

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen, pour avis, du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans les domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture (n° 619) (*Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis*) 2

Mardi 17 janvier 2023
Séance à 18 heures 30

Compte rendu n° 37

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence de
M. Jean-Marc Zulesi,
*Président***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné sur le rapport, pour avis, de Mme Danielle Brulebois, les articles 26 à 29 du projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans les domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture (n° 619).

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous examinons, pour avis, le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) dans les domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture. Nous sommes régulièrement amenés à discuter de ce type de textes ; souvent qualifiés de techniques, ils procèdent pourtant à la transposition de dispositions européennes essentielles, qui touchent au quotidien de nos concitoyens.

Le présent projet de loi a été renvoyé à la commission des affaires sociales, qui a délégué à notre commission l'examen au fond des articles 26 à 29, correspondant au volet « transports ».

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Si nous souhaitons atteindre l'objectif européen de neutralité climatique en 2050, le secteur des transports doit opérer une transformation pour accélérer sa décarbonation. Nous devons donc garantir la mise en œuvre de solutions efficaces d'un point de vue environnemental, mais également acceptables, abordables et protectrices d'un point de vue social.

Le droit européen a évolué afin de concilier ces deux objectifs. L'avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a été sollicité pour l'examen de cinq articles de ce projet de loi DDADUE touchant au domaine des transports. Ces articles comportent principalement des dispositions relatives au transport routier ainsi qu'à l'accessibilité des trains, notamment pour les personnes handicapées et les vélos. Il s'agit donc de conforter les droits des usagers.

Avant toute chose, je tiens à saluer le travail accompli par le Sénat. J'approuve la majorité des modifications qu'il a apportées au texte.

En premier lieu, je souhaite revenir sur les dispositions des articles 26 et 26 *bis*, qui visent à transposer la directive dite « Eurovignette » du 17 juin 1999 telle qu'elle a été révisée par la directive du 24 février 2022 définissant les règles applicables en matière de taxation des poids lourds empruntant certains axes routiers européens. Si l'objectif initial de cette directive était de limiter le niveau des péages afin de garantir la libre circulation des personnes et des marchandises, de nouvelles dispositions ont été adoptées en vue de limiter l'impact du transport routier sur l'environnement. Il s'agit là d'un sujet primordial puisque les autoroutes françaises sont responsables de 7 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, dont 54 % émanent des poids lourds.

Avant la révision de 2022, la directive imposait déjà aux États membres de faire varier la redevance d'infrastructure applicable aux poids lourds en fonction de la classe Euro du véhicule. En pratique, cependant, seuls quatre contrats autoroutiers appliquent la modulation Euro : sur les 9 200 kilomètres autoroutiers concédés, 235 kilomètres seulement, soit 2,5 % du réseau, sont concernés par cette mesure.

Afin de renforcer cette obligation, l'article 26 transpose l'ensemble des dispositions obligatoires de la directive du 24 février 2022. Cette dernière instaure une obligation de

modulation des redevances d'infrastructure pour les poids lourds en fonction de leur classe d'émissions de CO₂. Elle impose la création d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic des véhicules lourds sur le réseau à péage. Elle prévoit enfin qu'à compter du 1^{er} janvier 2026, les États membres devront faire varier les péages acquittés par les camionnettes et les minibus en fonction de la performance environnementale des véhicules.

Ces dispositions concernent uniquement les contrats conclus entre l'État et les concessionnaires autoroutiers après le 24 mars 2022. Elles ne s'appliqueront donc qu'au moment du renouvellement des contrats, c'est-à-dire, dans la plupart des cas, après 2030. Ce délai présente deux avantages. D'une part, il permet d'éviter une remise en cause des règles tarifaires des contrats autoroutiers existants, qui pourrait obliger l'État à compenser les déséquilibres financiers induits pour les contrats en cours. D'autre part, il donne aux entreprises du secteur le temps d'adapter leur parc automobile, alors que 2 % seulement des 600 000 véhicules du parc de poids lourds répondent actuellement aux critères de faibles émissions.

Comme nous l'a rappelé la mission « flash » sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité, dont nos collègues MM. Gérard Leseul et Bruno Millienne étaient corapporteurs, les dispositifs d'aide à l'achat de véhicules poids lourds électriques ou fonctionnant avec des carburants propres s'avèrent insuffisants. Le secteur du transport routier ne bénéficie pas non plus d'une rentabilité ni de moyens suffisants pour opérer seul le virage nécessaire à son verdissement. Le coût des véhicules électriques est quatre à cinq fois plus élevé que celui des véhicules diesel. En outre, l'offre est très limitée pour les gros gabarits. Le délai minimal de livraison d'un véhicule neuf à propulsion alternative est de deux ans. Les réseaux d'avitaillement en énergies alternatives sont insuffisants.

Pour toutes ces raisons, je salue l'introduction, par le Sénat, d'une disposition accordant une exonération ou une réduction des péages aux véhicules les moins polluants relevant de la norme Euro la plus stricte. Cette mesure représente une incitation financière au renouvellement des flottes. Il faudra aussi créer de nouvelles aides et subventions en ce sens. Ce projet de loi DDADUE doit s'inscrire dans une planification complète de la transition écologique du secteur.

Par ailleurs, je défendrai un amendement de suppression de l'alinéa 19 de l'article 26, introduit au Sénat, qui fixe au 25 mars 2026 la date d'entrée en vigueur de la redevance pour coûts externes. En effet, cette date va à l'encontre de la directive, elle-même entrée en vigueur le 24 mars 2022.

