

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Examen du projet de loi, adopté par le Sénat, ratifiant les ordonnances prises sur le fondement de l'article 13 de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (n° 4689) (*M. Vincent Thiébaud, rapporteur*)..... 2
- Informations relatives à la commission ..... 21

Mercredi 12 janvier 2022  
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 27

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

**Présidence de  
Mme Laurence  
Maillart-Méhaignerie,  
*Présidente***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le projet de loi, adopté par le Sénat, ratifiant les ordonnances prises sur le fondement de l'article 13 de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace (n° 4689) (*M. Vincent Thiébaud, rapporteur*).

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** La loi du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace a permis le transfert à cette dernière de la propriété des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées sur son territoire.

La collectivité ainsi créée dispose de compétences nouvelles importantes, afin de répondre aux besoins, spécificités et enjeux territoriaux. Le texte de 2019 est précurseur en matière de différenciation et illustre la volonté du Président de la République et du Gouvernement d'aller en ce sens. Il constitue une nouvelle approche en matière d'organisation territoriale, afin de permettre à l'Alsace de s'ancrer dans son territoire – le bassin rhénan –, au cœur de l'Europe.

Trois autoroutes gardent leur dénomination et leur statut autoroutier, le représentant de l'État conservant sur elles le pouvoir de police de la circulation. La loi du 2 août 2019 prévoit le transfert des routes et autoroutes non concédées, classées dans le domaine public routier national et situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, à cette dernière.

La loi précitée habilite également le Gouvernement à prendre une série d'ordonnances complétant le dispositif. C'est l'objet des articles 1<sup>er</sup> à 3 du présent projet de loi.

La première ordonnance, celle du 26 mai 2021, permet d'instaurer une taxe sur le transport routier de marchandises recourant à certaines voies du domaine public routier de la Collectivité européenne d'Alsace. Sa ratification fait l'objet de l'article 1<sup>er</sup>. Il s'agit de l'aboutissement d'une demande ancienne – l'attente est forte sur le territoire – datant de la mise en place en 2005 d'une taxe similaire sur le réseau routier en Allemagne, qui a conduit à des reports de trafic très conséquents sur les routes alsaciennes.

Je ne referai pas l'histoire, mais rappellerai que la première taxe alsacienne, créée par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, sous forme d'expérimentation, n'a jamais été mise en œuvre. Une généralisation du dispositif a ensuite été prévue, mais elle a été supprimée par la loi du 29 décembre 2016 de finances pour 2017, au moment des débats sur l'écotaxe. Il aura donc fallu attendre près de quinze ans pour obtenir un texte stable. C'est désormais chose faite. À nous de veiller à lui apporter, lors de nos débats, les améliorations juridiques nécessaires pour qu'il puisse être mis en œuvre de la manière la plus satisfaisante possible.

En outre, n'oublions pas que l'article 137 de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « climat et résilience », permettra aux régions d'instaurer une taxe similaire. Ce qui se passera en Alsace, terre d'innovation et d'expérimentation, aura donc valeur d'exemple et d'inspiration.

Je me réjouis des améliorations apportées par le Sénat. Je mentionnerai notamment la possibilité pour la Collectivité européenne d'Alsace de moduler les taux kilométriques de la taxe en fonction des saisons ; celle d'utiliser un dispositif adapté pour les redevables

occasionnels de la taxe, dit « *ticketing* » ; l'augmentation de la majoration pour retard de paiement lorsque de grosses sommes sont dues ; l'augmentation du montant des amendes infligées en cas de manipulation de l'équipement électronique embarqué pour éluder le paiement de la taxe ou de falsification des documents de bord nécessaires pour déterminer la catégorie ou la classe d'émission euro du véhicule ; l'inclusion des sociétés donneuses d'ordre dans la consultation préalable à la mise en place de la taxe et la création d'un comité de concertation entre acteurs publics locaux sur la taxation des poids lourds.

Toutefois, certains articles adoptés par le Sénat ne sont pas opportuns ou posent des problèmes juridiques. Ainsi, je proposerai de supprimer l'article 1<sup>er</sup> *bis* A qui vise à appliquer la taxe aux véhicules utilitaires légers, au risque de pénaliser les artisans locaux, les petites et moyennes entreprises (PME) et les très petites entreprises (TPE). Je proposerai également de supprimer la peine d'emprisonnement prévue par l'article 1<sup>er</sup> *quaterdecies* – il faut inciter les entreprises à payer la taxe, non faire peser une menace d'emprisonnement sur les chauffeurs. Soyons pragmatiques.

