

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

Retiré

AMENDEMENT

N° 2094

présenté par

M. Vercamer, Mme Auconie, M. Brindeau, M. Christophe, M. Demilly, Mme Descamps,
M. Lagarde, M. Ledoux, Mme Magnier, M. Naegelen, Mme Sanquer et M. Zumkeller

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

I. – À compter du 1^{er} janvier 2020 et pour une durée de trois ans, à titre expérimental, l'État peut autoriser, dans deux départements, les autorités organisatrices de la mobilité au sens de l'article L1231-1 du code des transports dont le ressort inclut une métropole, à mettre en oeuvre un programme incitatif de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales.

II. – L'utilisation de la vidéoprotection dans ce cadre est exclusivement destinée à identifier les conducteurs éligibles à ce programme, à raison de leur déplacements quotidiens sur des axes routiers supportant un trafic important.

III. – Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) 2016/679 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, stipulant les modalités de leur droit d'opposition. Celle-ci est complétée dans le même temps d'une signalisation physique temporaire au niveau des points d'identification et prolongée pendant la période effective de recueil des données. Les données des usagers ayant manifesté leur droit d'opposition ne sont ni enregistrées, ni traitées ;

b) Les données cryptées 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 alias issus du cryptage, les 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 vidéoprotection 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 n'excède pas 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'observation, sauf celles relatives aux conducteurs éligibles. Ces dernières sont détruites trois mois au plus tard après la fin de cette même période, sauf accord des conducteurs concernés au titre de leur participation volontaire au programme.

IV. – Avant le 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 de lutte contre la congestion automobile, la pollution et les nuisances environnementales, placé sous le régime prévu par la loi n° d'orientation des mobilités.

V. – Un décret fixe les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation.

VI. – Un rapport d'évaluation, réalisé par le Gouvernement au terme de l'expérimentation, est remis au Parlement.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement constitue un amendement de repli à l'amendement permettant aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de proposer, dans le cadre d'une expérimentation, aux automobilistes habitués à circuler en heures de pointe d'adhérer à un programme volontaire incitatif encourageant l'évitement de ces créneaux horaires. Il en réduit le périmètre sur deux départements, réaffirmant ainsi le caractère expérimental de la mesure. L'expérimentation a pour but d'ancrer chez les automobilistes des habitudes durables visant à délaissier les créneaux horaires de circulation les plus congestionnés (déport en heures creuses, report vers les transports en commun, etc.). Une évaluation, réalisée au terme de l'expérimentation, permettra d'en mesurer les effets sur la densité de la circulation automobile aux heures de pointe et sur la pollution de l'air.