L'article 26 *bis*, introduit par le Sénat, élargit le champ d'application de la directive aux dispositions de l'ordonnance du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace (CEA). Cette ordonnance autorise la CEA à moduler les taux kilométriques des redevances perçues sur le transport de marchandises en fonction de la classe d'émissions Euro des véhicules ou à tenir compte des coûts résultant pour la société de la pollution atmosphérique et sonore liée au trafic. Or il est impératif que le régime de la taxe qui sera mise en œuvre par la CEA respecte les prescriptions de la directive à compter de mars 2024.

L'article 28 aborde un autre sujet majeur : le transport ferroviaire de voyageurs. Ce secteur ne représente que 0,5 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne.

Afin d'encourager le recours au train, le Parlement et le Conseil de l'Union européenne ont adopté le règlement du 29 avril 2021 relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Ce nouveau règlement, qui vise à assurer une protection effective des droits des voyageurs, concerne notamment les indemnisations en cas de retard ou d'annulation d'un trajet avec ou sans correspondance, ou encore l'assistance en gare et à bord des trains des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Au-delà d'un renforcement des droits des voyageurs, il encourage la mobilité verte en facilitant le transport des vélos à bord des trains. Ainsi, les entreprises ferroviaires exploitant des lignes nationales comme régionales sont désormais tenues de prévoir des emplacements dédiés aux vélos.

À ce sujet, je tiens à saluer les avancées déjà intégrées en droit français dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui fixe un nombre minimal d'emplacements pour vélos supérieur à la norme européenne. En France, chaque train neuf ou rénové doit ainsi comporter au moins huit emplacements pour vélos quand la réglementation européenne n'en impose que quatre. De même, l'audition des représentants de SNCF Voyageurs a mis en avant le fait que les conditions de service proposées par l'entreprise sont souvent plus favorables que les dispositions européennes – je pense notamment aux conditions d'indemnisation en cas de retard ou d'annulation, ainsi qu'aux services à la personne. Cependant, la transposition de ce règlement en droit français permettra de fixer un cadre clair dans un contexte d'ouverture à la concurrence des lignes ferroviaires régionales.

Le Sénat a introduit de nouvelles obligations, telles que l'indemnisation des personnes handicapées ou à mobilité réduite en cas de perte ou d'endommagement de leur dispositif d'assistance, la publicité des décisions d'interruption de services de façon permanente ou temporaire, ou encore l'information des voyageurs au sujet de leurs droits et obligations au moment de l'achat d'un titre de transport. Si le règlement fixe au 7 juin 2023 l'entrée en vigueur de ces dispositions, le Sénat a accordé un délai supplémentaire aux services régionaux, qui auront jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour se conformer à la nouvelle législation. Ce délai permettra à l'ensemble des entreprises ferroviaires souhaitant entrer sur le marché dans le cadre de l'ouverture à la concurrence d'adapter leurs offres.

Les articles 27 et 29 de ce projet de loi procèdent à des corrections rédactionnelles qui n'appellent pas d'observation particulière.

Je vous invite à adopter ce texte, ainsi que les quelques amendements complémentaires que j'ai déposés visant à permettre à l'Autorité de régulation des transports (ART) d'exercer pleinement ses missions.

M. David Valence (RE). Nous examinons cet après-midi quelques-unes des dispositions de la onzième loi DDADUE depuis 2011. Si ces cinq articles relatifs aux transports sont avant tout techniques, ils n'en appellent pas moins certaines remarques d'ordre plus général.

Ma première remarque concerne l'article 26. Certes, la modulation des péages pour les véhicules utilitaires lourds en fonction de leurs émissions de CO₂ et de dioxyde d'azote ne pourra être appliquée sur l'essentiel de notre réseau autoroutier qu'en 2030 ; il en sera de même de la redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique sur les mêmes

véhicules. Ces dispositions soulèvent cependant la question plus large du devenir des concessions autoroutières et, surtout, des péages. En l'état, le droit européen imposerait en effet une acception plus stricte des coûts recouvrables par les péages après 2030, ce qui réduirait les recettes de 50 % à 70 % par rapport à leur niveau actuel ; il s'agit d'un vrai paradoxe au regard du principe pollueur-payeur, que l'instauration de la redevance pour coûts externes permettra peut-être de résoudre demain.

En toute logique, l'article 26 *bis* étend les dispositions de l'article 26 au réseau autoroutier transféré à la Collectivité européenne d'Alsace. À l'avenir, une telle extension devra également être envisagée par celles des régions qui se porteront volontaires tant pour une mise à disposition d'une fraction du réseau routier national, en vertu de la loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS), que pour la perception d'une écoredevance sur ces axes, en vertu de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « climat et résilience ».

Enfin, l'article 28 pose une difficulté autour de la notion de billet direct. Il ne crée de nouveaux droits en faveur des voyageurs que pour les itinéraires opérés par une seule compagnie. À l'heure de la progressive ouverture à la concurrence, d'ici à 2033, du réseau ferroviaire, il conviendrait de faire évoluer cette disposition afin de contraindre les futurs opérateurs à se coordonner.

Le groupe Renaissance est évidemment favorable à l'adoption de ce projet de loi.

M. Antoine Villedieu (RN). Ces articles posent de sérieuses difficultés.

Sur le fond, l'eurovignette devait initialement limiter le prix des péages afin de faire cesser les politiques tarifaires abusives mises en place par certains pays géographiquement incontournables pour les transporteurs. Mais voilà que le rouleau compresseur écologiste est passé par là : la défense de la libre circulation des biens et des marchandises a ainsi laissé la place à un régime de bonus-malus au CO₂ encourageant l'achat de véhicules électriques, ce qui n'a aujourd'hui pas de sens pour les longs trajets. De même, le plafonnement des prix des péages, qui n'aurait pas été un luxe dans les pays aux autoroutes les plus chères d'Europe, a été remplacé par une augmentation des prix pour les transporteurs dits polluants ; ce seront, une fois de plus, les entreprises n'ayant pas les moyens de renouveler leurs véhicules qui devront la supporter. Cette mesure concerne actuellement les véhicules de plus de 3,5 tonnes, mais à quand sa généralisation ?