Le projet de loi ne se réduit pas à la ratification et à la modification de l'ordonnance du 26 mai 2021. L'article 2 ratifie l'ordonnance du 19 mai 2021 qui soumet les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes A35, A352 et A36 à un avis simple du représentant de l'État, afin de s'assurer qu'ils ne remettent pas en cause la capacité des autoroutes à remplir leurs fonctionnalités.

Son article 3 fixe les conditions dans lesquelles l'Eurométropole de Strasbourg doit reprendre à son compte les engagements liant l'État à la société ARCOS pour l'autoroute A355, s'agissant notamment du grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg.

Sur ces deux articles, les apports du Sénat ont été moins nombreux. Il a introduit un article 2 *bis* qui reprend un dispositif de nature réglementaire, et est donc inutile. Il a ajouté un article 4 qui précise les modalités de sanction et de contrôle de l'interdiction de circulation des véhicules de transport routier de marchandises en transit sur certaines routes de l'Eurométropole de Strasbourg. Je proposerai une réécriture de cet article, de manière à conserver le principe du contrôle automatisé des véhicules, tout en évitant une transposition automatique du dispositif existant pour les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), l'Alsace n'ayant pas vocation à devenir une ZFE-m « géante » et les dispositions des ZFE-m n'étant pas transposables de manière mécanique.

Le projet de loi vise donc à réguler les flux de transit du transport routier de marchandises en Alsace, en s'appuyant sur la directive du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite « Eurovignette », en cours de révision. La Collectivité européenne d'Alsace disposera ainsi de tous les pouvoirs de dérogation, ou optionnels, pour mener à bien les concertations sur son territoire et déterminer les critères et outils les plus adaptés à la mise en œuvre de cette taxe.

Pour conclure, je salue les nombreux Alsaciens présents dans la salle !

**M. François-Michel Lambert.** L'orateur de La République en Marche n'est pas alsacien !

**M. Jean-Marc Zulesi (LaREM).** Vous avez raison, mais j'ai l'Alsace dans le cœur puisque j'ai eu l'honneur d'y faire mes études supérieures, monsieur Lambert, et cela m'a laissé d'excellents souvenirs ! J'en profite pour saluer l'action des élus locaux de la

Collectivité européenne d'Alsace qui ont contribué à l'élaboration de ce texte, ainsi que le travail des sénateurs et, bien entendu, des députés engagés sur ces sujets.

L'adoption du projet de loi permettra de conclure les travaux ouverts par la loi du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, qui a créé une collectivité unique regroupant les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin. Elle s'inscrit aussi dans une dynamique forte de décentralisation, afin de donner à la Collectivité européenne d'Alsace une plus grande liberté d'organisation et d'adaptation aux spécificités du territoire alsacien et, quand on connaît les spécificités locales, on sait à quel point c'est nécessaire.

Le texte poursuit différents objectifs : compenser la dégradation de la voirie liée au passage de ces camions en transit, dans une logique d'utilisateurs-payeurs ; réduire l'impact environnemental du transport de marchandises ; rééquilibrer les flux de camions en transit.

L'ordonnance laisse d'importantes marges de manœuvre à la Collectivité européenne d'Alsace, qui sera libre de définir les catégories de véhicules et le périmètre du réseau taxables, les taux kilométriques ainsi que les éventuelles réductions et exonérations, dans le respect du cadre fixé par la directive « Eurovignette ».

Dernier point, important : l'acceptabilité de la mesure. L'ordonnance prévoit un dialogue entre la Collectivité européenne d'Alsace et les représentants des secteurs concernés avant la mise en œuvre de la taxe.

Le groupe La République en Marche soutiendra donc le projet de loi, tout en continuant à travailler main dans la main avec les élus locaux afin que cette expérimentation soit un véritable succès.

**M. Jacques Cattin (LR).** Ce projet de loi, très attendu, permettra de mieux endiguer le report récurrent des véhicules de transport international qui, voulant éviter la taxation allemande, saturent les axes routiers en Alsace.

Il faudra veiller à la coordination de ces dispositions avec celles du projet de loi relatif à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dit « 3DS », et de la loi dite « climat et résilience », pour éviter tout effet domino.

En outre, la taxe doit pouvoir financer d'autres dépenses que le seul entretien du réseau, notamment les mobilités douces et les intermodalités.

