

N° 350

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 21 février 2019

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des affaires européennes (1) portant **observations sur le projet de loi d'orientation des mobilités,***

Par M. Benoît HURÉ,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : M. Jean Bizet, *président* ; MM. Philippe Bonnecarrère, André Gattolin, Mme Fabienne Keller, M. Didier Marie, Mme Colette Mélot, MM. Cyril Pellevat, André Reichardt, Simon Sutour, Mme Véronique Guillotin, M. Pierre Ouzoulias, *vice-présidents* ; M. Benoît Huré, Mme Gisèle Jourda, MM. Pierre Médevielle, Jean-François Rapin, *secrétaires* ; MM. Pascal Allizard, Jacques Bigot, Yannick Botrel, Pierre Cuypers, René Danesi, Mme Nicole Duranton, M. Christophe-André Frassa, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, M. Daniel Gremillet, Mmes Pascale Gruny, Laurence Harribey, MM. Claude Haut, Olivier Henno, Mmes Sophie Joissains, Claudine Kauffmann, MM. Guy-Dominique Kennel, Claude Kern, Pierre Laurent, Jean-Yves Leconte, Jean-Pierre Leleux, Mme Anne-Catherine Loisier, MM. Franck Menonville, Georges Patient, Michel Raison, Claude Raynal, Mme Sylvie Robert.



---

# SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>I. UN PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS QUI S'INSCRIT DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS</b> .....	7
<b>A. UNE POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS CONSTRUITE AUTOUR DE PRIORITÉS</b> .....	7
1. <i>Une politique ancienne</i> .....	7
2. <i>Des priorités affichées en matière de sécurité et de réduction de la pollution</i> .....	7
3. <i>La volonté d'accélérer la décarbonation du secteur</i> .....	8
<b>B. UN PROJET DE LOI CENTRÉ SUR LES MOBILITÉS ROUTIÈRES QUI MET EN ŒUVRE DES PRESCRIPTIONS EUROPÉENNES</b> .....	10
1. <i>Sécurité, choix des mobilités, décarbonation</i> .....	10
2. <i>Des textes européens prescriptifs qui ouvrent peu de marges d'appréciation aux États membres</i> .....	11
<b>II. DES MISES EN CONFORMITÉ QUI COMPORTENT QUELQUES MESURES PLUS EXIGEANTES QUE NE L'IMPOSENT LES TEXTES EUROPÉENS</b> .....	13
<b>A. LA TRANSPOSITION STRICTE DE L'OBLIGATION DE PRÉ-ÉQUIPEMENT DES PARCS DE STATIONNEMENT EN INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES</b> .....	13
1. <i>Des obligations qui tiennent compte des caractéristiques du bâtiment</i> .....	13
2. <i>Une transposition rigoureuse</i> .....	13
<b>B. DES MESURES D'APPLICATION DE RÈGLEMENTS TRÈS ENCADRÉES</b> .....	15
1. <i>L'ouverture accélérée des données de transports, y compris dynamiques, pour faciliter les déplacements multimodaux</i> .....	15
2. <i>L'accès au système d'immatriculation des véhicules pour la mise en œuvre du système européen eCall embarqué</i> .....	21
<b>C. DES ORDONNANCES POUR DÉSIGNER LES SERVICES OU AUTORITÉS CHARGÉS DE CONTRÔLER LE RESPECT DES NORMES EUROPÉENNES EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS POLLUANTES PAR DES VÉHICULES ET PRÉVOIR DES MESURES CONSERVATOIRES ET DES SANCTIONS</b> .....	24
1. <i>Création d'un service pour la surveillance du marché des véhicules à moteur et des pièces détachées qui leur sont destinées</i> .....	24
2. <i>La sanction du dépassement des limites d'émission de gaz polluants et de particules par les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers</i> .....	27
3. <i>La révision des règles applicables aux installations à câbles</i> .....	29
4. <i>La surveillance, la déclaration et la modification des émissions de dioxyde de carbone (CO2) du secteur du transport maritime</i> .....	31

D. LA MISE EN ŒUVRE DES CONSÉQUENCES D'UNE OBLIGATION EUROPÉENNE.....	33
1. <i>Le volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus</i> .....	33
2. <i>La suppression de règles nationales de sécurité des drones auxquelles se substitueront prochainement des règles européennes</i> .....	34
E. LA NÉCESSAIRE CONFORMITÉ DE MESURES NATIONALES AU DROIT EUROPÉEN .....	34
1. <i>L'accès des autorités publiques aux données d'environnement des véhicules routiers et le RGPD</i> .....	34
2. <i>Les soutiens financiers apportés par les autorités organisatrices de la mobilité et Ile-de-France Mobilités aux déplacements effectués en covoiturage et les règles européennes de concurrence</i> .....	35
3. <i>La fourniture d'électricité par les opérateurs d'infrastructures de recharge des véhicules électriques ou hybrides et le libre choix du fournisseur</i> .....	35
4. <i>La clarification du cadre juridique de la gestion des terminaux des grands ports maritimes au regard de la directive 2014/23/UE sur l'attribution des contrats de concession</i> .....	36
F. L'EXPLOITATION DE DÉROGATIONS AUTORISÉES PAR LE DROIT EUROPÉEN EN MATIÈRE DE TRANSPORTS FERROVIAIRES .....	37
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	39
<b>OBSERVATIONS</b> .....	45

---

## AVANT-PROPOS

Le projet de loi d'orientation des mobilités intervient dans **un domaine fortement marqué par le droit européen**. Les transports sont en effet l'une des politiques originelles de la construction européenne, en lien avec la libre circulation des personnes et des marchandises, dans le cadre du Marché intérieur.

De fait, plusieurs dispositions du projet de loi sont des mesures de transposition ou d'application de textes européens concernant principalement **les transports routiers** dont ils entendent améliorer la performance énergétique, la sécurité ou la coordination.

Comme elle l'a déjà fait à quatre reprises en 2018<sup>1</sup>, la commission des affaires européennes a examiné la conformité de ces dispositions aux textes européens afin d'identifier d'éventuelles sur-transpositions qui feraient peser sur les entreprises françaises des contraintes non justifiées par des impératifs d'intérêt général et susceptibles de générer des distorsions de concurrence. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la **mission d'alerte sur les sur-transpositions** que la Conférence des présidents lui a confiée, à titre expérimental, en février 2018.

De manière générale, et sans se prononcer sur leur opportunité, la commission a identifié **plusieurs dispositions qui, soit exploitent des facultés ouvertes par le texte européen**, en particulier en reprenant les dérogations qu'il autorise aux obligations qu'il impose, **soit ajoutent aux obligations imposées par le texte européen mais, le plus souvent, dans le prolongement de la logique de celui-ci ou en anticipant sur des évolutions en cours de discussion**.

Le Gouvernement a en outre repris, par lettre rectificative du 20 février, **quatre articles exploitant des dérogations** ouvertes par la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen qui

---

<sup>1</sup> *Rapport d'information n° 344 (2017-2018) de M. Simon Sutour sur le projet de loi relatif à la protection des données personnelles, qui prévoit les mesures d'application du Règlement général sur la protection des données (RGPD) ; rapport d'information n° 345 (2017-2018) de M. Jean-François Rapin sur le projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2017-1252 du 9 août 2017 portant transposition de la directive 2015/2366 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 concernant les services de paiement dans le marché intérieur ; rapport d'information n° 406 (2017-2018) de M. Philippe Bonnecarrère sur la proposition de loi relative à la protection du secret des affaires, qui transpose la directive (UE) 2016/943 du 8 juin 2016 sur la protection des savoir-faire et des informations commerciales non divulguées contre l'obtention, l'utilisation et la divulgation illicite ; rapport d'information n° 207 (2018-2019) de M. Jean-François Rapin sur le projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises (Pacte).*

figuraient dans le projet de loi portant suppression de sur-transposition de directives européennes en droit français, adopté par le Sénat le 7 novembre 2018.

Les mesures d'application de textes européens sont parfois renvoyées à **des ordonnances**. Ainsi en est-il de la désignation des autorités ou services compétents en matière de surveillance des émissions de CO2 et de particules par les véhicules ou les navires, et de la définition des mesures conservatoires et des sanctions en cas de manquement aux règles européennes. Ces dispositifs sont toutefois **encadrés par les spécifications du texte européen, ce qui conduit à relativiser en partie les incertitudes résultant du caractère imprécis des habilitations sollicitées**.

Enfin, de manière générale, il convient d'attirer l'attention sur les **enjeux en matière de protection des données à caractère personnel enregistrées par les véhicules et exploitables, sous conditions, pour des raisons de sécurité**. Les textes européens dont la mise en œuvre en droit interne est prévue par le projet rappellent à cet égard la nécessité d'assurer le respect du Règlement général sur la protection des données (RGPD) et de la directive concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (directive *ePrivacy*).

## I. UN PROJET DE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS QUI S'INSCRIT DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS

La mise œuvre du principe fondateur de libre circulation comporte une dimension transports dans laquelle s'inscrit le projet de loi d'orientation des mobilités.

### A. UNE POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS CONSTRUITE AUTOUR DE PRIORITÉS

#### 1. Une politique ancienne

La politique commune des transports est **l'une des politiques originelles de la construction européenne**. Le traité de Rome lui consacrait un titre entier qui mettait particulièrement l'accent sur les transports effectués au départ ou à destination d'un État membre ou traversant le territoire de plusieurs États membres, et sur les conditions d'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans un État membre.

Dorénavant régie par le titre VI (articles 90 à 100) du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, cette politique, qui est l'une des plus stratégiques de l'Union, entend **promouvoir la circulation libre, efficace et sûre des biens et des personnes dans toute l'Europe**, au moyen de réseaux intégrés combinant tous les modes de transport (route, rail, eau et air). Elle traite également des droits des passagers et de la simplification administrative des passages en douane dans les ports. Enfin elle impose des exigences minimales en matière de carburants propres dans le cadre de la politique de lutte contre le changement climatique.

#### 2. Des priorités affichées en matière de sécurité et de réduction de la pollution

Les priorités européennes en matière de transports sont l'augmentation de l'efficacité et de la sécurité, ainsi que la réduction de la pollution. En 2011, la Commission a ainsi publié un Livre blanc comportant 40 initiatives visant à **générer de la croissance et des emplois, à réduire la dépendance aux importations de pétrole ainsi que les émissions de carbone de ce secteur de 60 % d'ici 2050**. Pour atteindre cet objectif, elle estime qu'il sera nécessaire de supprimer les véhicules à carburant traditionnel dans les villes, porter la part des carburants durables à 40 % dans le secteur aérien, réduire de 40 % les émissions des transports maritimes, et faire en sorte que 50 % du transport routier de passagers et de fret emprunte le rail ou la voie maritime.

**Les transports routiers**, progressivement libéralisés à compter de 1993, font l'objet de **mesures de sécurité harmonisées** (port de la ceinture de sécurité, phares de jour, tachygraphes sur les véhicules de transport de marchandises, les autobus et les cars...) **et de normes techniques, notamment en matière d'émissions**. Les enjeux environnementaux et de santé publique constituent en effet une dimension importante de la politique européenne des transports en raison des nuisances qu'ils occasionnent. Plusieurs textes ont ainsi été adoptés pour réduire les émissions des véhicules en CO<sub>2</sub> et en particules polluantes, et favoriser le développement des véhicules électriques. Quant aux systèmes de transport intelligents, ils ont fait l'objet d'une directive en 2010 pour favoriser des transports plus efficaces, plus sûrs et plus respectueux de l'environnement.

Le traité de Maastricht a par ailleurs consacré la notion de **réseaux « transeuropéens »** en matière d'infrastructures de transports **pour améliorer l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux et l'accès à ces réseaux**. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), lancé fin 2011, comporte ainsi un volet transports important<sup>1</sup>. Ces réseaux doivent permettre d'accroître les investissements dans les infrastructures, contribuer au désenclavement de régions périphériques et renforcer les normes de sécurité et environnementales.