Sur la forme, ce projet de loi de transposition comporte des zones floues. Le règlement européen n'a pas été prévu pour les régimes de concession ; ainsi, nous ne savons pas si nous créons une taxe qui ira à l'État ou une redevance qui bénéficiera aux concessionnaires. Il n'y a aucune prévision de fléchage des bénéfices perçus. Le grand nombre de modulations des prix – il en existe presque une pour chaque véhicule – rend ces dernières imprévisibles, rompt l'égalité entre les usagers et remet en cause le consentement au péage.

Si l'article 28 va dans le bon sens, il ne prévoit pas d'indemnisation globale en cas de retard faisant manquer les correspondances aux voyageurs utilisant plusieurs compagnies.

Notre groupe est fermement opposé à la philosophie de l'eurovignette. S'agissant des autres articles, nous serons particulièrement vigilants quant aux réponses données lors de nos échanges.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). L'année 2022 a été la plus chaude jamais mesurée en France. Nous devons ces augmentations de température à la hausse alarmante des niveaux de CO₂ dans l'atmosphère ; c'est l'humanité même qui en sera affectée, en commençant par l'agriculture, qui subit une crise sans précédent dans l'histoire récente. D'ici à 2030, chaque pays européen doit réduire ses émissions de 55 % par rapport à leur niveau de 1960.

C'est dans ce contexte que la principale mesure débattue cet après-midi s'attaque aux émissions de CO₂ du secteur routier. Le présent projet de loi impose aux poids lourds et aux véhicules de transport de personnes la pose d'une eurovignette, laquelle indique leurs émissions de CO₂ et leur vaudra un malus plus ou moins important aux péages.

Cependant, nous commençons à en avoir l'habitude, aucune solution de rechange n'est prévue par l'État. Le fret ferroviaire est au point mort : il ne représente aujourd'hui que 9 % des marchandises transportées en France, soit 43 % de moins qu'en l'an 2000, tandis que sa part modale est de 18 % au niveau européen. Comment notre pays a-t-il pu dérailler autant ? Dans le même temps, le transport routier a augmenté de 16 %. Ces dernières années, 922 kilomètres d'autoroutes supplémentaires ont été construits, pour un coût de 18 milliards d'euros. En accord avec les organisations non gouvernementales, les collectivités et la SNCF, nous avons voté, à la majorité, une enveloppe de 3 milliards d'euros supplémentaires pour le développement du fret ferroviaire, mais Mme Borne l'a supprimée à coups de 49.3.

Bien qu'essentielle pour notre transition écologique, cette mesure relative aux poids lourds est totalement incohérente. De plus, ce sont les sociétés privées concessionnaires d'autoroutes qui seront contrôlées. Pour notre part, nous sommes favorables à une nationalisation afin que les surplus de revenus issus des malus permettent le développement de solutions de remplacement.

Nous émettons enfin une réserve s'agissant des artisans et des très petites entreprises (TPE) contraints d'emprunter les autoroutes pour exercer leur activité. Ils vont être soumis aux mêmes règles que les gros pollueurs que sont les multinationales du transport routier.

Il faut une transition écologique juste. Cela ne passe pas par des mesurette, ni par des effets d'annonce, mais par une planification.

Mme Christelle Petex-Levet (LR). Malgré son apparence assez technique, ce projet de loi comporte des mesures intéressantes telles que les nouvelles dispositions relatives aux péages. Il crée une redevance pour majoration des coûts externes liée à la pollution atmosphérique : c'est en réalité une forme d'écotaxe sur les poids lourds que notre pays avait essayé d'instaurer il y a une dizaine d'années et dont la mise en œuvre est désormais facilitée par la généralisation des badges de télépéage. On peut y voir une bonne nouvelle : cette redevance, longtemps empêchée par le droit européen, constituera une recette nouvelle pour l'État, permettra de financer des infrastructures de transport et encouragera les entreprises à renouveler leurs flottes de véhicules.

Je souhaite cependant appeler votre attention sur un amendement visant à introduire une redevance facultative sur la congestion du trafic. Cette mesure part d'un bon sentiment,

mais nous devons veiller à ne pas surtaxer le secteur du transport routier, souvent constitué de PME qui risquent de reporter leur trafic sur des axes secondaires à la charge des collectivités si les tarifs des autoroutes deviennent trop élevés.

La généralisation aux véhicules légers de la modulation des péages, qui est dans l'air du temps et qui semble habilement introduite par l'alinéa 3 de l'article 26, nous interroge davantage. Si tel est bien le cas, il s'agit d'une surtransposition de la directive car rien ne nous oblige à appliquer à l'ensemble des usagers cette disposition jusqu'ici limitée aux poids lourds. La baisse de tarif accordée à un véhicule vertueux sera forcément compensée par une hausse de tarif pour les autres usagers : cela entraînera donc une perte de pouvoir d'achat supplémentaire pour les automobilistes qui n'ont pas les moyens de s'offrir une voiture neuve.

