

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 mars 2021

## LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N° 6015

présenté par  
M. Zulesi

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 27, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 1115-8 du code des transports, il est inséré un article L. 1115-8-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1115-8-1.* – Selon des modalités définies par décret, les services numériques d'assistance au déplacement sont tenus d'informer de façon complète les utilisateurs des impacts environnementaux de leurs déplacements. En particulier, ces services :

« 1° Indiquent, le cas échéant, la présence et les caractéristiques des mesures de restriction de circulation en vigueur dans les zones à faibles émissions mobilité prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales ;

« 2° Ne favorisent exclusivement ni l'utilisation du véhicule individuel, ni l'usage massif de voies secondaires non prévues pour un transit intensif.

« Les services numériques mentionnés au premier alinéa du présent article sont ceux qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, de cycles, d'engins personnels de déplacement ou à pied. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont tenues de mettre en place des plans de mobilité tel que prévu à l'article L. 1214-2 du code des transports, afin notamment de « diminuer le trafic automobile » et ce en mettant en place en particulier des « parcs de rabattement ».

Dans le cadre de l'ouverture des données d'offre de mobilité accélérée par l'article 25 de la LOM, un travail est engagé pour que les caractéristiques des zones à faible émission (ZFE) soient

librement accessibles sur [transport.data.gouv.fr](https://transport.data.gouv.fr) et ainsi facilement intégrables par ces services numériques.

Pour accompagner cette transition des usages vers une mobilité décarbonée, il semble opportun de mieux informer les automobilistes dès lors qu'existent des alternatives pertinentes à leur déplacement habituel ou occasionnel, via les calculateurs d'itinéraires aujourd'hui très couramment utilisés.

Ces calculateurs devront également informer systématiquement de la présence et des caractéristiques d'une zone à faible émission sur leur trajet, mais également d'un parc de rabattement, voire de la disponibilité dans ces parcs afin d'accroître l'incitation à effectuer tout ou partie du trajet sans leur véhicule individuel.

Par ailleurs, certains calculateurs d'itinéraires routiers proposent à leurs utilisateurs de contourner des voies principales embouteillées en empruntant des voies secondaires qui n'ont pas été dimensionnées pour un transit massif, ce qui génère de nombreuses nuisances dans des zones résidentielles calmes ou sensibles (écoles, etc). Il est proposé de limiter cette pratique de telle sorte que l'outil numérique, bien utile à de nombreux voyageurs, ne soit pas responsable de nouvelles externalités négatives et n'incite pas exagérément à l'utilisation de la voiture individuelle sur la base d'une promesse d'un trajet sans embouteillage mais provoquant de nombreuses nuisances environnementales.

Il est enfin proposé de renvoyer au pouvoir réglementaire le soin de définir précisément les obligations qui devront être remplies par ces calculateurs d'itinéraires après consultation de ces acteurs et des autorités organisatrices de la mobilité.