### **3. La volonté d'accélérer la décarbonation du secteur**

Le sujet des mobilités routières est appelé à connaître de nouvelles évolutions au plan européen. En **juillet 2016**, la Commission a en effet publié une **Stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions**, qui confirme que pour satisfaire aux engagements pris par l'Union européenne dans le cadre de la COP21, la décarbonation du secteur des transports doit être accélérée. Elle a ensuite détaillé ses objectifs dans une communication intitulée « L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous », avant de présenter, en novembre 2017 et mai 2018, un « **Paquet mobilité** », qui comporte trois volets et revoit les règles du transport en Europe, en **se concentrant sur la route**.

**Les discussions en cours sur certains de ces textes sont très avancées** et pourraient être conclues sous présidence roumaine, avant les élections européennes, comme le souhaite la France, tout particulièrement le volet social concernant les transporteurs routiers sur lequel le Conseil du 3 décembre, alors sous présidence autrichienne, a retenu une orientation générale. Des trilogues sont en outre programmés sur les propositions de règlements relatives à la définition des standards d'émission de CO<sub>2</sub> post 2020 pour les véhicules légers neufs et les véhicules lourds ainsi que sur la proposition de directive qui impose des objectifs en la matière aux marchés

---

<sup>1</sup> Une proposition de règlement sera prochainement examinée en trilogue en février et mars 2019.

publics de transport routier. Ces textes devront ensuite être mis en œuvre en France et des mesures d'application prises par voie législative ou réglementaire.

### **LE « PAQUET MOBILITÉ »**

présenté par la Commission en novembre 2017 et mai 2018

- **Un premier volet centré sur les questions sociales, économiques et fiscales**

Ce volet prévoit notamment des règles concernant le détachement des travailleurs dans le secteur du transport de marchandises par la route, la refonte de la directive "Eurovignette" et l'accès au marché du transport routier de marchandises.

- **Un deuxième volet consacré à la mobilité propre et durable**

Ce volet a vocation à compléter la refonte des textes européens pour des transports propres, sûrs et connectés. Plus particulièrement :

- de nouveaux objectifs de réduction des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> de l'ensemble de la flotte européenne de voitures particulières et véhicules utilitaires légers (à horizon, respectivement, de 2025 et 2030) ;
- une révision de la directive relative au transport combiné et une extension des aides déployées en la matière par les États membres ;
- un plan d'action pour promouvoir l'utilisation de carburants alternatifs tels l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel.

- **Un troisième volet organisé autour de quatre piliers :**

- l'amélioration de la performance environnementale et climatique du transport routier grâce à des adaptations techniques et normatives (émissions de CO<sub>2</sub> par les poids lourds, étiquetage énergétique des pneus...) et un plan d'action pour les batteries ;
- le renforcement de la sécurité routière, en particulier de nouvelles normes en matière de gestion de la sécurité des infrastructures et l'obligation pour les constructeurs automobiles d'introduire de nouveaux dispositifs de sécurité (freinage d'urgence, aide au maintien sur la voie, etc.) ;
- la mise en place d'une stratégie pour la mobilité automatisée (véhicule autonome) ;
- la simplification des procédures et des règles applicables aux projets prioritaires du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et au transport maritime.

## **B. UN PROJET DE LOI CENTRÉ SUR LES MOBILITÉS ROUTIÈRES QUI MET EN ŒUVRE DES PRESCRIPTIONS EUROPÉENNES**

### **1. Sécurité, choix des mobilités, décarbonation**

Le projet de loi est présenté comme « **une réforme en profondeur du cadre général des mobilités** » en vue d'offrir, sur l'ensemble du territoire national, des solutions de déplacements qui soient à la hauteur des « attentes de la population » et des « enjeux d'aujourd'hui ». L'exposé des motifs identifie trois grands défis en la matière, auxquels il entend répondre : le manque de solutions de mobilité dans les territoires, l'urgence environnementale et climatique, enfin la révision des priorités et du financement des infrastructures.

**Les transports routiers sont au centre de la démarche**, qu'il s'agisse de l'accélération de la décarbonation ou du développement de l'information dite multimodale, qui permet à chacun de choisir sa mobilité.

**La décarbonation** des transports est en effet **une urgence** dans certaines zones du territoire national. Le 17 mai 2018, la Commission a annoncé son intention de renvoyer la **France devant la Cour de justice** de l'Union européenne **pour non-respect des normes de qualité de l'air** fixées par la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, après des mises en demeure renouvelées en 2009, 2010, 2011, 2013, 2015 et 2017. Elle estime en effet, en l'état, que **quatorze zones du territoire métropolitain** subissent des dépassements de normes.

Dans la mesure où ces sujets sont très présents dans la politique européenne des transports, le projet de loi comporte **plusieurs dispositions de transposition ou d'application de textes européens** ou encore de mise en conformité avec le droit européen, dont l'objet est de **faciliter la mobilité électrique et le choix des moyens de transport**, ou encore de **s'assurer que les véhicules en activité respectent les normes européennes en matière de sécurité et d'émissions polluantes**.

Sont ainsi concernés :

- le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 du 31 mai 2017, pris en application de la directive 2010/40/UE, qui prévoit l'ouverture des données de transports pour mettre en place l'information multimodale en matière de déplacements (art. 9 du projet de loi) ;
- l'article 8 modifié de la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments qui fixe les normes de pré-équipement des parcs de stationnement en infrastructures de recharge des véhicules électriques (art. 23 du projet de loi) ;

---

- les articles 3 des règlements (UE) n° 2013/168, n° 167/2013 et n° 2018/858 concernant la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques (art. 29 §I du projet de loi) ;

- la décision (UE) n° 2014/585 du 15 mai 2014 et le règlement délégué (UE) n° 2015/758 sur l'accès au système d'immatriculation des véhicules par les personnels du groupement chargé de la réception des appels d'urgence du système européen eCall embarqué (art. 31 §I, 19° du projet de loi) ;

Les émissions de gaz polluants et de particules polluantes ne provenant pas exclusivement des véhicules routiers, le projet de loi autorise en outre le Gouvernement à adopter par voie d'ordonnances les mesures d'application de :

- l'article 57 du règlement (UE) n° 2016/1628, en matière de contrôle du respect des limites d'émissions et de réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés à des véhicules non routiers (art. 29 §II) ;

- l'article 20 du règlement (UE) n° 2015/757, pour définir les sanctions applicables en cas de manquements aux obligations en matière de surveillance et de déclaration des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime qu'il définit (art. 37 §4, b).

Une ordonnance est également prévue pour les mesures d'application du règlement (UE) n° 2016/424 relatif aux installations à câbles (art. 34).

## **2. Des textes européens prescriptifs qui ouvrent peu de marges d'appréciation aux États membres**

Les mesures de transposition ou d'application figurant dans le projet de loi sont le plus souvent strictement encadrées par le texte européen, particulièrement lorsqu'il s'agit de mesures d'application d'un règlement.

Certains de ces règlements ouvrent toutefois **quelques options** aux États membres, que ceux-ci peuvent choisir d'exercer ou non. Tel est par exemple le cas du règlement délégué (UE) n° 2017/1926 qui définit les modalités d'accès aux données des services de transport et les règles d'utilisation de ces données par les services d'information, dont le projet de loi reprend deux options (art. 9), en particulier le paiement d'une redevance lorsque le volume des données réutilisées est important afin d'en couvrir les coûts de production et de diffusion.

De même, le projet de loi reprend les dérogations à l'obligation de mettre en place des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les parcs de stationnement autorisées par l'article 8 modifié de la directive 2010/31/UE (art. 23).

Parfois le projet de loi entend être plus allant que le texte européen. Ainsi lorsqu'il fixe des délais plus rapprochés d'ouverture des données de transports ou lorsqu'il inclut les données dynamiques dans l'information multimodale prévue par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926. Dans ces deux cas, la démarche s'inscrit toutefois dans le cadre européen qui fixe des délais maximum ou définit un périmètre limité que ses considérants invitent les États membres, selon le cas, à accélérer ou à élargir.

Le projet de loi est également plus exigeant que les textes européens en matière d'accès aux transports des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Enfin, il dote les autorités de contrôle, en particulier l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), de pouvoirs coercitifs plus étendus que ce qu'exigent les textes européens afin de garantir le respect des obligations qu'ils définissent.

L'ajout au projet de loi, par une lettre rectificative du 20 février, de quatre articles extraits du projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français, adopté par le Sénat le 7 novembre 2018, qui exploitent des dérogations ouvertes par la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen ajoute un volet ferroviaire qui allège les obligations pesant sur certaines lignes locales de chemin de fer.

Quant aux habilitations que sollicite le Gouvernement pour introduire par voie d'ordonnance les dispositions organisationnelles et répressives de nature législative nécessaires à la mise en œuvre de règlements, même si les termes des habilitations sont peu explicites, il apparaît que le texte européen fixe le plus souvent un cadre précis qui laisse peu de marge aux législateurs nationaux.

---

## II. DES MISES EN CONFORMITÉ QUI COMPORTENT QUELQUES MESURES PLUS EXIGEANTES QUE NE L'IMPOSENT LES TEXTES EUROPÉENS

Le projet de loi procède à la transposition d'une disposition figurant dans une directive et prend des mesures d'application de plusieurs règlements européens.

### A. LA TRANSPOSITION STRICTE DE L'OBLIGATION DE PRÉ-ÉQUIPEMENT DES PARCS DE STATIONNEMENT EN INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

#### 1. Des obligations qui tiennent compte des caractéristiques du bâtiment

Partant du constat que l'usage des véhicules électriques constitue « un élément important de la transition vers une énergie propre », la directive 2018/844/UE du 30 mai 2018 a modifié l'article 8 de la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments pour imposer la mise en place d'infrastructures de raccordement et l'installation de points de recharge dans les parcs de stationnement situés à l'intérieur des bâtiments ou les jouxtant.

**Ces obligations tiennent compte du caractère neuf ou ancien du bâtiment, de son usage résidentiel ou non et du nombre de places de stationnement qu'il comporte.** Elles ne s'appliquent pas aux bâtiments résidentiels anciens ne faisant pas l'objet d'une rénovation importante ni à ceux donc le parc de stationnement offre, selon le cas, moins de 10 ou 20 emplacements de stationnement<sup>1</sup>.

#### 2. Une transposition rigoureuse

**L'article 23, §II et III, du projet de loi reprend les seuils et obligations** fixés par l'article 8 de la directive 2018/844/UE, tout en traitant également la situation particulière des bâtiments à usage mixte auxquels il rend applicables les normes correspondant à leur usage majoritaire.

Il transpose par ailleurs, **avec quelques différences ou ambiguïtés, les définitions** qui figurent dans les textes européens.

---

<sup>1</sup> Ces dispositions ne sont pas applicables aux bâtiments publics déjà soumis à des exigences comparables au titre de la directive du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, transposée par la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

DÉFINITIONS COMPARÉES		
Texte européen	Transposition en droit français	Observations
<b>Infrastructure de raccordement/pré-équipement</b>		
<p>Conduits pour le passage des câbles électriques</p> <p>(art. 2 de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs)</p>	<p>Ensemble des dispositifs nécessaires, hors câblage, pour faciliter économiquement et techniquement l'installation ultérieure de points de recharge pour des véhicules techniques et hybrides rechargeables, ce qui comprend notamment la mise en place de gaines techniques et de tranchées ou de chemins de câble</p> <p>(art. L. 111-3-3 du code l'énergie proposé par le projet de loi)</p>	<p>Le projet de loi est <b>plus précis mais conforme</b> au texte européen</p>
<b>Point de recharge</b>		
<p>Interface permettant de recharger un véhicule électrique à la fois ou d'échanger la batterie d'un véhicule électrique à la fois</p> <p>(<i>ibid</i>)</p>	<p>Interface permettant de recharger un véhicule électrique à la fois ou d'échanger la batterie d'un véhicule électrique à la fois</p> <p>(décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive)</p>	<p>Définitions <b>identiques</b></p>
<b>Caractère important de la rénovation</b>		
<p>La rénovation d'un bâtiment présentant au moins l'une des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un coût total concernant l'enveloppe du bâtiment ou les systèmes techniques du bâtiment supérieur à 25 % de la valeur du bâtiment, à l'exclusion de la valeur du terrain sur lequel il se trouve ;</li> <li>- une rénovation de plus de 25% de la surface de l'enveloppe du bâtiment</li> </ul> <p>(art. 2 de la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments)</p>	<p>Le montant de la rénovation représente un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain.</p> <p>(art. L. 111-3-4, III, 1° du code de l'énergie proposé par le projet de loi)</p>	<p>Le 2° du I de l'art. L. 111-3-4 du code l'énergie introduit une <b>ambiguïté</b> en indiquant que la rénovation importante doit porter sur le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment.</p>

Le projet de loi reprend en outre **l'ensemble des dérogations autorisées par le texte européen**, tout en renvoyant, pour l'outre-mer, aux programmations pluriannuelles de l'énergie.

