

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1431

présenté par

M. Orphelin, Mme Auconie, Mme Bareigts, Mme Chapelier, M. Dombreval, M. Lainé, M. Maire, Mme Meynier-Millefert, M. Molac, M. Nadot, M. Pahun, Mme Sage, Mme Thillaye, M. Villani, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier, Mme Valérie Petit et Mme Batho

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

I. – Le chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section ainsi rédigée :

« Section 5

« Expérimentation d'incitations à la réduction de la congestion routière

« *Art. L. 1231-18.* – L'État peut autoriser l'expérimentation, par certaines autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 dont le ressort inclut une métropole, de l'utilisation de la vidéo protection associée à un traitement automatisé des données à caractère personnel dans le cadre d'un programme incitatif à durée limitée de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales.

« L'expérimentation dure au plus trois ans et peut s'appliquer à cinq départements au maximum. »

« L'utilisation de la vidéo protection est dans ce cas exclusivement destinée à identifier les conducteurs éligibles, à raison de leurs déplacements quotidiens sur les axes routiers supportant un trafic important, à ce programme.

« Sans préjudice des dispositions du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, la mise en œuvre de l'utilisation de la vidéo protection dans ce cadre est soumise aux obligations suivantes :

« a) Elle est précédée d'une campagne d'information locale d'au moins un mois visant tous les usagers potentiellement concernés. Celle-ci est complétée d'une signalisation physique temporaire au niveau des points d'identification pendant la période effective de recueil des données ;

« b) Les données recueillies et conservées dans ce cadre ne font mention ni des dates ni des heures exactes de passage sur une section ou en un point donné. Seuls sont enregistrés, associés aux numéros d'immatriculation des véhicules observés, le nombre de trajet par jour de la semaine, et par tranche horaire pertinente au regard de la congestion ;

« c) Aucune image issue de la vidéo protection n'est conservée ;

« d) Les usagers peuvent à tout moment s'opposer auprès de l'autorité organisatrice de la mobilité à l'enregistrement et au traitement des données les concernant au titre de l'opération visée, ces modalités d'opposition étant notamment communiquées dans le cadre de la campagne d'information ;

« e) La période d'observation et de recueil de données aux fins d'identification des conducteurs éligibles ne saurait excéder un mois en un point ou sur une section donnés ;

« f) Les données d'identification recueillies sont détruites au plus tard un mois après la fin de la période d'observations, sauf celles relatives aux conducteurs jugés éligibles. Celles-ci sont détruites au plus tard trois mois après la fin de cette même période, sauf accord des conducteurs concernés au titre de leur participation volontaire au programme incitatif. »

II. – Après l'avant dernier alinéa de l'article L. 330-5 du code de la route, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - aux fins d'identification des usagers de la route éligibles, à un programme incitatif expérimental placé sous le régime prévu à l'article L. 1231-18 du code des transports, avec communication pour chaque immatriculation des seuls noms, prénoms et adresses des détenteurs des certificats d'immatriculation concernées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'argument tenant au respect de la vie privée mis en avant lors des débats en commission n'est pas acceptable. On peut prendre l'exemple du forfait post stationnement, qui est envoyé au domicile du conducteur, et permet de savoir où il était et à quelle heure. Le mécanisme proposé ici, en revanche, ne comporte pas de précision quant à la rue concernée ou à l'heure de passage : il est donc moins sensible du point de vue de la protection des données personnels que le mécanisme du forfait de post stationnement, en cours actuellement.

Cet amendement prévoit l'expérimentation de mesures d'incitations à la réduction de la congestion routière par certaines autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Il s'agit d'expérimenter un péage urbain positif, qui permet non pas d'instaurer un tarif d'entrée, mais de proposer aux automobilistes habitués à circuler en heures de pointe d'adhérer à un programme volontaire incitatif. Ce programme, basé sur la rétribution (temporaire) de l'évitement des heures de pointe, a pour but d'ancrer chez les automobilistes des habitudes durables d'évitement des créneaux horaires de circulation les plus congestionnés (déport en heures creuses, report vers les transports en commun, etc.). Le versement d'une petite gratification (en numéraire ou en bon d'achat) se fait pour chaque trajet à l'heure de pointe évité. Cette incitation est dénommée « péage positif ».

Pour mettre en œuvre ce type de solutions, il est indispensable que la loi autorise les AOM à recourir à des dispositifs de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) et à créer un traitement automatisé des données.

Ce type de dispositif, qui prend le contre-pied des usages répressifs du contrôle automatisé, a été éprouvé avec un grand succès aux Pays-Bas (à Rotterdam notamment).

Cet amendement a été inspiré d'une rédaction proposée au Sénat par le sénateur Dantec, modifiée afin d'en faire une expérimentation conduite par l'État pour un temps et dans un espace limités.