

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 décembre 2024

DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE EN
MATIÈRE ÉCONOMIQUE, FINANCIÈRE, ENVIRONNEMENTALE, ÉNERGÉTIQUE, DE
TRANSPORT, DE SANTÉ ET DE CIRCULATION DES PERSONNES - (N° 631)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 112

présenté par

M. Leseul, M. Delautrette, M. Barusseau, M. Dufau, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Jourdan,
M. Roussel, Mme Allemand, M. Aviragnet, M. Baptiste, Mme Battistel, M. Baumel, Mme Bellay,
M. Benbrahim, M. Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, Mme Capdevielle, M. Christophe,
M. Courbon, M. David, M. Delaporte, Mme Diop, Mme Dombre Coste, M. Echaniz, M. Faure,
M. Garot, Mme Godard, M. Gokel, Mme Got, M. Emmanuel Grégoire, M. Guedj, M. Hablot,
Mme Hadizadeh, Mme Herouin-Léautey, Mme Céline Hervieu, M. Hollande, Mme Karamanli,
Mme Keloua Hachi, M. Lhardit, Mme Mercier, M. Naillet, M. Oberti, Mme Pantel, M. Pena,
Mme Pic, Mme Pirès Beaune, M. Potier, M. Pribetich, M. Proença, Mme Rossi, Mme Rouaux,
M. Aurélien Rousseau, Mme Runel, Mme Récalde, M. Saint-Pasteur, Mme Santiago,
M. Saulignac, M. Simion, M. Sother, Mme Thiébault-Martinez, Mme Thomin, M. Vallaud,
M. Vicot, M. William et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 30

Supprimer les alinéas 13 à 21.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement de repli du groupe Socialistes et apparentés vise à maintenir la compétence d'évaluation de la mise en œuvre des obligations posées par la directive ITS et ses règlements délégués en matière de données routières numériques au sein du ministère chargé des transports, dans le cas de figure où l'amendement permettant de doter l'ART d'une mission de contrôle et de sanction ne serait pas adopté.

Les alinéas 13 à 21 de l'article 30 du projet de loi prévoient de transférer à l'Autorité de régulation des transports (ART) la mission de contrôle du respect des obligations posées par trois règlements délégués pris en application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 (dite « directive STI »), et relatifs à la publication et à l'utilisation des données numériques routières, jusqu'à présent exercée par le ministère chargé des transports (DGITM).

Or, d'une part, le droit de l'Union n'impose pas que cette mission de contrôle soit assurée par une autorité publique indépendante, d'autre part, ce transfert n'apparaît pas de bonne administration dès lors que, contrairement au dispositif mis en œuvre par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités pour l'ouverture des données numériques multimodales, les pouvoirs de sanction d'une telle autorité ne sont pas mobilisés afin d'assurer l'effectivité des contrôles qu'elle opère. En effet :

- Faute de pouvoir de sanction en cas de manquements constatés lors des contrôles conduits par l'ART, la mission que l'article 30 prévoit de confier à cette dernière s'apparente à une simple mission d'évaluation de la bonne mise en œuvre de textes européens – qui relève structurellement des services de l'État –, et non à une mission de contrôle et de sanction de manquements à des obligations de fourniture ou d'accès qui relèvent traditionnellement de régulateurs économiques sectoriels indépendants ;

- Le transfert d'une simple mission de contrôle – sans pouvoir de sanction associé – conduirait à faire coexister, au sein de l'ART, deux régimes différents en matière de données numériques : un régime de contrôle/sanction pour les données numériques multimodales (issu de la loi n° 2019-1428 précitée) et un régime d'évaluation pour les données numériques routières, ce qui s'opposerait à la mise en place d'un cadre réglementaire cohérent pour l'ensemble des données de mobilité. Il en résulterait une complexification et une perte de lisibilité de l'action de l'ART, alors même que ses pouvoirs et compétences actuels, dans les différents secteurs qu'elle régule, souffrent d'ores et déjà d'un manque d'harmonisation en raison des transferts de missions successifs, sans vision d'ensemble, intervenus depuis sa création en 2009 ;

- Enfin, l'octroi d'un pouvoir de sanction associé aux pouvoirs de contrôle d'une autorité publique indépendante constitue un gage majeur d'efficacité de son action. Transférer la mission de contrôle du respect des obligations posées par les textes européens en matière de données routières numériques sans pouvoir de sanction associé serait susceptible de nuire à la crédibilité de l'action réglementaire de l'ART dans d'autres secteurs, singulièrement dès lors que certains assujettis relèvent d'ores et déjà du champ de compétence actuel de cette autorité.

Dans un contexte de rareté des ressources publiques, et alors qu'il est prévu de transférer ces nouvelles missions à moyens constants, il n'apparaît pas souhaitable de diluer et de fragiliser l'action de l'ART comme régulateur économique indépendant des transports, à un moment où celle-ci fait face à de forts enjeux dans ses secteurs régulés (ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, fin des contrats de concession historiques et avenir du modèle autoroutier concédé, évolution du cadre de régulation aéroportuaire, accompagnement du développement des services numériques de mobilité, etc.).

Les dispositions prévues aux alinéas 13 à 21 n'étant pas nécessaires à l'adaptation du droit national au droit de l'Union, leur suppression n'entraîne aucune conséquence sur l'application ce dernier.