La directive autorise en effet les législateurs nationaux à prévoir des dérogations aux obligations de pré-équipement ou d'installation de points de recharge:

- pour les bâtiments possédés et occupés par des PME (§4) ;
- pour ceux pour lesquels la demande de permis de construire est soumise avant mars 2021 (§6, a) ;
- pour ceux dont le raccordement reposerait sur des micro réseaux isolés ou qui sont situés dans des régions ultra-périphériques, si cela peut créer des problèmes majeurs pour le fonctionnement du système énergétique local et compromettre la stabilité du réseau local (§6, b) ;
- pour ceux pour lesquels le coût des installations représenterait plus de 7% du coût total de la rénovation importante (§6, c).

Enfin, il prévoit des **obligations particulières d'emplacement réservé et d'aménagement, non imposées par la directive, pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite aux bornes de recharge.**

Le projet de loi  **transpose strictement les obligations de pré-équipement et d'installation de points de recharge pour les véhicules électriques**  dans les parcs de stationnement rattachés à des bâtiments neufs résidentiels ou non, ou faisant l'objet d'une rénovation importante, définies par la directive 2010/31/UE modifiée sur la performance énergétique des bâtiments, tout en précisant les modalités d'application aux bâtiments à usage mixte.

Il  **exploite pleinement les possibilités de dérogation**  à l'obligation de pré-équipement ouvertes par la directive.

Il  **ajoute des obligations particulières, non prévues par la directive, pour l'accès des personnes à mobilité réduite**  aux bornes de recharge.

## ***B. DES MESURES D'APPLICATION DE RÈGLEMENTS TRÈS ENCADRÉS***

### **1. L'ouverture accélérée des données de transports, y compris dynamiques, pour faciliter les déplacements multimodaux**

L'article 9 du projet de loi définit les mesures d'application du **règlement délégué (UE) n° 2017/1926 du 31 mai 2017 complétant la**

**directive 2010/40/UE sur l'ouverture des données pour mettre en place l'information multimodale en matière de déplacements.**

*a) Un cadre européen harmonisé pour les systèmes de transports intelligents*

La **directive 2010/40/UE** du 7 juillet 2010 a défini un cadre européen pour le déploiement et l'utilisation coordonnés et cohérents de systèmes de transport intelligents (STI) dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, et précisé les conditions générales nécessaires à cette fin.

Grâce à ces systèmes, les usagers peuvent bénéficier de services d'information et les gestionnaires des réseaux de transports disposent d'informations sur l'état des perturbations qui leur permettent de gérer le trafic en temps réel, d'informer les usagers des perturbations et de les guider vers les itinéraires ou les modes de transports les plus efficaces.

La directive a été transposée en France par l'ordonnance n° 2012-809 du 13 juin 2012 relative aux systèmes de transport intelligents. L'article 4 de la **loi du 6 août 2015** pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a en outre prévu le **libre accès, immédiat et gratuit aux données des services de transports en vue de l'information des usagers** mais le décret d'application auquel renvoie l'article L. 1115-1 du code des transports n'a pas été publié, situation qui limite, en l'état, la portée du principe<sup>1</sup>.

L'article 6 de la directive habilite la Commission à adopter des **actes délégués pour définir les spécifications nécessaires pour assurer la compatibilité, l'interopérabilité et la continuité en vue du déploiement et de l'utilisation opérationnelle des STI dans le cadre des actions prioritaires** listées à l'article 3.

**Actions prioritaires définies par la directive 2010/40/UE**

- services d'informations sur les déplacements multimodaux ;
- services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers ;
- service d'appel d'urgence (eCall) interopérable dans toute l'Union ;
- services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;
- services de réservation concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux.

<sup>1</sup> Le décret devait définir les conditions d'application aux personnes qui n'ont pas adhéré aux codes de conduite, protocoles et lignes directrices.

---

La Commission a ainsi adopté les règlements délégués (UE) :

- n° 2013/885 sur la mise à disposition de services d'informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les camions et les véhicules commerciaux ;
- n° 2013/886 sur les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers ;
- n° 2015/962 sur la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation ;
- n° 2017/1926 sur la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

Par une décision (UE) n° 2017/2380, le Parlement européen et le Conseil ont **prorogé de 5 ans la durée de la délégation** donnée à la Commission **pour poursuivre la définition de règles communes**.

*b) Le règlement délégué (UE) n° 2017/17 harmonise les modalités d'accès aux données des services de transport et fixe les règles que doivent respecter les services d'information sur les transports qui utilisent ces données*

Les **catégories de données** qui doivent être **mises à disposition** sont **définies par l'annexe du règlement délégué**. Il s'agit des données concernant les services collectifs réguliers, les services à la demande, dont l'autopartage, le covoiturage et le vélopartage, enfin les modes personnels de déplacement.

Le règlement délégué impose notamment la mise en place d'une **interface numérique unique correspondant au point d'accès national** dont il impose la création (art. 3). Il précise que les données sont réutilisées « d'une manière neutre, sans discrimination ni biais » (art. 8) et que les critères de hiérarchisation utilisés doivent être transparents. La liste des données qui doivent être communiquées et réutilisables figure dans l'annexe du règlement. Il est à noter qu'elle est sensiblement plus nourrie que celle que prévoit actuellement le code des transports français.

*c) Une transposition volontariste*

Le projet de loi refond l'article L. 1115-1 du code des transports, modifié en 2015, qui renvoie dorénavant au règlement délégué. Il insère à sa suite trois articles nouveaux pour préciser les modalités d'application du règlement dont il renforce la portée et avance l'entrée en vigueur.

- **Inclusion des données dynamiques des services de transports au-delà du périmètre fixé par le règlement délégué**

Il est proposé que le code des transports, qui renvoie désormais au règlement délégué pour la définition des données statiques sur les déplacements et la circulation qui doivent être accessibles et réutilisables, prévoit en outre la **mise à disposition des données dynamiques des services de transports sur les déplacements et la circulation** (horaires en temps réel, perturbations), **alors que l'article 5 du règlement délégué n'impose que celle des seules données statiques.**

Le **considérant 12** du règlement constate que l'intégration des données dynamiques concernant les déplacements et la circulation « peut nécessiter des efforts supplémentaires », motif pour lequel il **laisse aux États membres le soin d'apprécier l'opportunité de leur inclusion.** Il précise **toutefois que si ces données, dont l'annexe définit le périmètre, sont mises à disposition, elles doivent respecter les exigences du règlement.**

**Le périmètre des données dynamiques défini par le projet de loi** (art. L. 1115-1, 6° du code des transports) **va au-delà de celui que prévoit l'annexe du règlement.** Tous les fournisseurs de services de partage de véhicules et de cycles seront en effet tenus de fournir les données dynamiques relatives à la localisation des véhicules et des cycles disponibles, y compris les **véhicules en libre-service sans borne**<sup>1</sup> (scooters, automobiles, vélo et trottinettes électriques), qui ne sont pas mentionnés par le règlement.

➤ **Exploitation de deux options prévues par le règlement délégué**

Le projet de loi indique quelles sont les autorités organisatrices de la mobilité en France, les opérateurs et les gestionnaires chargés de la mise en œuvre du règlement et les désigne comme responsables de la fourniture des données. Il précise que les métropoles et les régions sont chargées d'animer les démarches de fourniture de ces données qui sont mises à disposition sur l'interface numérique nationale unique afin de s'assurer de leur conformité et de leur mise à jour. Comme l'autorise le règlement délégué, le projet de loi ouvre **aux opérateurs de transports et aux prestataires la faculté de déléguer la fourniture de données.**

Il propose également d'exploiter la faculté ouverte par le §4 de l'article 8 du règlement délégué pour prévoir que les modalités d'utilisation des données fournies par le point d'accès sont déterminées par des accords de licence comprenant le **paiement d'une redevance**, faculté qui figurait déjà à l'article L. 1115-1 du code des transports à l'égard des « utilisateurs de masse ». La redevance ne pourra ainsi être exigée que lorsque le volume des données transmises excèdera un **seuil** défini par décret.

Ainsi que le précise l'article L. 1115-3 (nouveau) que le projet de loi introduit dans le code des transports, le **montant** de la redevance doit respecter les conditions posées par le règlement délégué. L'article 8 §4 de

---

<sup>1</sup> Free floating.

celui-ci précise qu'il doit être « raisonnable et proportionné aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données ».

On doit toutefois s'interroger sur l'articulation, sur ce point, entre le règlement délégué et la directive sur la réutilisation des informations du secteur public, dans la mesure où **le considérant 4 du règlement délégué précise qu'en matière de réutilisation des données de transports, les règles qu'il établit « devraient être applicables sans préjudice des règles fixées par la directive 2003/98 ».**

#### L'articulation entre le règlement délégué et la directive PSI

La directive 2003/98/CE du 17 novembre 2003 sur la réutilisation des informations du secteur public, modifiée en 2013, dite « PSI »<sup>1</sup>, définit un ensemble minimal de règles concernant la réutilisation et les moyens pratiques destinés à faciliter la réutilisation de documents (y compris les données électroniques) détenus par des organismes publics des États membres. Elle fait l'objet d'une refonte qui est en cours de finalisation après le succès du trilogue du 22 janvier 2019.

Or la **directive** refondue précise que la **réutilisation des données à forte valeur**, au nombre desquelles figurent les « données de mobilité », **est gratuite**. Il reviendra à la Commission de définir le contenu de ces données dans un acte délégué. Toutefois, il a d'ores et déjà été indiqué que **les données de transports ne devraient pas en faire partie**. Une première incertitude semble ainsi pouvoir être levée quant à la possibilité d'exiger une redevance pour l'utilisation des données de transports.

Une seconde difficulté tient à l'articulation entre les deux textes. Le considérant 15 de la directive refondue précise que celle-ci s'applique sans préjudice des règles allant « au-delà » de ses exigences minimales. Les dispositions de la **directive encadrant la tarification de l'utilisation des données s'imposent donc, sauf si celles du règlement délégué sont plus exigeantes**.

L'article 8 §4 du **règlement délégué** autorise la perception d'une compensation financière « **raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données** », tandis que l'article 6 de la **directive** refondue **admet la prise en compte des « coûts marginaux de mise à disposition et de diffusion »**.

Les critères retenus à l'article 8 §4 du règlement délégué ne paraissent pas inclure le retour sur investissement qui est, lui, pris en compte par la directive, sauf à considérer, ce qui ne paraît guère envisageable, que celui-ci serait un coût légitime au sens du règlement délégué. Il devrait donc être considéré que **ce sont bien les critères plus restrictifs du règlement délégué qui s'appliquent**.

<sup>1</sup> Cette directive a été transposée en droit interne par l'ordonnance n° 2005-650 du 6 juin 2005 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques (open data) et le décret n° 2005-1755 du 30 décembre 2005, puis, après sa modification en 2013, par la loi n° 2015-1779 du 28 décembre 2015 relative à la gratuité et aux modalités de la réutilisation des informations du secteur public.