Ce projet de loi concerne aussi le transport ferroviaire. Il instaure de nouvelles obligations qui sont autant d'avancées pour les droits des usagers – je pense notamment à l'amélioration de l'assistance dédiée aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Je salue également l'adoption d'un amendement défendu par l'ensemble des groupes politiques du Sénat et soutenu par le Gouvernement, qui ajoute à ces prescriptions l'amélioration de l'information des voyageurs. Nous risquons d'en reparler ces prochains jours !

Mme Florence Lasserre (Dem). Ce projet de loi a pour objet d'adapter le droit français aux évolutions récentes du droit européen, en intégrant notamment à notre système normatif les dispositions clés de plusieurs directives et règlements. Il traite de nombreux sujets et touche de nombreux secteurs, ce qui explique la saisine de cinq commissions. Pour ce qui nous concerne, nous sommes saisis de l'examen pour avis des articles 26 à 29 visant à mettre le droit français en cohérence avec, d'une part, la directive « Eurovignette », qui permet d'instaurer des modulations et majorations à vocation environnementale sur les tarifs des péages acquittés par les véhicules poids lourds en fonction de leurs émissions de gaz à effet de serre, et, d'autre part, le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, lequel impose aux entreprises ferroviaires un certain nombre d'obligations relatives à la fourniture d'informations claires aux usagers avant et pendant leur voyage.

Le groupe Démocrate a déposé trois amendements rédigés en étroite coordination avec l'Autorité de régulation des transports (ART). Le premier proposait que le contrat de performance conclu par l'État avec SNCF Réseau contienne une annexe présentant le programme pluriannuel détaillé des investissements de l'opérateur couvrant toute la durée du contrat. Le deuxième prévoyait la création d'un siège supplémentaire au sein de la commission des sanctions de l'ART afin d'en faciliter le fonctionnement et la prise de décision. Ces deux amendements ont été déclarés irrecevables, ce que nous déplorons vivement. Je défendrai dans quelques minutes le troisième amendement au nom de mon groupe, qui votera en faveur de l'ensemble du texte.

M. Gérard Leseul (SOC). Ce projet de loi DDADUE traite de sujets très divers mais souvent importants. Il permet à la fois une évolution conjointe des législations des États membres et des améliorations de notre corpus législatif national. Nous devons toutefois rester très vigilants. Si ce texte ne nous pose pas de difficulté particulière, nous regrettons néanmoins qu'il contienne un trop grand nombre d'habilitations du Gouvernement à légiférer par ordonnances. Bien que les sujets soient souvent techniques, cette procédure ne permet malheureusement pas une réelle implication des parlementaires, ni une discussion collective précise s'agissant des modalités d'exécution des dispositions ainsi décidées.

Pour ce qui concerne notre commission, plusieurs directives à transposer vont dans le bon sens. Je pense notamment aux dispositions relatives aux redevances applicables aux poids lourds sur le réseau des autoroutes concédées, ou encore à la meilleure prise en charge des voyageurs handicapés dans les transports ferroviaires. Notons d'ailleurs que c'est à l'initiative de nos collègues socialistes que les sénateurs ont étendu à tous les services ferroviaires, y compris urbains, suburbains et régionaux, les obligations prévues au niveau européen.

En première lecture, le Sénat a donc modifié l'article 26. Nous y reviendrons.

Nous regrettons de ne pouvoir discuter d'un amendement visant à insérer, en annexe du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau, une programmation pluriannuelle des investissements de ce dernier. Il nous semble pourtant important d'avoir une vision prospective du développement de la SNCF, comme nous l'avons déjà demandé à de très nombreuses reprises. Nous déplorons également que d'autres amendements que nous avons déposés aient été déclarés irrecevables. Nous considérons ainsi qu'il est important que l'ART puisse effectuer pleinement son travail de régulation.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Ce projet de loi, qui vise à transposer en droit français six directives et règlements de l'Union européenne, comporte des mesures importantes et concrètes, notamment dans le domaine des transports – un secteur qu'il est nécessaire de moderniser, au vu des enjeux de la transition écologique, tant en décourageant le recours aux modes de transport utilisant des énergies fossiles qu'en favorisant les modes de transport alternatifs, décarbonés et collectifs.

Les cinq articles relatifs aux transports permettent d'avancer vers ces objectifs. Ils favorisent les transports ferroviaires en améliorant les conditions de voyage de leurs usagers, accélèrent la décarbonation du secteur, permettent de moduler les tarifs des péages dans le cadre du système eurovignette, dans les conditions décrites par Mme la rapporteure pour avis, et étendent à la Collectivité européenne d'Alsace ces dispositions à l'encontre des véhicules les plus polluants. Ils permettent aussi et surtout de lutter contre la pollution marine en encadrant le dépôt des déchets des navires de transport.

Ces mesures importantes auront un impact concret sur le quotidien de l'ensemble des Français. Je pense en particulier au renforcement des droits des voyageurs, notamment pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite qui seront mieux accompagnées dans les transports ferroviaires.

Le verdissement des transports passe aussi évidemment par la décarbonation, alors que les autoroutes françaises sont à l'origine de 7 % des émissions nationales de gaz à effet de serre. La modification des structures de péage est un outil pertinent pour accompagner cette transition. Cependant, seuls 1,6 % des 616 415 véhicules du parc de poids lourds utilisent une énergie alternative au diesel : il reste donc beaucoup de chemin à parcourir. Il convient de réfléchir à d'autres outils et d'inscrire ces mesures dans une planification plus globale du verdissement de nos transports.

Ce projet de loi nous rappelle le rôle essentiel que joue l'Europe en matière de protection des citoyens, patients, travailleurs et consommateurs.

