à trafic limité, par un véhicule non préalablement autorisé, la sanction encourue est une contravention de 4^{ème} classe. Cette contravention est appliquée au propriétaire du véhicule. Toutefois, lorsque le véhicule fait l'objet d'un contrat de crédit-bail, d'un contrat de location ou de tout autre type de contrat de mise à disposition de l'usage du véhicule, la contravention est appliquée à l'utilisateur désigné par le contrat. Le bailleur demeure solidairement responsable du paiement du tarif tant qu'il n'a pas fourni à l'autorité en charge du recouvrement les noms et adresses de l'utilisateur.

« VIII. – Aux fins du contrôle de l'autorisation d'entrer dans la zone à trafic limité l'autorité mentionnée au I est autorisée à mettre en œuvre des dispositifs de contrôle automatique des données signalétiques des véhicules, exclusifs de toute géolocalisation, associés à un traitement automatisé

de données à caractère personnel, dans les conditions prévues au présent article et dans le respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« Les données recueillies au moyen des dispositifs mentionnés au premier alinéa du présent VIII ne permettent pas l'identification des occupants du véhicule, elles ne peuvent être enregistrées et conservées qu'après réalisation d'un traitement destiné à empêcher cette identification. Elles sont traitées immédiatement après leur collecte afin de vérifier si le véhicule figure sur le fichier des véhicules autorisés à pénétrer dans la zone ou si le véhicule est autorisé en application du VI. Lorsque tel est le cas, les données sont supprimées sans délai.

« Lorsque le véhicule ne figure pas sur la liste des véhicules autorisés, l'autorité en charge du pouvoir de police de circulation ou ses agents dûment assermentés constatent l'infraction et transmettent l'immatriculation des véhicules en infraction aux services en charge du recouvrement des amendes pénales.

« Dans tous les cas, les données permettant l'application de la sanction ne peuvent être conservées que pour la durée strictement nécessaire à la liquidation et au recouvrement de la contravention et au maximum pendant une durée de huit jours, sans préjudice des nécessités liées au traitement des contestations s'y rapportant. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Parmi les outils réglementaires à disposition de l'aménageur des collectivités pour améliorer la qualité de la vie dans un quartier ou une partie de la Ville en la rendant aux piétons et aux cyclistes, il manque le moyen de limiter la circulation motorisée d'un quartier à ses habitants. Les aménageurs peuvent actuellement limiter le trafic motorisé en établissant des plans de circulation généraux, sans discrimination aucune des véhicules autorisés, ou utilisant le concept de zone à faible émission. Les plans de circulation sont efficaces pour dissuader le transit mais ils peuvent s'avérer pénalisants pour les habitants ou les professionnels tributaires de leurs véhicules. La zone à trafic limité est une réponse à ces écueils.

La zone à trafic limité, utilisée depuis longtemps avec succès dans de très nombreuses villes du nord de l'Italie est entièrement dans les mains des autorités locales puisque ce sont elles qui établissent les règles d'entrée, gèrent la liste des ayants droit, et contrôlent le respect des règles. A la différence des zones à faibles émissions où les véhicules sont autorisés à circuler selon leur niveau de pollution, c'est le type d'usage du véhicule qui détermine la liberté de circuler de celui-ci dans la zone à trafic limité. Ainsi les résidents et les professionnels (hôtellerie, livreurs, etc.) et les transports en commun peuvent circuler au moyen d'un pass électronique. En France, elle a été mise en place à titre expérimental dans le centre de la ville de Nantes, avec pour conséquences positives d'apaiser le trafic routier et une hausse significative du trafic cycliste (la ZTL de Nantes a eu pour effet de doubler le trafic cycliste en un an dans la zone et le nombre de véhicules passant par jour sur le cours des 50 Otages a été divisé par trois. 10) La mesure n'étant pas facilitée par la réglementation française actuelle, le présent amendement vise à combler ce manque en proposant d'introduire cet outil et de le doter des moyens de contrôle automatisé de façon à en assurer l'efficacité