

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 1987

présenté par

M. Simian, Mme Lardet, M. Blanchet, M. Anato, M. Dombrevail, M. Fiévet, M. Thiébaud,
Mme Amadou et Mme Valérie Petit

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

I. – Le chapitre Ier du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complété par une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5 : Incitations à la réduction de la congestion routière

« *Art. L. 1231-17.* – À titre expérimental et pour une durée de trois ans, le Gouvernement peut autoriser dix autorités organisatrices de la mobilité, au sens de l'article L. 1231 1, dont le ressort inclut une métropole, à utiliser la vidéo protection, associée à un traitement automatisé des données à caractère personnel, dans le cadre d'un programme incitatif sur un territoire défini et à durée limitée de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales .

« Cette utilisation 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, cette mise en oeuvre 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 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 donnée ;

« 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 le cinquième 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 placé sous le régime prévu à l'article L. 1231-17 du code des transports, avec communication pour chaque immatriculation des seuls noms, prénoms et adresses des détenteurs des certificats d'immatriculation concernées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à lever les barrières juridiques sur la protection des données individuelles pour permettre au Gouvernement d'autoriser à 10 AOM d'instaurer, à titre expérimental pour une durée de 3 ans et dans le cadre d'un programme à durée limitée, un péage urbain positif.

Les situations de congestion que connaissent aujourd'hui de nombreuses villes françaises ont des conséquences à la fois économiques (temps perdu pour les usagers et la collectivité, maintenant des infrastructures endommagées, baisse de l'attractivité du territoire), sociales (dégradation de la qualité de vie, augmentation du stress au quotidien) et environnementales (baisse de la qualité avec émissions de particules et augmentation de l'émission des gaz à effet de serre)

Afin de remédier à ces situations devenues communes dans la plupart des grandes villes, il est proposé d'encourager les collectivités à mettre en place le dispositif de péage positif qui permet de récompenser les usagers d'une infrastructure pour son non-usage pendant les heures de pointe afin de permettre une réduction de l'intensité du trafic. Basé sur le volontariat, il s'agit ainsi de verser une gratification (numéraire ou en bon d'achat) de manière temporaire aux usagers volontaires qui

n'empruntent pas les itinéraires les plus congestionnés et qui se déportent vers les transports en commun ou circulent aux horaires moins denses.

D'un point de vue technologique, le dispositif est contrôlé par des caméras de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI) qui sont utilisées pour identifier les automobilistes et assurer le contrôle de la fraude. Le présent amendement permet notamment de s'assurer de la mise en place d'un système de traitement des données strictement limité à la mise en œuvre du dispositif.

Ce dispositif mis en place notamment à Rotterdam a rencontré un franc succès, puisqu'il aurait permis de réduire le trafic de 5 à 10 % en quelques années, ce qui est suffisant pour désengorger