Pour toutes ces raisons, notre groupe est favorable à ce texte, sous réserve qu'il ne soit pas dénaturé par les amendements qui vont être adoptés.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Le secteur des transports est celui qui émet le plus de gaz à effet de serre en France. Le transport par route est à l'origine de 94 % de ces émissions ; les poids lourds, qui ne représentent que 2 % du parc français de véhicules, sont à eux seuls responsables de 22 % des émissions du secteur.

La directive « Eurovignette » est donc bienvenue. Dans sa rédaction révisée, elle prévoit l'application obligatoire, à compter du 25 mars 2026, d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic des véhicules lourds sur le réseau à péage. Pour transposer cette directive, le Gouvernement a malheureusement choisi de ne retenir que les seuls éléments à caractère obligatoire, laissant de côté des dispositions facultatives intéressantes. Il était possible d'aller beaucoup plus loin, par exemple en introduisant une redevance de congestion sur les tronçons routiers régulièrement saturés, ou encore en rendant possible l'application d'un surpéage dont les recettes seraient affectées au financement d'infrastructures de transport.

Les modifications apportées par le Sénat soulèvent d'autres problèmes. Je veux notamment parler du report à 2026 de l'application aux véhicules lourds de la redevance pour coûts externes, qui entraîne une instabilité juridique, de l'aveu même du ministère des transports.

L'article 28 vise à renforcer la protection des droits des voyageurs ferroviaires et à encourager les voyages en train, dans un contexte malheureusement marqué par l'ouverture à la concurrence. Globalement, les mesures de cet article nous paraissent intéressantes et nécessaires – le dernier règlement datait de 2007. Mais là encore, le Gouvernement a fait le choix d'une transposition assez peu ambitieuse ; nous proposons donc de renforcer la transposition de l'article 6 du règlement et de faire en sorte que la France rattrape son retard, notamment en matière de places accordées aux vélos. Aussi avons-nous déposé un amendement permettant d'accroître et d'améliorer l'intermodalité grâce au transport de bicyclettes dans les trains.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. La transposition opérée par ce projet de loi est obligatoire. Le Gouvernement a fait en sorte de rester fidèle à la directive européenne en n'en retenant que les mesures obligatoires, en particulier s'agissant des péages applicables dans le cadre des contrats de concession d'autoroutes. Nous ne voulons pas bouleverser l'équilibre des contrats en cours et préférons laisser aux transporteurs le temps de s'adapter à ces nouvelles exigences. Pour autant, notre priorité reste la décarbonation des transports.

La redevance mise en place sera une taxe. Nous devons réfléchir aux modalités de renouvellement des concessions autoroutières. La Commission européenne estime que l'ensemble des dispositifs prévus par ce texte entraînera une augmentation de 1,1 % du coût du transport de marchandises, tandis que le coût du transport de passagers restera inchangé. Les particuliers ne sont donc pas concernés par ces dispositions.

TITRE III : DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Article 26 (article L. 119-7 et articles L. 119-11, L. 119-12 et L. 119-13 [nouveaux] du code de la voirie routière ; article L. 421-102 du code des impositions sur les biens et

services ; article 55 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021) : *Transposition des nouvelles mesures obligatoires de la directive « Eurovignette » révisée en 2022 (modulation et majoration des péages) pour les véhicules de transport de marchandises et personnes*

Amendement de suppression CD22 de M. Antoine Villedieu.

M. Antoine Villedieu (RN). Nous craignons la modulation permise par cet article, c'est-à-dire l'instabilité des prix des péages qui pourraient varier au gré des décisions des technocrates européens. Plutôt que d'être constamment dans le flou, nous appelons de nos vœux la mise en place d'un système linéaire et lisible. Aussi demandons-nous la suppression de la totalité de l'article 26.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je vous rappelle que nous procédons ici à la transposition d'une directive européenne, transposition qui est obligatoire. La majorité a choisi de ne transposer que les éléments obligatoires de la directive, en ne retenant pas les éléments facultatifs tels que les surpéages pour ne pas causer aux transporteurs des difficultés insurmontables.

Cela dit, le transport des personnes et des marchandises par autoroute est responsable de 7 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Il est donc impératif de nous en préoccuper et de faire en sorte que les autoroutes soient empruntées par des véhicules les moins émetteurs possible.

Pour atteindre cet objectif, nous devons multiplier les aides au verdissement des flottes des transporteurs routiers et des entreprises. Ces aides sont encore trop limitées, et il faut recourir à la subvention en même temps qu'à l'incitation. J'ai récemment vu un appel à projets de plus de 60 millions d'euros qui n'a pu financer que la livraison de cinquante-huit camions. Il reste donc de gros progrès à accomplir, et c'est ce que nous comptons faire.

Pour toutes ces raisons, je donne un avis défavorable à votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD21 de M. Antoine Villedieu.

M. Antoine Villedieu (RN). Nous dénonçons une nouvelle fois le caractère flou de cette disposition ainsi que l'application de tarifs modulables en fonction du temps, de l'état des routes ou de l'humeur de nos élites. Cela n'est pas acceptable. Nous demandons au moins la suppression de l'alinéa 10.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. L'article 7 *octies* de la directive révisée en 2022 offre la possibilité aux États membres de faire varier la redevance d'infrastructure afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière. Cette modulation horaire, en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison, peut constituer un levier efficace de gestion de la demande de transport et optimiser l'usage de l'infrastructure.

Par ailleurs, des expérimentations en cours à Strasbourg et à Rouen donnent des résultats très encourageants. Il est donc utile de maintenir ce dispositif. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD2 de Mme Lisa Belluco.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). La directive révisée prévoit la possibilité, pour les États membres, d'introduire une redevance de congestion sur les tronçons routiers régulièrement saturés, pendant les périodes habituelles de congestion. Cette redevance est facultative et le Gouvernement a pris la décision de ne pas la transposer dans ce projet de loi. Elle permettrait pourtant de combattre efficacement la congestion et la pollution atmosphérique créées par la circulation.