➤ **Calendrier d'ouverture accéléré**

Le règlement délégué fixe un calendrier d'ouverture des données, échelonné, suivant le type de données, de 2019 à 2023, afin de tenir compte de l'état d'avancement de la démarche dans les différents pays européens. Il s'agit de **délais limite que le projet de loi propose d'avancer**. Depuis la loi Macron de 2015, le code des transports prévoit une ouverture immédiate des données de transports mais l'accroissement substantiel du nombre de données à ouvrir et surtout les caractéristiques techniques imposées par la Commission conduisent le Gouvernement à proposer de fixer **au 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard** l'ouverture, dans les conditions imposées par le règlement délégué, **de toutes les données requises, tant statiques que dynamiques**.

Cette date devrait permettre de prendre appui sur l'ensemble des travaux normatifs que la Commission doit poursuivre et finaliser.

➤ **L'Arafer chargée d'évaluer le respect du règlement délégué et de prendre des mesures conservatoires et des sanctions**

L'article 9 du règlement délégué fait obligation aux États membres de désigner une autorité chargée d'évaluer le respect des règles qu'il définit.

Le projet de loi confie cette mission à l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières). Il lui confère en outre le pouvoir de prendre des mesures conservatoires, le cas échéant sous astreinte, en cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences du règlement délégué.

**Or le règlement délégué ne prévoit pas que l'autorité de surveillance soit dotée de tels pouvoirs**. Ceux-ci s'inscrivent donc dans la démarche volontariste du Gouvernement en matière de mise à disposition des données de transports afin de faciliter les mobilités.

➤ **Mise à disposition de données pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite**

Pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite et permettre le développement d'applications adaptées, l'article 10 du projet de loi prévoit en outre la collecte et la mise à disposition de données sur l'accessibilité des services réguliers de transports collectifs et cheminements piétonniers, là où l'annexe du règlement s'en tient à l'indication de l'accessibilité aux fauteuils roulants des véhicules (surbaissés) et des points d'arrêt des voies de circulation au sein d'un point d'échange (ascenseurs, escaliers roulants), et à l'existence d'une assistance.

Le projet de loi fait par ailleurs obligation aux gestionnaires des établissements recevant du public ou ouverts au public de fournir l'identifiant unique et la localisation des dispositifs diffusant à proximité des informations par radiofréquences ou balises numériques.

Le projet de loi va au-delà des obligations imposées par le règlement délégué en matière de mise à disposition des données d'information sur les déplacements multimodaux. Il s'inscrit toutefois dans la logique du texte européen :

- comme le permet le considérant 12 du règlement délégué, il ajoute les **données dynamiques** des services de transports sur les déplacements et la circulation aux données statiques dont l'ouverture est imposée par le règlement ;

- comme le permet également ce considérant, il **anticipe de 2 ans**, le calendrier d'ouverture des données fixé par l'article 4 du règlement en prévoyant une accessibilité anticipée des données non intégrées au réseau de transport transeuropéen global au 1<sup>er</sup> décembre 2021 ;

- il fait entrer dans le champ de l'obligation d'ouverture les données concernant **la localisation des véhicules disponibles sans borne** (*free floating*) qui ne sont pas mentionnés dans l'annexe du règlement.

Le projet de loi **exploite deux options** ouvertes par le règlement délégué, dont la faculté d'imposer une **redevance, dans les limites fixées par l'article 8 du règlement délégué**, lorsque le volume des données transmises est important.

Le projet de loi prévoit **non seulement un dispositif d'évaluation de la conformité, comme exigé par le règlement délégué, mais également la possibilité pour l'Arafer de prendre des mesures conservatoires, y compris sous astreinte**, en cas de méconnaissances de leurs obligations par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transports, les gestionnaires d'infrastructures et les fournisseurs de services de transport à la demande. L'Arafer pourra également infliger **des sanctions pécuniaires** en pareil cas.

Enfin, le projet de loi prévoit la **collecte et l'ouverture de données pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite au-delà de ce que prévoit l'annexe du règlement délégué**.

## 2. L'accès au système d'immatriculation des véhicules pour la mise en œuvre du système européen eCall embarqué

Le 19° du §I de l'article 31 du projet de loi organise un accès strictement encadré au système d'immatriculation des véhicules afin de permettre l'identification de ceux qui actionnent le service d'urgence eCall.

*a) Le déploiement du système eCall : un enjeu de sécurité routière mais des données particulièrement sensibles*

Le **déploiement** d'un service eCall disponible dans tous les véhicules et dans tous les États membres<sup>1</sup> pour réduire le nombre de personnes tuées sur les routes d'Europe, est l'un des principaux objectifs de l'Union en matière de sécurité routière **depuis 2003**. Le lancement et la mise au point de ce dispositif ont pris du temps mais il est opérationnel sur le territoire français, conformément à la décision (UE) n° 585/2014 du 15 mai 2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>.

Le **règlement délégué (UE) n° 2015/758** fixe les exigences techniques détaillées et les essais pour la réception CE par type de véhicules en ce qui concerne leurs systèmes eCall embarqués fondés sur le numéro 112 et pour la réception CE par type des composants et entités techniques de ces systèmes. Le système doit être embarqué sur tous les véhicules légers homologués depuis le 1er avril 2018 afin de pouvoir émettre<sup>3</sup>, *via* un système compatible avec le service fourni par le programme Galileo, soit automatiquement, en cas d'accident grave, soit manuellement, en direction d'une plateforme technique qui achemine les données du véhicule et les appels<sup>4</sup>. Il peut également être installé, à l'initiative du propriétaire, sur un véhicule plus ancien.

En raison de la **sensibilité particulière des données** (géolocalisation, conversations dans l'habitacle) et du **risque d'atteinte à la vie privée**, le dispositif est **encadré tant par le règlement délégué que par le règlement général sur la protection des données à caractère personnel** (RGPD) entré en vigueur en mai 2018 et **la directive** concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques, dite *ePrivacy*, qui devrait prochainement être remplacée par un règlement<sup>5</sup>.

Les constructeurs doivent en particulier faire en sorte que les données soient automatiquement et constamment effacées dans la mémoire interne du système eCall embarqué. Seules les trois dernières positions du véhicule peuvent être conservées dans la mesure strictement nécessaire pour préciser la position actuelle du véhicule et la direction suivie au moment de l'évènement. En aucun cas, le système eCall embarqué n'est traçable et ne peut faire l'objet d'une surveillance constante. Les dispositifs embarqués

---

<sup>1</sup> Auxquels s'ajoutent l'Islande, la Norvège et la Suisse.

<sup>2</sup> L'eCall est disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne. Un véhicule immatriculé à l'étranger en transit en France est immédiatement pris en charge, et vice versa.

<sup>3</sup> Hors zone blanche.

<sup>4</sup> En pratique, le véhicule est équipé d'une carte SIM intégrée et géolocalisée via une balise GPS. Le système génère un SMS au 112, automatiquement en cas de « choc brutal » avec déclenchement des airbags, des prétensionneurs de ceinture ou de retournement du véhicule, ou manuellement via un bouton rouge « SOS ».

<sup>5</sup> Proposition de règlement COM/2017/010 final.

doivent en outre être techniquement protégés, en application du principe de la « prise en compte du respect de la vie privée dès la conception ».

**La sécurité de ces données, qui continue de soulever des inquiétudes, appelle une vigilance particulière.** Elle doit être vérifiée tant au moment de la mise sur le marché du véhicule que dans le cadre de la surveillance du marché des véhicules à moteur.

*b) Un accès strictement encadré au système d'immatriculation des véhicules*

Le système eCall embarqué est un système d'urgence. **En France**, ces données et appels sont centralisés et traités par **un GIE** constitué par le syndicat national des sociétés d'assistance (SNSA) avec lequel l'État a signé une convention en 2017, qui couvre l'ensemble du territoire national, conformément à la décision (UE) n° 2014/585 précitée. La plateforme filtre les appels et les redirige après analyse vers les services appropriés (SAMU, police, pompiers, services autoroutiers, dépanneurs...).

La plateforme de réception doit donc pouvoir accéder à un nombre minimal de données pour **permettre aux services d'urgence d'identifier précisément le véhicule**. L'article 31 §I, 19° du projet de loi autorise en conséquence les personnels habilités du centre de réception des appels d'urgence à accéder, à partir du numéro VIN du véhicule, au système d'immatriculation des véhicules (SIV) pour identifier le véhicule à partir de **cinq données** : la marque, le modèle, la couleur, l'immatriculation et le type d'énergie utilisée.

**L'objet de cet accès**, qui est réservé aux seuls personnels habilités, est **strictement circonscrit** par le projet de loi. L'article 6 du règlement délégué précise en outre que les données ainsi traitées ne sont pas conservées plus longtemps qu'il n'est nécessaire aux fins du traitement des situations d'urgence et qu'elles sont totalement effacées dès qu'elles ne sont plus nécessaires à cette fin.

**L'accès de personnels habilités du GIE chargé de traiter les appels d'urgence transmis par le système eCall embarqué à cinq catégories de données du système d'immatriculation des véhicules permet d'identifier les véhicules en difficulté. L'utilisation et la conservation de ces données sont strictement encadrées par le règlement délégué UE/2015/758.**

**Au-delà, la sécurité des données enregistrées par le système eCall embarqué devra faire l'objet de vérifications attentives en raison de leur caractère particulièrement sensible.**

### **C. DES ORDONNANCES POUR DÉSIGNER LES SERVICES OU AUTORITÉS CHARGÉS DE CONTRÔLER LE RESPECT DES NORMES EUROPÉENNES EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS POLLUANTES PAR DES VÉHICULES ET PRÉVOIR DES MESURES CONSERVATOIRES ET DES SANCTIONS**

Le projet de loi comporte quatre habilitations à prendre par voie d'ordonnances des mesures d'application de règlements européens pour désigner les services ou autorités chargées de surveiller le respect, par des véhicules, des normes européennes en matière d'émission polluantes et de définir les procédures conservatoires et les sanctions en cas de manquement.

#### **1. Création d'un service pour la surveillance du marché des véhicules à moteur et des pièces détachées qui leur sont destinées**

*a) Le renforcement de la surveillance du respect des normes européennes harmonisées par les véhicules à moteur en circulation*

L'Union européenne a renforcé en 2018 la surveillance du marché des véhicules à moteur qui doit « garantir que les véhicules, les systèmes, les composants et les entités techniques distinctes ainsi que les pièces et équipements mis à disposition sur le marché sont conformes aux prescriptions énoncées dans la législation d'harmonisation applicable de l'Union et ne portent pas atteinte à la santé, à la sécurité, à l'environnement ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public »<sup>1</sup>.

Une évaluation réalisée par la Commission en 2013 a en effet constaté **d'importantes divergences dans l'interprétation et l'application par les États membres de la directive-cadre 2007/46/CE du 5 septembre 2007** établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, « ce qui a miné les principaux objectifs de la directive ». Les insuffisances du cadre existant ont en outre été mises en lumière par la révélation, en septembre 2015, de l'utilisation par Volkswagen de logiciels d'invalidation pour contourner les normes en matière d'émissions.

Pour garantir une mise en œuvre et une application harmonisées, la Commission a estimé qu'il convenait d'introduire de **nouvelles mesures, notamment en matière de réception des véhicules et de surveillance du marché, afin de clarifier les procédures de rappel et de sauvegarde et donner leur plein effet aux mesures correctrices.**

L'harmonisation est en effet d'autant plus importante que des véhicules produits en dehors de l'Union européenne peuvent être librement importés au sein de celle-ci dès lors que leur constructeur a certifié qu'ils ont

---

<sup>1</sup> Art. 3 des règlements UE n° 168/2013, n°167/2013 et n° 2018/858.

---

été produits en conformité avec un type de véhicule réceptionné dans un des États membres de l'Union. La mise en œuvre de façon uniforme par tous les États membres de critères communs devrait ainsi non seulement **réduire les risques** mais également favoriser une **concurrence équitable** au sein du marché intérieur.