Le groupe Écologiste souhaite élargir le champ de transposition de la directive à cette redevance de congestion facultative. Toutefois, afin de favoriser le recours aux transports collectifs, seraient exonérés du paiement de cette redevance les minibus, les autobus et les autocars, ainsi que les véhicules utilitaires et les camions dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 2,5 tonnes.

Par ailleurs, en cohérence avec la directive qui prévoit une affectation des recettes au développement des mobilités vertes, cet amendement propose un fléchage de ces recettes vers le développement des transports ferroviaire et fluvial.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Votre amendement rejoint le texte déposé au Sénat et que nous avons décidé de conserver à l'alinéa 10.

Vous souhaitez exonérer spécifiquement les bus et autres transports collectifs, plutôt que de raisonner en termes d'émission de CO₂ applicables à tous les véhicules. Il reviendra aux contrats signés, lors de leur renouvellement, de détailler les clauses d'application et d'exemption. À ce stade, il me semble préférable que tous les véhicules soient concernés en fonction de leur niveau d'émissions, plutôt que de leur usage. Avis défavorable.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Nous proposons de nous saisir de la possibilité que nous donne la directive d'introduire une redevance pour congestion et d'en exonérer – mais seulement de cette redevance – les véhicules de transport collectif et les petits utilitaires. Il ne s'agit pas d'introduire une nouvelle exonération.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. L'objectif est bien de prendre en compte le niveau d'émissions des véhicules, plutôt que leur usage.

M. Gérard Leseul (SOC). Pour ma part, j'estime que la prise en compte de l'usage des véhicules est pleine de bon sens. Nous voterons cet amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD23 de M. Antoine Villedieu.

Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho (RN). Permettre une modulation du prix des péages afin d'assurer l'équilibre des recettes pour l'exploitant est un outil dangereux. L'alinéa 11 ne précise pas si cette modulation ne concernera que les véhicules de plus de 3,5 tonnes ou tous les véhicules.

Dans les deux cas, la situation sera problématique. Si la modulation ne concerne que les véhicules lourds, à mesure que les entreprises qui en ont les moyens vont remplacer leurs véhicules thermiques par des véhicules non émetteurs de CO₂, celles qui n'en ont pas les moyens verront le prix des péages augmenter de manière totalement disproportionnée et insoutenable. Si la modulation concerne tous les usagers, le manque à gagner sur les poids lourds en transit bénéficiant de réductions ou d'exonérations devra être pris en charge par l'ensemble des usagers français, déjà écrasés par le prix des péages, pour l'entretien des routes dont l'usure est avant tout provoquée par le passage des poids lourds.

Dans les deux cas, une telle discrimination est insoutenable. C'est pourquoi nous demandons la suppression de cette mesure.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. L'alinéa 11, qui garantit l'équilibre des recettes, doit éviter que les exploitants ne s'enrichissent de manière indue. Ce qui sera payé en plus par les véhicules polluants sera compensé par des rabais pour les véhicules les moins polluants. À terme, la recette ne viendra plus que des véhicules très polluants. Supprimer cet alinéa ne serait donc pas opportun.

En revanche, je répète qu'il est nécessaire d'accompagner davantage les transporteurs dans le verdissement de leurs flottes de véhicules. À ce jour, moins de 2 % du parc de poids lourds est à faible émission de CO₂. Or la rentabilité du secteur, autour de 1,5 %, ne lui permettra pas d'opérer seul le virage écologique qu'on lui demande. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements CD12 et CD11 de Mme Annick Cousin (discussion commune).

Mme Annick Cousin (RN). Ces deux amendements visent à préciser la notion de « véhicule polluant ». Dans le premier, nous retenons les véhicules classés Crit'Air 3 à 5 ; dans le second, les seuls véhicules Crit'Air 5.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Les véhicules polluants sont déjà définis dans l'annexe III *bis* de la directive. La Commission a d'ailleurs récemment proposé un texte pour préciser la norme Euro 7. Avis défavorable sur les deux amendements.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CD3 de Mme Lisa Belluco.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Nous proposons, cette fois encore, de nous saisir des possibilités offertes par la directive pour donner un peu d'ambition à cette transposition.

La directive prévoit la possibilité d'appliquer un surpéage et de flécher ses recettes pour financer des infrastructures de transport. Ce nouveau dispositif permet de majorer les péages jusqu'à 50 %, au lieu de 25 % aujourd'hui. L'étude d'impact a considéré que ce dispositif pourrait être mis en place lorsque des opérations nécessitant son recours seraient identifiées. Certaines le sont déjà : pourquoi attendre ?

La trajectoire d'investissements pour les chantiers et projets d'infrastructures de transport en France est difficile à maintenir, du fait des nombreuses pertes de recettes de ces dernières années. Je crois savoir que le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) va proposer prochainement des investissements supplémentaires dans les infrastructures. Il importe de trouver de nouvelles sources de recettes pérennes destinées à accroître la part du fluvial, mais aussi à mener à bien les indispensables projets de modernisation et de régénération du réseau ferroviaire. Ce que nous proposons, c'est de trouver de nouvelles recettes pour financer des infrastructures qui vont dans le sens de la transition écologique.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Nous avons fait le choix de ne transposer que les éléments obligatoires de la directive. Le transport routier est un secteur essentiel pour la vie économique de nos entreprises et de la nation, mais c'est également un secteur fragile, qui n'a qu'une rentabilité moyenne, de l'ordre de 1,5 %. Si nous instaurons des péages trop onéreux, seules les grandes entreprises et les transporteurs dominants sur le marché pourront tirer leur épingle du jeu et les petites et moyennes entreprises, déjà fragilisées par la hausse des prix de l'énergie, risqueront d'être fortement pénalisées.