La surveillance est exercée dans chaque État membre par une **autorité nationale compétente**, qui doit être **distincte et indépendante de l'autorité responsable de la réception des véhicules** et bien sûr indépendante **des constructeurs et fabricants**. Cette autorité est chargée de mettre en œuvre des contrôles réguliers afin de vérifier la conformité aux prescriptions pertinentes, tant par des vérifications documentaires, que, si nécessaire, des **essais en laboratoire** et des **essais sur route** effectués sur la base d'échantillons statistiquement pertinents. Afin de garantir que ces essais et les rapports établis par les services techniques ne sont pas influencés par des circonstances non légitimes, il est exigé que l'organisation et le fonctionnement de ces services soient totalement impartiaux et indépendants.

À partir du 1<sup>er</sup> septembre 2020, chaque État membre sera tenu d'effectuer **un nombre minimal de contrôles sur la base d'un échantillon moyen de 40 000 nouveaux véhicules à moteur immatriculés** dans le pays au cours de l'année précédente. **Au moins 20 %** de ces contrôles **devront porter sur des essais liés aux émissions, la vérification des émissions ayant lieu en conditions de conduite réelles**<sup>1</sup>.

Afin de renforcer la coordination de la surveillance au sein du marché intérieur et favoriser les échanges, un **tableau annuel des contrôles planifiés** par chaque autorité nationale de contrôle sera soumis, au plus tard le 1<sup>er</sup> mars de l'année en cours, au forum pour l'échange d'informations établi auprès de la Commission européenne et composé de représentants désignés par les États membres. Chaque État établira un **rapport tous les deux ans** sur les contrôles de vérification de conformité effectués, qui sera également soumis au forum.

Le régime juridique des **mesures correctrices** et les modalités de leur **coordination** sont fixées par l'article 51 du règlement. Lorsqu'une autorité nationale a des raisons suffisantes, sur la base de ses propres activités de surveillance du marché, d'informations fournies par une autorité compétente en matière de réception ou par un constructeur, ou de plaintes, de croire qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique distincte présente un risque grave pour la santé ou la sécurité des personnes ou pour d'autres aspects liés à la protection de l'intérêt public couverts par le règlement, ou qu'il ne satisfait pas aux prescriptions de celui-ci, elle procède à une évaluation du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique distincte. Les opérateurs économiques concernés et les autorités

---

<sup>1</sup> Art. 8 § 2 et 3 du règlement de 2018.

compétentes en matière de réception doivent alors coopérer avec l'autorité nationale, en particulier en lui transmettant les résultats de tous les essais ou vérifications pertinents effectués.

L'article 52 du règlement définit les **mesures** qui sont prises **lorsqu'un risque grave ou de non-conformité est établi**. Une demande de mise en œuvre de **mesures correctrices** appropriées doit intervenir dans un délai raisonnable, proportionnel à la gravité de la non-conformité. Puis, à défaut de mise en conformité, des **mesures restrictives provisoires** sont prises par l'autorité nationale qui les notifie aux États membres et à la Commission. Celle-ci en examine le bien-fondé et peut décider des mesures correctrices ou restrictives au niveau de l'Union. Elle est en outre habilitée à effectuer des essais et inspections de véhicules pour vérifier la conformité et réagir immédiatement aux irrégularités. Elle peut infliger des **amendes** administratives aux fabricants et aux importateurs, à concurrence de 30 000 euros par véhicule non conforme.

*b) L'annonce de la création d'un service à compétence nationale*

Le §I de l'article 29 du projet de loi habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance les mesures législatives nécessaires pour la mise en place du service de surveillance et de sanction en application des **articles 3 des règlements (UE) n° 2013/168, n° 2013/167 et n° 2018/858 concernant la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques**.

L'étude d'impact jointe au projet de loi indique, sans autre précision, que la surveillance du marché des véhicules à moteur et des pièces détachées qui leur sont destinées sera confiée à un « service à compétence nationale ». Pour permettre à ce service de rechercher, constater et sanctionner les infractions et manquements aux réglementations européennes et nationales, l'habilitation précise que l'ordonnance devrait « notamment » prévoir des sanctions administratives et pénales « en cas de manquement avéré » et habiliter ce service à infliger des amendes ou à prononcer des mesures d'interdiction de mise sur le marché ou de retrait du marché.

Les textes européens ne définissent ni la nature juridique des sanctions susceptibles d'être infligées par le service dédié, ni leur quantum. L'étude d'impact ne donne pas d'indication sur ce qu'envisage le Gouvernement en la matière mais il pourrait prendre exemple sur les amendes administratives susceptibles d'être prononcées par la Commission.

<p><b>Conformément à l'article 3 des règlements (UE) n° 2013/168, n° 2013/167 et n° 2018/858 concernant la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, le projet de loi prévoit la création, par voie d'ordonnance, d'un service national chargé de rechercher, constater et</b></p>
---

**sanctionner les infractions et manquements à la législation européenne par les véhicules**, systèmes, composants, entités techniques distinctes, pièces et équipements mis à disposition sur le marché français, lorsqu'ils portent atteinte à la santé, à la sécurité, à l'environnement ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public.

Les textes européens prévoient que la Commission peut infliger des amendes administratives à concurrence de 30 000 euros par véhicule non conforme. Ils ne précisent en revanche pas **la nature juridique des sanctions nationales** ni leur quantum. Or **ni l'habilitation ni l'étude d'impact n'indiquent ce qu'envisage le Gouvernement en la matière.**

## **2. La sanction du dépassement des limites d'émission de gaz polluants et de particules par les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers**

*a) Le règlement (UE) n° 2016/1628 fixe des limites d'émission et définit des procédures de contrôle de leur respect*

Le **règlement (UE) n° 2016/1628** relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz et les particules polluants et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers sur le contrôle du respect de ces limites, établit, pour l'ensemble des moteurs installés sur ces équipements (bateaux, locomotives, grues...), des exigences en matière de surveillance du marché de ces moteurs et précise les modalités de **réception et de surveillance de ces équipements par les États membres**. Il fixe en outre des exigences administratives et techniques par type. Enfin, il prévoit que les autorités nationales compétentes doivent pouvoir prendre des **mesures d'interdiction** du produit, de **restriction**, de **rappel** ou de **retrait du marché**.

L'article 57 fait en outre obligation aux États membres de **prévoir des sanctions** « effectives, proportionnées et dissuasives » en cas de violation, par des opérateurs économiques ou des fabricants d'équipements d'origine (FEO), du règlement et des actes délégués ou des actes d'exécution adoptés en vertu dudit règlement.

*b) Des dispositions d'application tardives et non documentées*

L'article 29 §II du projet de loi habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance les mesures permettant **la recherche, la constatation et la sanction des infractions et manquements** définis par le règlement (UE) n° 2016/1628 et à prévoir les **mesures de police administrative** destinées à assurer le respect des exigences techniques et administratives et des limites d'émission qu'il fixe.

Les manquements susceptibles d'être sanctionnés étant limitativement définis par le règlement<sup>1</sup>, l'ordonnance devra simplement désigner **les services et juridictions compétents**, préciser **les procédures** à mettre en œuvre, déterminer **la nature des sanctions** et en fixer le **quantum**.

Conformément au règlement, les mesures de police administrative sont des mesures d'interdiction du moteur, de restriction, de rappel ou de retrait du marché. L'ordonnance devra préciser la procédure applicable et les voies de recours en pareil cas.

Les États membres devaient notifier à la Commission les dispositions prises pour l'application de l'article 57 du règlement au plus tard le 7 octobre 2018. **L'habilitation sollicitée intervient donc tardivement. Au surplus, le délai de publication des mesures utiles est de 12 mois.**

En application de l'article 57 du règlement (UE) n° 2016/1628 qui fixe les limites d'émission de gaz polluants et de particules polluantes des engins mobiles non routiers et organise la réception par type de leurs moteurs à combustion interne, l'article 29 §II du projet de loi habilite le Gouvernement à préciser les procédures applicables pour le prononcé de **mesures conservatoires** ainsi que les modalités de constatation et de **sanctions des manquements limitativement définis par le règlement**.

**Le renvoi à une ordonnance, qui ne donne aucune précision sur les procédures et quantum envisagés, ne fera qu'aggraver le retard pris par la France qui aurait dû notifier les dispositions prises avant le 7 octobre 2018.**

<sup>1</sup> Il s'agit :

- des fausses déclarations, notamment au cours des procédures de réception UE par type, des procédures conduisant à un rappel ou des procédures relatives aux dérogations ;
- de la falsification des résultats des essais pour la réception UE par type ou de la surveillance des moteurs en service ;
- de la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel de moteurs, ou un refus ou un retrait d'une réception UE par type ;
- du recours à des stratégies d'invalidation ;
- du refus de donner accès à des informations ;
- de la mise sur le marché de moteurs soumis à réception UE par type sans ladite réception, ou la falsification de documents ou de marquages réglementaires à cet effet ;
- de la mise sur le marché de moteurs de transition et d'engins mobiles non routiers sur lesquels ces moteurs sont installés en violation des dispositions relatives aux dérogations ;
- du non-respect des restrictions d'utilisation ;
- de la mise sur le marché d'un moteur modifié de façon telle qu'il n'est plus conforme aux spécifications de sa réception UE par type ;
- de l'installation d'un moteur sur un engin mobile non routier pour une utilisation autre que l'utilisation exclusive prévue.

---

### 3. La révision des règles applicables aux installations à câbles

#### a) Un cadre européen revu en 2016

Les **opérateurs économiques** -fabricants, importateurs, distributeurs, installateurs, opérateurs- d'installations à câbles conçues, construites et exploitées pour transporter des personnes (téléphériques, funiculaires, téléskis...<sup>1</sup>) **sont responsables de la conformité** des sous-systèmes et composants de sécurité aux exigences du **règlement (UE) n° 2016/424** du 9 mars 2016 **relatif aux installations à câbles**<sup>2</sup>, selon le rôle particulier qui leur incombe dans la chaîne d'approvisionnement et de distribution<sup>3</sup>. Ils doivent prendre les mesures appropriées pour ne mettre à disposition sur le marché que des sous-systèmes et composants de sécurité conformes au règlement.

Pour leur part, **les États membres** doivent garantir que ces installations ne sont mises en service que si elles respectent les prescriptions du règlement et ne risquent pas de compromettre la santé ou la sécurité des personnes ou des biens, et, qu'une fois installées, elles sont entretenues convenablement et utilisées conformément à leur destination. Ils doivent mettre en place à cet effet **des procédures d'autorisation** de construction de telles installations, de leur modification et de leur mise en service, afin de garantir que les installations à câbles sont construites et assemblées sur le site dans de bonnes conditions de sécurité, conformément à l'analyse de sécurité dont les résultats figurent dans un **rapport de sécurité**, et à toutes les exigences réglementaires applicables.

#### b) La mise en œuvre des contrôles en France

Le **service technique des remontées mécaniques et transports guidés** de la direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique et des transports assure une fonction d'observatoire du parc français des installations à câbles transportant des personnes. Il concourt à la promotion des techniques relatives à ces systèmes, produit et diffuse des référentiels techniques et des recommandations, délivre les agréments de vérification de remontées mécaniques et instruit les dossiers soumis à des commissions spécialisées. Il est l'organisme notifié à la Commission européenne pour évaluer la conformité en conception et réalisation des constituants et sous-systèmes des installations à câbles transportant des personnes selon les exigences essentielles du cadre européen. Il procède donc à l'**instruction technique de sécurité** prévue par le règlement.

---

<sup>1</sup> Les ascenseurs à câble font l'objet d'une réglementation spécifique.

<sup>2</sup> Le règlement simplifie le cadre initialement fixé par la directive 2000/9/CE pour les installations à câbles.

<sup>3</sup> Une déclaration UE de conformité d'un sous-système ou d'un composant de sécurité atteste que le respect des exigences essentielles énoncées à l'annexe II du règlement a été démontré. Chaque sous-système ou composant fait l'objet d'un marquage européen.

Le service effectue en outre des **contrôles techniques et de sécurité**<sup>1</sup>, sous l'autorité fonctionnelle des préfets, et **recherche des infractions** concernant les constituants et sous-systèmes assurant la sécurité des installations<sup>2</sup>.