Il nous faut certes accompagner la transition de ce secteur et des infrastructures par des moyens adéquats, mais nous ne pouvons pas en faire supporter le prix par les petites entreprises de transport. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

L'amendement CD24 de M. Antoine Villedieu est retiré.

Amendement CD25 de M. Antoine Villedieu.

M. Antoine Villedieu (RN). Il s'agit de laisser aux transporteurs une année supplémentaire pour s'adapter au nouveau régime d'exonération et, le cas échéant, de rentabiliser le coût de leurs nouveaux véhicules.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Même si l'exonération complète pour les véhicules à émissions nulles est supprimée en 2025, une exonération pouvant atteindre 75 % du prix du péage sera toujours possible après cette date, ce qui représente un avantage important.

En revanche, puisque l'équilibre des comptes doit être respecté, on ne peut instaurer une gratuité totale des péages sans limite de temps pour les véhicules non polluants, car l'effort serait alors entièrement reporté sur les véhicules les plus polluants. Avis défavorable.

M. Antoine Villedieu (RN). Je ne proposais pas de supprimer la limite de temps, mais de prolonger l'exonération d'un an.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Ce n'est guère utile puisqu'une exonération de 75 % restera possible après le 31 mars 2025.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD5 de la rapporteure pour avis.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Le Sénat a reporté à mars 2026 l'application de la majoration pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique, afin que les transporteurs puissent anticiper au mieux la nécessité de renouveler leur parc de véhicules. Or l'article 26 est censé entrer en vigueur au fur et à mesure du renouvellement des contrats de concession autoroutiers. Certains d'entre eux seront renouvelés dès 2026, mais la majeure partie ne le sera qu'après 2030. Je propose donc la suppression de l'alinéa 19.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD1 de Mme Lisa Belluco tombe.

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 26 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 26 (article L. 1264-2 du code des transports) :
Coordonner les compétences et les missions de l'Autorité de régulation des transports en matière de système européen de télépéage

Amendement CD27 de la rapporteure pour avis.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Il s'agit d'adapter l'article L. 1264-2 du code des transports pour tenir compte des compétences dévolues à l'Autorité de régulation des transports en matière de système européen de télépéage (SET) par la loi du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances.

Pour l'exercice de l'ensemble de ses autres missions, l'ART dispose d'un droit d'accès, inscrit au niveau législatif, à « toute information utile » auprès des personnes limitativement désignées à l'article L. 1264-2 du code des transports. L'absence de

disposition similaire est de nature à fragiliser l'ART dans l'exercice de ses missions relatives au SET.

Par souci d'homogénéité et afin de permettre à l'autorité d'exercer pleinement ses missions en matière de SET, il apparaît nécessaire de lui reconnaître, au niveau législatif, le même droit d'accès aux informations et de modifier en conséquence l'article L. 1264-2 du code des transports. Une inscription législative est nécessaire pour sécuriser cet accès, même s'il existe déjà, en pratique.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Article 26 bis (articles 12 et 15 de l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021 relative aux modalités d'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace) : *Transposition des nouvelles mesures obligatoires de la directive « Eurovignette » révisée en 2022 (modulation et majoration des péages) dans l'ordonnance du 26 mai 2021 relative à l'instauration d'une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace*

Amendement de suppression CD20 de M. Antoine Villedieu.

M. Antoine Villedieu (RN). Dans le même esprit, cet amendement vise à supprimer l'application de la directive « Eurovignette » en Alsace.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je rappelle que notre majorité s'en est tenue à la transposition des éléments obligatoires de la directive et a exclu les éléments facultatifs, comme les surpéages, afin de ne pas causer de difficultés insurmontables à nos transporteurs.

Le Sénat a eu raison de penser que les dispositions de la directive devaient également s'appliquer à la Collectivité européenne d'Alsace, qui jouit d'un statut spécifique dans ce domaine. Pour toutes ces raisons, j'émettrai un avis défavorable sur votre amendement.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Cette disposition est absolument nécessaire pour permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de mettre en œuvre l'ordonnance dans de bonnes conditions. Je regrette que l'on n'ait pas choisi, au niveau européen, d'affecter les recettes de cette taxe à d'autres projets que l'entretien de l'infrastructure. Je me réjouis, en tout cas, de cette avancée.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD33 de la rapporteure pour avis.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Dans sa rédaction actuelle, l'article 26 *bis* pourrait priver la Collectivité européenne d'Alsace de toute faculté de modulation des péages avant l'entrée en vigueur des dernières évaluations techniques de la Commission européenne.

Le présent amendement propose donc de lier l'entrée en vigueur de cet article avec la publication des actes européens, dans les conditions prévues par la directive « Eurovignette ».

La commission adopte l'amendement.

Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 26 bis ainsi modifié.

Article 27 (articles L. 5336-1-4 et L. 5336-7 du code des transports ; ordonnance n° 2021-1165 du 8 septembre 2021 portant transposition de la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE) : *Correction d'erreurs matérielles pour assurer l'effectivité de la transposition de la directive du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 27 non modifié.

Article 28 (articles L. 1115-9, L. 1231-5, L. 1272-5, L. 2151-1, L. 2151-2 et L. 2151-3 du code des transports ; article L. 511-7 du code de la consommation ; article L. 211-17 du code du tourisme) : *Transposition du règlement (UE) 2021/782 du Parlement et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*

Amendement CD4 de Mme Lisa Belluco.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Les entreprises ferroviaires doivent, dans la mesure du possible, favoriser la combinaison des trajets à vélo et par le rail. La popularité des déplacements à vélo va croissant. Au cours des trois premiers trimestres de 2022, l'utilisation du vélo a progressé de 11 % par rapport aux trois premiers trimestres de 2021, ce qui est très encourageant. Le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, qui est transposé dans le présent texte, comporte des dispositions intégrant les déplacements à vélo dans le ferroviaire.

La France avait acté un progrès important avec la LOM, qui avait fixé un nombre minimal d'emplacements pour vélos dans les TGV, les trains d'équilibre du territoire (TET) et les TER, au niveau national. Toutefois, la loi 3DS s'est empressée de défaire cette disposition, en donnant la compétence à chaque région de fixer son propre seuil minimal dans les trains d'intérêt régional.

Cette disposition risque d'aboutir à une révision à la baisse des ambitions de la LOM. Le présent amendement vise donc à renforcer la transposition de l'article 6 du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, afin de renouer avec une trajectoire positive du nombre de places de vélos dans les trains.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Votre amendement est déjà satisfait. D'une part, l'alinéa 10 de l'article 28 établit que les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs sont soumis à l'application des paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article 6. D'autre part, le paragraphe 4 de l'article 6 du règlement instaure un nombre minimum de quatre emplacements correspondant à la norme européenne – et non de six à huit emplacements comme vous l'indiquez – seulement si les autorités compétentes ne fixent pas ce nombre minimal. Or l'article L. 1272-5 du code des transports dispose qu'Île-de-France Mobilités doit définir un nombre minimal d'emplacements pour les matériels neufs et rénovés mis en service en Île-de-France.

Je tiens à préciser que dans la pratique, sauf rares exceptions, les autorités compétentes fixent un seuil minimal d'emplacements pour vélos conforme à la norme européenne, voire supérieur. Dans la LOM, nous avons prévu huit emplacements dans les TGV, huit dans les TER et cinq dans les autocars. Ce que vous dites est en partie vrai quand il n'y a pas de contrat signé, mais ce n'est pas souvent le cas.

Je vous invite à retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Il est vrai que la norme européenne, au sens juridique, est de quatre emplacements, mais, dans la plupart des pays, on en compte plutôt six à huit. La France a du retard : il faut le rattraper.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Il me semble important de laisser aux régions le soin de définir leur propre politique du vélo ; elles ont déjà un rôle moteur dans le financement des pistes cyclables. Leur imposer des choses, c'est aller à l'encontre de leur autonomie.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Je ne pense pas que la France soit en retard. La LOM a incité les régions à agir et la plupart d'entre elles font ce qu'il faut pour favoriser la combinaison des trajets à vélo et en train.

La commission rejette l'amendement.

Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 28 non modifié.

Article 29 (article L. 3452-7-1 du code des transports) : *Règles de cabotage entre le Royaume-Uni et l'Union européenne*

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 29 non modifié.

Article additionnel après l'article 29 (article L. 1264-2 du code des transports) : *Compétence de l'Autorité de régulation des transports en matière de collecte automatisée de données*

Amendements identiques CD28 de la rapporteure pour avis, CD8 de Mme Florence Lasserre et CD10 de M. Gérard Leseul.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Cet amendement prévoit la possibilité, pour les agents de l'Autorité de régulation des transports, de procéder à des collectes automatisées de données ou informations publiquement accessibles sur des services numériques de mobilité (SNM), notamment sous la forme de requêtes informatiques, sans que les exploitants de ces derniers puissent leur opposer un refus, des limites quant aux données pouvant être extraites, ou encore les conditions générales d'utilisation de ces services.

Mme Florence Lasserre (Dem). Les dispositions de cet amendement s'inscrivent dans les nouvelles missions que la LOM a confiées à l'ART en matière d'ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité destinés à faciliter les déplacements, et de services d'information et de billettiques multimodales. L'amendement a d'ailleurs été travaillé avec l'ART.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous soutenons la volonté de régulation de l'ART et considérons que la procédure proposée permettra à ses agents en charge du numérique d'accomplir leurs missions plus efficacement.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Je rappelle, en outre, que nous avons confié de nouvelles missions à l'ART dans le cadre de la LOM.

Mme Danielle Brulebois, rapporteure pour avis. Cet amendement répond, en effet, à une demande de l'ART.

La commission adopte les amendements.

Puis, elle émet un avis favorable à l'adoption de l'ensemble des dispositions dont elle est saisie pour avis.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 17 janvier 2023 à 18 h 40

Présents. - M. Christophe Barthès, Mme Lisa Belluco, M. Jean-Yves Bony, Mme Pascale Boyer, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Sylvain Carrière, M. Pierre Cazeneuve, Mme Annick Cousin, Mme Nathalie Da Conceicao Carvalho, M. Vincent Descoeur, Mme Sylvie Ferrer, M. Daniel Grenon, Mme Clémence Guetté, Mme Laurence Heydel Grillere, Mme Chantal Jourdan, Mme Florence Lasserre, Mme Sandrine Le Feu, M. Gérard Leseul, Mme Alexandra Masson, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Christelle Petex-Levet, Mme Claire Pitollat, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean-Pierre Taite, M. Vincent Thiébaud, M. David Valence, M. Pierre Vatin, M. Antoine Vermorel-Marques, M. Antoine Villedieu, Mme Anne-Cécile Violland, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, M. Jean-Victor Castor, M. Jean-François Lovisolo, M. Marcellin Nadeau, Mme Marie Pochon