*c) Des ajustements pour les remontées mécaniques*

L'entrée en vigueur, le 21 avril 2018, des dispositions du règlement relatives au contrôle de la conformité des sous-systèmes et composants de sécurité conduit à réviser les dispositions actuelles des codes du tourisme et des transports applicables aux remontées mécaniques et à prendre des mesures d'application. Tel est l'objet de l'ordonnance que prévoit l'article 34 du projet de loi.

L'étude d'impact indique plus précisément que l'ordonnance :

- étendra les procédures existantes d'autorisation de construction, de modification et de mise en service d'installations à câbles urbaines et en zone de montagne à l'ensemble des installations visées par le règlement, y compris les installations privées et celles situées dans les établissements recevant du public ou dans les parcs de loisirs ; celles-ci n'étaient en effet pas visées par la directive de 2009 qui était exclusivement applicable aux funiculaires, téléphériques, télécabines, télésièges et téléskis alors que le règlement s'applique, sauf exceptions limitativement énumérées<sup>3</sup>, à toutes les installations à câbles ;
- adaptera les procédures de déclaration et d'évaluation de la conformité des sous-systèmes et des composants de sécurité en ajoutant la procédure de marquage UE pour les sous-systèmes ;
- simplifiera la procédure d'autorisation et de contrôle des installations à câbles situées à la fois en zone de montagne et en zone urbaine aujourd'hui soumises cumulativement aux procédures prévues par le code des transports et celles qui résultent du code du tourisme.

---

<sup>1</sup> En cas d'accident et sans préjudice d'une enquête judiciaire, tout accident de transport fait l'objet d'une enquête technique et de sécurité.

<sup>2</sup> Article L. 2211-2 du code des transports.

<sup>3</sup> Sont concernés :

- les ascenseurs relevant de la directive 2014/33/UE ;
- les installations à câbles que les États membres considèrent comme des installations historiques, culturelles ou faisant partie du patrimoine, dès lors qu'elles ont été mises en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 1986 et qu'elles n'ont pas subi de modifications majeures de conception ou de construction ;
- les installations utilisées à des fins agricoles ou forestières ;
- les installations qui sont utilisées pour le service des refuges de montagne et pour le transport de biens et - de personnes spécifiquement désignées ;
- les matériels spécifiques implantés ou mobiles destinés exclusivement aux loisirs et au divertissement et non utilisés comme moyens de transport pour les personnes ;
- les installations minières ou industrielles implantées et utilisées à des fins industrielles ;
- les installations dans lesquelles les usagers ou les véhicules se trouvent sur l'eau.

Dans la mesure où le règlement (UE) n° 2016/424 relatif aux installations à câbles n'ouvre aux États membres aucune option, aucun risque apparent de sur-transposition par ordonnance ne peut être identifié à ce stade, qu'il s'agisse de la mise en conformité du champ d'application des procédures existantes ou de l'adjonction de la procédure de marquage de sécurité UE.

#### **4. La surveillance, la déclaration et la modification des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) du secteur du transport maritime**

*a) La surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>, responsabilité première des compagnies de transports maritime*

Le règlement (UE) n° 2015/757, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015, définit des obligations d'informations sur les émissions de CO<sub>2</sub> des navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ces ports. Il fixe des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de CO<sub>2</sub> afin d'analyser leur évolution et évaluer l'efficacité énergétique des navires.

**Les compagnies de transports maritimes sont ainsi tenues de surveiller et de déclarer les émissions de CO<sub>2</sub> résultant de la combustion de combustibles, pour chacun de leurs navires dont la jauge brute excède 5 000 tonnes, que les navires soient en mer ou à quai.** Elles effectuent cette surveillance et cette déclaration à l'intérieur de tous les ports relevant de la juridiction d'un État membre et au cours de tout voyage à destination ou au départ d'un tel port. Elles devaient en outre présenter aux vérificateurs, le 31 août 2017 au plus tard, pour chacun de leurs navires, un **plan de surveillance** indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> et des autres informations utiles, et vérifier, selon les modalités fixées par le règlement, au moins une fois par an, si le plan de surveillance du navire rend compte de la nature et du fonctionnement du navire et si la méthode de surveillance peut être améliorée.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018, les compagnies surveillent, sur la base de ce plan de surveillance, les émissions de CO<sub>2</sub> de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée pour déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> parmi celles décrites à l'annexe I du règlement. Cette **surveillance s'effectue par voyage et par navire.**

**À partir du 30 avril prochain,** les compagnies présenteront à la Commission et aux autorités des États du pavillon concernés **une déclaration annuelle d'émissions** couvrant les émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres informations utiles pour l'ensemble de la période de déclaration, **pour chaque navire** placé sous leur responsabilité. Cette déclaration d'émissions doit être **vérifiée** et jugée satisfaisante **par un vérificateur.**

Des **vérificateurs accrédités, indépendants** des compagnies ou des exploitants du navire, sont en effet chargés d'évaluer la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance, ainsi que des données et des informations déclarées relatives aux émissions de CO<sub>2</sub>. Ils délivrent, sur la base d'un **rapport de vérification**, un **document de conformité** pour le navire concerné.

*b) Le contrôle par les États membres du respect des exigences en matière de surveillance et de déclaration*

Chaque État membre doit prendre les mesures nécessaires afin de s'assurer que les navires battant son pavillon respectent les obligations en matière de surveillance et de déclaration. Il doit mettre en place un **système de sanctions en cas de manquement**.

Enfin, il résulte de l'article 20 du règlement que si un navire ne s'est pas conformé à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et que d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut prononcer une **décision d'expulsion**, qui est notifiée à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon. Chaque État membre doit alors refuser l'accès de ses ports au navire concerné jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration.

L'article 37, 4° b) habilite le Gouvernement à prendre par voie d'**ordonnance** les mesures d'application nécessaires **pour pouvoir expulser les navires étrangers qui ne se sont pas conformés aux exigences européennes** en matière de surveillance et de déclaration de leurs émissions de CO<sub>2</sub>, **et prévoir des sanctions pénales et des amendes administratives**.

L'habilitation ne fournit aucune indication sur le dispositif envisagé. Aux termes du règlement, les sanctions doivent être « effectives, proportionnées et dissuasives ». L'étude d'impact précise qu'elles **devraient s'aligner sur les barèmes existants en matière de sanctions environnementales** et justifie cette relative imprécision par la nécessité de construire un dispositif cohérent et proportionné aux atteintes à l'environnement tout en prenant en compte l'ensemble des intérêts en présence.

La formulation de **l'habilitation** sollicitée **paraît à première vue particulièrement large mais**, dans la mesure où **le règlement (UE) n° 2015/757** concernant la surveillance, la déclaration et la modification des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) du secteur du transport maritime **ne renvoie à la compétence normative des États membres que pour définir les sanctions prévues par son article 20 et organiser l'expulsion des navires étrangers qui ne se sont pas conformés à ces exigences**, l'ordonnance n'aura que ce seul objet.

Aux termes du règlement, ces **sanctions** doivent être « **effectives, proportionnées et dissuasives** ». L'étude d'impact indique qu'elles devraient s'aligner sur les barèmes existants en matière de sanctions environnementales.

#### *D. LA MISE EN ŒUVRE DES CONSÉQUENCES D'UNE OBLIGATION EUROPÉENNE*

Quelques dispositions du projet de loi tirent les conséquences en droit interne d'obligations européennes.

##### **1. Le volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus**

L'article 39 du projet de loi met en place le volet social de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public urbain par autobus de la RATP résultant de l'application du règlement (CE) 2007/1370 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Il **tire ainsi les conséquences, pour les personnels de la RATP**, de l'ouverture à la concurrence, au 31 décembre 2024, des lignes de bus actuellement exploitées par la RATP en cas d'attribution de l'exploitation de lignes à un autre opérateur.

En cas de changement d'opérateur, le projet de loi **prend appui sur la directive 2001/23/CE du 12 mars 2001** concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au **maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises**, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements, à laquelle renvoie le règlement (CE) 2007/1370, pour **maintenir les contrats des personnels de la RATP et les normes sociales** qui leurs sont applicables.

## **2. La suppression de règles nationales de sécurité des drones auxquelles se substitueront prochainement des règles européennes**

Depuis le 11 septembre 2018, les règles de sécurité communes en matière d'aviation civile sont définies par le **règlement (UE) n° 2018/1139** qui permet désormais à l'Union européenne de réglementer tous les drones. Une réglementation spécifique, préparée par la Commission, est en cours de finalisation sur la base des règles développées par l'Agence européenne de sécurité aérienne. Elle concernera tous les drones, sans égard à leur poids, selon une approche fondée sur les risques potentiels.

**Le projet de loi supprime en conséquence l'obligation introduite en France en 2016, qui n'est pas conforme à la réglementation européenne en cours d'élaboration, d'équiper les drones civils pesant plus de 800 grammes d'un dispositif de signalement sonore** qui se déclenche en cas de perte de contrôle ou de maîtrise de la trajectoire. Il est à noter que cette obligation n'était pas encore entrée en vigueur.

### ***E. LA NÉCESSAIRE CONFORMITÉ DE MESURES NATIONALES AU DROIT EUROPÉEN***

Plusieurs des dispositions du projet de loi sont encadrées par des règles européennes qu'elles doivent respecter.

#### **1. L'accès des autorités publiques aux données d'environnement des véhicules routiers et le RGPD**

L'article 13 du projet de loi habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures ouvrant des accès à certaines données des véhicules routiers connectés pour des motifs tenant à la sécurité. Selon le cas, ces données sont accessibles aux forces de l'ordre et aux services d'incendie et de secours, aux enquêteurs en cas d'accident, aux fabricants pour la correction télématique des défauts de sécurité.

Dans la mesure où ces données présentent un caractère personnel, leur traitement et leur conservation sont soumis au respect du règlement (UE) n° 2016/679 sur la protection des données dit « RGPD » en vigueur depuis mai 2018 et de la directive *ePrivacy* qui devrait être remplacée par un règlement concernant le respect de la vie privée et la protection des données à caractère personnel dans les communications électroniques.

L'**ordonnance** qui autorisera des accès dérogatoires à certaines données des véhicules routiers connectés pour des motifs tenant à la sécurité **devra répondre aux exigences du RGPD et de la directive ePrivacy, justifier la nécessité de ces accès au regard de la nature de la mission exercée** par les personnes autorisées à les consulter ou du risque identifié, **encadrer strictement l'utilisation des données et limiter la durée de leur conservation.**

## **2. Les soutiens financiers apportés par les autorités organisatrices de la mobilité et Ile-de-France Mobilités aux déplacements effectués en covoiturage et les règles européennes de concurrence**

Pour encourager le co-voiturage, l'article 15 du projet de loi prévoit notamment que les autorités organisatrices de la mobilité et Ile-de-France Mobilités peuvent octroyer aux conducteurs des véhicules en covoiturage et à leurs passagers des allocations destinées à couvrir une partie des frais partagés.

Cette participation financière de personnes publiques **ne porte pas atteinte aux règles de concurrence européennes**, notamment définies aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), dans mesure où le covoiturage n'est pas une activité rémunérée et que ce soutien n'est pas de nature à affecter la concurrence.

## **3. La fourniture d'électricité par les opérateurs d'infrastructures de recharge des véhicules électriques ou hybrides et le libre choix du fournisseur**

L'article 23 du projet de loi clarifie le statut juridique de l'activité des opérateurs d'infrastructures de recharge des véhicules électriques ou hybrides. Il précise à cet effet qu'il s'agit d'une prestation de service et non de la fourniture d'électricité quand bien même les intéressés achètent de l'électricité en vue de la revendre.

Le Conseil d'État considère, dans son avis sur le projet de loi, que **cette qualification est justifiée au regard des différentes prestations associées**, en particulier l'occupation d'une place de stationnement.

Il observe par ailleurs qu'elle **n'est pas en contradiction avec la directive 2009/72/CE** concernant le marché intérieur de l'électricité, **en particulier la règle du libre choix de son fournisseur par le client**, ni avec la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs qui n'impose pas que le client de l'opérateur ait le choix du fournisseur de carburant.

#### **4. La clarification du cadre juridique de la gestion des terminaux des grands ports maritimes au regard de la directive 2014/23/UE sur l'attribution des contrats de concession**

Le Conseil d'État a qualifié de contrat de concession la convention portant sur l'exploitation de l'un des terminaux du grand port maritime de Bordeaux dans la mesure où elle transfère au cocontractant le risque d'exploitation.

Le **considérant 15 de la directive 2014/23/CE sur les contrats de concession** prévoit toutefois que « **certains accords dont l'objet est le droit, pour un opérateur économique, d'exploiter certains domaines publics ou ressources publiques, en droit privé ou public, tels que des biens fonciers ou des biens publics, en particulier dans le secteur des ports maritimes, des ports intérieurs ou des aéroports, par lesquels l'État ou le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice fixe uniquement les conditions générales d'utilisation des domaines ou ressources en question, sans acquisition de travaux ou services spécifiques, ne devraient pas être qualifiés de concessions au sens de la présente directive** ». En effet, en pareil cas, **le risque économique n'est pas transféré à l'exploitant**.

Afin de prévenir les risques de confusion entre ces deux types de convention, pour lesquels, en particulier, les appels d'offres ne sont pas régis par les mêmes règles européennes, **l'article 35 du projet de loi** complète les dispositions du code des transports relatives à l'exploitation des grands ports maritimes pour préciser que **la convention de terminal est une convention d'occupation du domaine public, pour laquelle l'occupant du domaine public verse une redevance**, sauf si elle a pour objet « l'exécution, pour les besoins exprimés par le grand port maritime, d'une prestation de services », auquel cas il s'agit d'une concession relevant du droit européen et du droit national applicables en la matière.

Le montant de la redevance à laquelle est assujettie toute occupation du domaine public est prédéterminé et généralement assorti d'une indexation. Le projet de loi considère que la redevance peut également comporter **une part dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale**. Cette option est susceptible d'introduire un risque de **requalification de la convention d'occupation du domaine public en contrat de concession**, dans la mesure où la fixation des conditions générales d'utilisation du domaine ne doit pas conduire son gestionnaire à exercer un droit de regard sur les activités de l'occupant.

Le dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 5312-14-1 du code des transports indique par ailleurs que **la convention de terminal peut prévoir qu'à son échéance des ouvrages, constructions, installations et biens réalisés ou acquis par le cocontractant peuvent être acquis par le grand port**. Or le **considérant 15 de la directive** subordonne la qualification

---

**d'occupation domaniale à l'absence d'acquisition de travaux ou services spécifiques par le gestionnaire du domaine.**

Dans son avis sur le projet de loi, le Conseil d'État estime toutefois que cet alinéa est inutile dès lors qu'aucun des biens de l'exploitant ne peut être regardé comme un bien de retour dans la mesure où les ouvrages, constructions, installations et biens réalisés ou acquis par le cocontractant n'ont pas été commandés par le concédant et que la convention initiale ne prévoit pas qu'ils lui reviennent à l'échéance, contrairement à ce qui figure dans un contrat de concession.

La **clarification du régime juridique des conventions de terminal au regard du droit européen** répond à un **souci de sécurité juridique** mais on peut s'interroger sur le **risque de requalification en convention de concession** lorsque la redevance est dégressive en fonction du trafic ou de la performance environnementale ou encore quand est prévue l'acquisition à l'échéance des travaux et services par le gestionnaire du domaine.

***F. L'EXPLOITATION DE DÉROGATIONS AUTORISÉES PAR LE DROIT EUROPÉEN EN MATIÈRE DE TRANSPORTS FERROVIAIRES***

Par lettre rectificative au projet de loi, déposée le 20 février 2019, le Gouvernement a complété le projet de loi par un article nouveau qui **reprend les articles 19 à 23 du projet de loi n° 10 (2018-2019) portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français, adopté par le Sénat le 7 novembre 2018<sup>1</sup>.**

Les trois premiers articles exploitaient des **dérogations autorisées par l'article 2 de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen** qui constitue le socle de la régulation du transport ferroviaire dans l'Union européenne.

La première dérogation permet de soustraire des portions de proximité du réseau ferré national (lignes exclusivement utilisées pour des services urbains ou suburbains et lignes de fret locales utilisées par une seule entreprise ferroviaire) à l'application des règles relatives à la gestion des installations de services.

La deuxième exonère les entreprises qui gèrent à la fois des activités d'infrastructure et d'exploitation de services ferroviaires de l'obligation de tenir une comptabilité séparée pour chacune de ces activités si elles n'exploitent que des services urbains, suburbains et régionaux sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes.

---

<sup>1</sup> Texte n° 16 (2018-2019).

La troisième supprime l'obligation de détenir une licence d'entreprise ferroviaire pour les entreprises exploitant uniquement des services ferroviaires de transport sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes de voyageurs, les entreprises exploitant uniquement des services régionaux de fret ferroviaire et celles qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure privée à l'usage exclusif de son propriétaire.

Un quatrième article, également repris dans la lettre rectificative, **met** la procédure applicable en cas d'inutilisation d'une installation de service ferroviaire pendant deux années consécutives **en conformité** avec la directive 2012/34/UE.

**Ces quatre articles**, qui font l'objet d'une analyse détaillée dans le rapport présenté par M. Olivier Cadic et Mme Marta de Cidrac, au nom de la commission spéciale constituée pour l'examen du projet de loi<sup>1</sup>, constituent des **mesures bienvenues de suppression de sur-transpositions**. Ils s'inscrivent **dans la logique de la démarche que la commission des affaires européennes appelle de ses vœux ainsi que l'illustre le rapport d'information présenté par notre collègue René Danesi**, au nom de la commission des affaires européennes et de la délégation sénatoriale aux entreprises, relatif aux sur-transpositions préjudiciables aux entreprises d'actes législatifs européens en droit interne<sup>2</sup>.

**Le dernier article** du projet de loi portant suppression de sur-transpositions repris dans la lettre rectificative, exonère certains conducteurs de locomotives et de trains de l'obligation de détenir une licence. Il exploite une **dérogation prévue par la directive 2007/59/CE** du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

Cet article a été **rejeté par le Sénat**, sur proposition du groupe socialiste et républicain et du groupe communiste, républicain, citoyen et écologiste, contre les avis de la commission spéciale et du Gouvernement.

**La reprise, dans le projet de loi, de dispositions exploitant des possibilités de dérogation ouvertes par la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, qui figuraient dans le projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français adopté par le Sénat le 7 novembre 2018, s'inscrit dans la démarche de suppression de sur-transpositions du droit européen en droit français que le Sénat appelle de ses vœux depuis longtemps.**

---

<sup>1</sup> Rapport n° 96 (2018-2019).

<sup>2</sup> Rapport d'information n° 614 (2017-2018) *La sur-transposition du droit européen en droit français : un frein pour la compétitivité des entreprises.*

---

## EXAMEN EN COMMISSION

*La commission des affaires européennes s'est réunie le jeudi 21 février 2019 pour l'examen du présent rapport et des observations proposées par son rapporteur. À l'issue de la présentation faite par M. Benoît Huré, le débat suivant s'est engagé :*

**M. Jean Bizet, président.** – La Conférence des Présidents a demandé l'an dernier à notre commission, à titre expérimental, de formuler des observations sur les projets ou propositions de loi contenant des dispositions permettant l'intégration du droit de l'Union européenne en droit national. Cette procédure s'inscrit dans la problématique générale de lutte contre la sur-transposition. Elle a été mise en œuvre à quatre reprises : sur le rapport de Simon Sutour, pour le projet de loi relatif à la protection des données personnelles, sur le rapport de Jean-François Rapin, pour le projet de loi ratifiant l'ordonnance portant transposition de la directive concernant les services de paiement, sur le rapport de Philippe Bonnecarrère, pour la proposition de loi transposant la directive relative au secret des affaires, et également sur le rapport de Jean-François Rapin, pour le projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises.

L'examen par le Sénat du projet de loi d'orientation des mobilités constitue la cinquième occasion de présenter de telles observations.

**M. Benoît Huré, rapporteur.** – Le président vient de rappeler l'objet de la mission de veille confiée à titre expérimental à notre commission. Je souhaite que cette expérience soit pérennisée. Il s'agit en effet de vérifier que toute sur-transposition est identifiée et justifiée. À partir du moment où une norme européenne s'impose dans tous les États membres de l'Union, il n'y a en principe pas lieu d'y ajouter des contraintes nationales. Il y a là un enjeu de lisibilité du cadre européen pour nos concitoyens, qui concrétise notre appartenance à l'Union européenne, et de compétitivité pour nos entreprises, afin de ne pas introduire de distorsions de concurrence.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans l'objectif de lutte contre la dérive normative promu par le Conseil national d'évaluation des normes. Son président, Alain Lambert, ancien ministre du budget et ancien sénateur, déclarait ainsi il y a quelque temps : « *En dix ans, le Conseil national d'évaluation des normes a examiné 3 000 textes. Leur coût global atteint près de 15 milliards d'euros pour les collectivités locales. J'affirme que ces 15 milliards auraient pu être économisés* ». J'imagine que les entreprises ont eu à supporter des dépenses similaires plombant leur compétitivité.

Un président d'exécutif de mon département, excédé par les conséquences financières notamment d'une application abusive d'une norme

européenne, a dit au préfet de l'époque : « *des points de croissance dorment dans les parapheurs de l'administration française* ».

Le projet de loi d'orientation des mobilités est centré sur les transports, et plus particulièrement les transports routiers, domaine fortement marqué par le droit européen. Les transports sont en effet l'une des dimensions essentielles du Marché intérieur. Ils sont le support nécessaire de la libre circulation des personnes et des marchandises. La politique européenne des transports entend faciliter les déplacements. Elle organise à cette fin la coordination et la connectivité des différents modes de transports. Elle définit des exigences de sécurité. Enfin, elle comporte une dimension environnementale forte qui se traduit par des objectifs exigeants en matière de performance énergétique pour décarboner le secteur. Cette politique est en cours de renforcement. En novembre 2017 et mai 2018, la Commission a en effet présenté un « Paquet mobilité » particulièrement substantiel. Les discussions sont d'ores et déjà bien avancées et un grand nombre de ces textes pourraient être adoptés avant les élections européennes.

Le projet de loi dit « LOM » s'inscrit dans ce cadre européen, dont il met en œuvre un certain nombre de prescriptions. Il prévoit notamment les mesures d'application de plusieurs règlements. Or qui dit règlement, dit, en principe, qu'il y a peu de marges de manœuvre pour les États membres, sous réserve de quelques options. Une illustration en est donnée à l'article 9, qui définit les modalités d'accès aux données des services de transports pour permettre la mise en place de services d'information destinés à informer les usagers des différents modes de transports disponibles pour rejoindre une destination. Cet article reprend une faculté ouverte par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 pour prévoir que la réutilisation de ces données en grandes quantités peut être soumise au paiement d'une redevance dans les conditions prévues par ledit règlement.

De même, l'article 23 reprend les dérogations prévues par la directive de 2010 modifiée en matière de pré-équipement des parcs de stationnement rattachés à des immeubles en vue de l'installation de bornes de recharge des véhicules électriques.

L'article 9 va toutefois au-delà des obligations imposées par le règlement délégué tout en s'inscrivant dans la logique de celui-ci. Il prévoit en effet l'ouverture non seulement des données statiques mais également des données dynamiques, qui permettent de connaître l'état du trafic en temps réel. L'inclusion de ces données n'est pas une obligation européenne, mais le considérant 12 du règlement délégué en fait mention et précise qu'elle doit alors porter sur les informations énumérées dans son annexe. De même, l'article 9 inclut la localisation des véhicules disponibles sans bornes (bicyclettes, trottinettes électriques...) dans les données qui doivent être mises à disposition. Enfin, il anticipe de deux ans la date d'ouverture des données par rapport à l'échéance fixée par le règlement délégué.

---

À l'exception de cet article, le projet de loi comporte peu de mesures qui pourraient être qualifiées de sur-transpositions. On peut toutefois considérer comme telles les obligations d'aménagement de places de stationnement pour les véhicules électriques des personnes handicapées, ou encore la collecte et la mise à disposition de données pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Mais il s'agit de sur-transpositions assumées.

Plusieurs règlements encadrent les émissions de CO<sub>2</sub> et de particules par les véhicules routiers, les engins à moteur non routiers et les navires de transport maritime. Ils confient aux États membres le soin de surveiller le respect de ces normes et de mettre en place un suivi comportant la possibilité de prendre des mesures conservatoires et d'infliger des sanctions en cas de manquement. Le projet de loi renvoie à des ordonnances le soin de désigner les services compétents et de fixer le niveau de ces sanctions. Comme souvent, ni l'habilitation ni l'étude d'impact ne donnent d'indications sur ce qui est envisagé et les projets d'ordonnances ne sont manifestement pas encore élaborés. Cette situation est d'autant moins satisfaisante que le dispositif applicable aux véhicules à moteur non routiers aurait dû être notifié à la Commission européenne le 7 octobre dernier.

Je souhaiterais attirer par ailleurs votre attention sur le fait que plusieurs dispositions du projet de loi autorisent l'accès à des données à caractère personnel, en cas d'accident, à partir du système *eCall* embarqué, ou encore pour la surveillance des données d'environnement des véhicules routiers connectés. Dans tous les cas, le texte européen fait explicitement référence au Règlement général sur la protection des données et à la directive sur la protection des données dans le secteur des communications électroniques. Une rigueur et une vigilance particulières devront accompagner l'extraction, l'utilisation, le traitement et la conservation de ces données par des personnes autorisées.

Je vous signale enfin que le Gouvernement a déposé hier une lettre rectificative qui reprend cinq dispositions figurant dans le projet de loi portant suppression de sur-transpositions, adopté par le Sénat le 7 novembre dernier. Il s'agit d'exploiter trois dérogations ouvertes par la directive de 2012 établissant un espace ferroviaire unique et de procéder à une mise en conformité. Ce dépeçage est curieux mais sur le fond, la démarche va dans le bon sens.

**M. Michel Raison.** – Il en est des sur-transpositions comme des niches fiscales : il ne faut pas faire de leur suppression une religion et toujours s'interroger sur leur pertinence. C'est ainsi que, lors de l'examen du projet de loi portant suppression de sur-transpositions, le Sénat a supprimé deux articles qui tendaient à réduire les obligations d'information dans les publicités sur le crédit.

**M. Benoît Huré, rapporteur.** – Lorsque je représentais les jeunes agriculteurs à Bruxelles, j'insistais sur la nécessité de normes communes qui permettent de surcroît de renforcer le sentiment d'appartenance à l'Union européenne. Les sur-transpositions me paraissent devoir être écartées sauf si elles ont un effet positif pour nos concitoyens.

**Mme Colette Mélot.** – Le droit européen comporte-t-il des dispositions d'harmonisation sur les transports solidaires, en particulier en matière d'assurance ?

**M. René Danesi.** – Comme le projet de loi Pacte, la LOM suscite de très nombreuses propositions d'amendements qui risquent de prolonger les discussions avec un niveau de participation réduit en soirée. C'est dans de telles situations que des dispositions déjà adoptées par le Sénat dans un autre texte peuvent être rejetées. Les commissions doivent jouer pleinement leur rôle pour prévenir ce type de situation. Je pense en particulier au rejet par le Sénat, lors de l'examen du projet de loi Pacte, de l'article qu'il avait adopté deux mois plus tôt dans le cadre du projet de loi portant suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français pour alléger les obligations de publicité des comptes des PME, en conformité avec les textes européens.

Le rapporteur a signalé que le Gouvernement venait de compléter le projet de loi LOM pour y ajouter cinq articles figurant initialement dans le projet de loi examiné par une commission spéciale que je préside. L'un d'entre eux avait été rejeté par le Sénat. Il proposait de supprimer l'obligation pour les conducteurs de tramways d'être titulaires d'une licence de conducteur de locomotives et de trains comme c'est le cas dans la plupart des États membres. Il en a été de même pour un article qui dérangeait les avocats. Il ne faut pas être naïf : pour toutes sur-transpositions, il y a des gagnants qui s'organisent pour résister à leur suppression. Le Sénat doit peser l'intérêt général.

**M. Benoît Huré, rapporteur.** – La sur-transposition doit être évitée par principe, sauf exception dûment justifiée. Les textes européens que la LOM transpose ou pour lesquels elle prévoit des mesures d'application laissent peu de place à de telles dérives. Je constate également que le nombre d'amendements déposés en séance allonge inutilement les débats, sans doute pour nourrir des statistiques d'activité. La sur-transposition n'est pas seulement le fait de l'administration. Le Parlement alimente également cette dérive en adoptant des mesures contraignantes coûteuses au regard de leur utilité, par exemple en matière de protection de l'environnement ou de la santé. Il faut savoir faire preuve de bon sens et de pragmatisme.

S'agissant du covoiturage, les textes européens considèrent qu'il s'agit d'un mode de déplacement susceptible de favoriser les mobilités. Les plateformes s'assurent que les véhicules et leurs conducteurs sont assurés.

Les textes européens leur font obligation de mettre à disposition les informations utiles pour compléter l'information multimodale.

**M. Jean Bizet, président.** – Merci. Je comprends que la commission autorise la publication de ce rapport d'information et des observations qu'il présente.

\*

*À l'issue de ce débat, la commission a adopté les observations suivantes :*



---

## OBSERVATIONS

- ① Vu le titre XV de la Constitution,
- ② Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en particulier les articles 90 à 100, 101 et 102, 107 à 109, 170 à 172, 191 à 193,
- ③ Vu le projet de loi d'orientation des mobilités,
- ④ La commission des affaires européennes fait les observations suivantes :
- ⑤ *Sur le contexte européen du projet de loi*
- ⑥ Rappelle que la politique des transports est l'une des politiques originelles de la construction européenne qui entend promouvoir la circulation libre, efficace et sûre des biens et des personnes dans toute l'Europe, au moyen de réseaux intégrés combinant tous les modes de transport ;
- ⑦ Rappelle que les priorités européennes en matière de transports sont l'augmentation de leur efficacité et de leur sécurité, ainsi que la réduction des émissions de carbone de 60 % d'ici 2050 ;
- ⑧ Observe que le sujet des mobilités routières, qui est au centre du projet de loi, est appelé à connaître rapidement de nouvelles évolutions au plan européen dans le cadre du « Paquet mobilité » présenté par la Commission en novembre 2017 et mai 2018 et dont plusieurs textes font actuellement l'objet de discussions en trilogue ;
- ⑨ Souligne que le développement des mobilités connectées exige une vigilance particulière en matière de protection des données à caractère personnel, conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD) et à la directive concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (*ePrivacy*) ;
- ⑩ Constate que, dans un souci d'harmonisation au niveau européen, les textes qui font l'objet de mesures de transposition ou d'application dans le projet de loi laissent souvent peu de marges de manœuvre aux législateurs nationaux, sauf lorsqu'ils s'en tiennent à des exigences minimales ;

- ⑪ *Sur les obligations de pré-équipement et d'installation de points de recharge pour les véhicules électriques dans les parcs de stationnement rattachés à des bâtiments neufs résidentiels ou non, ou faisant l'objet d'une rénovation importante, définies par l'article 8 de la directive 2010/31/UE modifiée sur la performance énergétique des bâtiments*
- ⑫ Constate que l'article 23, §II et III, du projet de loi reprend strictement les seuils et obligations fixés par la directive, tout en précisant les modalités d'application aux bâtiments à usage mixte ;
- ⑬ Observe qu'il exploite pleinement les possibilités de dérogation à l'obligation de pré-équipement ouvertes par cet article ;
- ⑭ Relève qu'il ajoute des obligations non prévues par la directive pour l'accès des personnes à mobilité réduite aux bornes de recharge ;
- ⑮ *Sur l'ouverture des données de transports prévues par le règlement délégué (UE) n° 2017/1926 pour mettre en place l'information multimodale*
- ⑯ Constate que l'article 9 du projet de loi prévoit l'ouverture des données statiques des services de transports sur les déplacements et la circulation, comme l'impose le règlement, et celle des données dynamiques ;
- ⑰ Rappelle que le considérant 12 du règlement délégué mentionne cette possibilité et précise que l'ouverture doit alors porter sur les données énumérées dans son annexe ;
- ⑱ Constate que le projet de loi avance de deux ans la date limite d'ouverture des données de transports prévue par le règlement délégué ;
- ⑲ Rappelle que le considérant 12 du règlement envisage également un calendrier accéléré en la matière ;
- ⑳ Observe que l'obligation d'ouverture des données des véhicules disponibles sans borne, prévue par le projet de loi, n'est en revanche pas requise par le règlement délégué ;
- ㉑ Relève par ailleurs que le projet de loi exploite les deux options ouvertes par le règlement délégué, en particulier la faculté d'exiger le versement d'une redevance dans les conditions limitatives que fixe son article 8 ;
- ㉒ Constate que le projet de loi charge l'Arafer non seulement d'évaluer la conformité de l'ouverture des données de transports, comme le prévoit le règlement délégué, mais également de prendre des mesures conservatoires, y compris sous astreinte, en cas de méconnaissance de leurs obligations par les différents intervenants ;

- 
- ②③ Relève enfin que le projet de loi organise la collecte et l'ouverture de données pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite au-delà de ce qu'impose le règlement délégué ;
- ②④ *Sur l'accès à certaines données du système d'immatriculation pour traiter les appels d'urgence transmis par le système eCall embarqué*
- ②⑤ Observe que l'utilisation des données est strictement encadrée par le règlement délégué (UE) n° 2015/2018 ;
- ②⑥ Attire l'attention sur le caractère particulièrement sensible des données enregistrées par le système eCall embarqué et le haut niveau de sécurité qui doit en garantir la confidentialité ;
- ②⑦ *Sur l'accès des autorités publiques aux données d'environnement des véhicules routiers connectés*
- ②⑧ Souligne que l'ordonnance qui autorisera des accès dérogatoires à certaines données des véhicules routiers connectés devra répondre aux exigences du RGPD et de la directive concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (*ePrivacy*), justifier la nécessité de ces accès au regard des objectifs poursuivis, encadrer strictement l'utilisation des données et limiter la durée de leur conservation ;
- ②⑨ *Sur les mesures conservatoires et les sanctions prévues par voie d'ordonnance en application des règlements (UE) n° 2018/858, n° 2016/1628 et n° 2015/757 en cas de dépassement des limites d'émission de CO2 par les véhicules routiers, les engins à moteur non routiers et les navires de transport maritime*
- ③⑩ Constate que les textes européens définissent implicitement ou explicitement les manquements aux obligations qu'ils imposent ;
- ③⑪ Observe que les habilitations sollicitées par les articles 29 §I, 29 §II et 37, 4° b) du projet de loi pour définir les mesures conservatoires et les sanctions en cas de dépassement des limites d'émission de CO2 ne précisent ni la nature ni le quantum des sanctions envisagées dont les textes européens indiquent simplement qu'elles doivent être efficaces et proportionnées ;

③② Relève en outre que l'article 29 §II du projet de loi donne 12 mois au Gouvernement pour publier l'ordonnance alors que la France aurait dû notifier à la Commission avant le 7 octobre 2018 les dispositions prises pour l'application en la matière du règlement (UE) n° 2016/1628.

③③ *Sur la reprise de mesures exploitant des possibilités de dérogation ouvertes par la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen qui figuraient dans le projet de loi de suppression de sur-transpositions de directives européennes en droit français adopté par le Sénat le 7 novembre 2018*

③④ Constate que ces dispositions s'inscrivent dans la démarche de suppression de sur-transpositions du droit européen en droit français dont la commission des affaires européennes et la délégation sénatoriale aux entreprises ont montré la nécessité pour alléger les charges des entreprises et préserver leur compétitivité.