Enfin, l'article 1<sup>er</sup> *octodecies* prévoit la création d'un comité de concertation entre acteurs publics locaux sur la taxation des poids lourds. Le Gouvernement souhaite le supprimer. Certes, sa composition est imparfaite, mais il faut le conserver, quitte à réécrire l'article, pour en faire un lieu de coordination entre collectivités, faute de mieux.

**M. Sylvain Waserman (Dem).** Je suis favorable au projet de loi et félicite ses initiateurs et rédacteurs. Dès qu'il sera adopté, il importe qu'il se traduise rapidement dans les faits. La loi 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace constitue une avancée majeure en termes de différenciation des territoires. Elle a répondu au désir de l'Alsace. Il faut désormais que les territoires s'emparent pleinement, et rapidement, des compétences que leur accorde la loi, afin que nos concitoyens saisissent la réalité de la différenciation.

**M. Dominique Potier (SOC).** Je félicite le rapporteur et tous les élus alsaciens pour leur volontarisme et leur capacité d'innovation. Mais ce qui est un laboratoire pourrait devenir un projet « gribouille » si nous n'y prenons garde. Au moment où elle a été adoptée, l'expérimentation alsacienne correspondait plus à un « *deal* » politique qu'à une réflexion en termes d'aménagement du territoire ou de décentralisation, telle qu'elle a été ultérieurement développée dans le projet de loi « 3DS ».

L'exemple de la taxe carbone doit nous conduire à rester humbles. Je le rappelle d'autant plus facilement que cette réforme a été initiée lors du mandat de François Hollande. Elle s'était traduite par un échec cuisant – avec le mouvement des bonnets rouges – et un renoncement. En politique, il faut savoir reconnaître ses échecs.

Cette nouvelle tentative est pour le moins méritoire, mais elle nous semble désordonnée. Pourquoi l'Alsace est-elle mobilisée en faveur d'une taxation autoroutière ? Ce n'est pas seulement parce qu'elle est plus écologiste que d'autres régions de France – ce serait faire insulte à l'Occitanie, à la région Rhône-Alpes et aux autres. Elle l'est car elle subit, par un effet domino, la taxation appliquée par les Allemands. Or, tous les observateurs sont unanimes, instaurer une taxation autoroutière sur l'axe rhénan conduira mécaniquement au report d'une partie du trafic sur le sillon lorrain, notamment sur l'A31, déjà saturée.

Lors des débats précédant l'adoption de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, lors de ceux relatifs à la Collectivité européenne d'Alsace et lors de l'examen du projet de loi dit « climat et résilience », nous n'avons cessé de répéter qu'on ne peut donner de nouvelles capacités d'aménagement du territoire et de planification aux régions sans le faire de façon simultanée et coordonnée. C'est du bon sens !

S'il n'est pas possible d'adopter un plan national de taxation autoroutière afin de réguler les flux et d'induire un changement des modes de production et de circulation des marchandises, *a minima*, il faut que les dispositions s'appliquent à l'échelle de la région Grand Est. Ce sera le sens de nos amendements, rédigés en collaboration avec M. Olivier Jacquin, sénateur, qui a beaucoup travaillé sur ces questions. Il ne s'agit pas de modifier la loi relative à la Collectivité européenne d'Alsace ni de reprendre la loi « climat et résilience » ou de rattraper un mandat qui a raté ses rendez-vous, mais de donner aux Lorrains la capacité d'éviter le report de trafic du sillon rhénan.

**M. Olivier Becht (Agir ens).** Je vous remercie de m'accueillir au sein de votre commission. Ce projet de taxe est lié à une singularité géographique : non pas une, mais deux autoroutes se séparent à Bâle, l'A5 allemande longeant le Rhin du côté allemand et l'A35, côté français. Ces deux autoroutes se rejoignent après la frontière française, au nord de l'Alsace, du côté de Karlsruhe. La taxe allemande, la *Maut*, vise essentiellement le trafic de poids lourds. À l'inverse, en France, suite à l'abandon de la taxe carbone après le conflit des bonnets rouges, celui-ci n'est pas taxé. Je vous laisse deviner par où passent les camions...

Les caravanes de camions présentes sur l'A35 rendent cette dernière extrêmement dangereuse. Je comprends l'inquiétude des Lorrains, mais il s'agit initialement d'une demande des Alsaciens et la solution nous convient. Je remercie d'ailleurs le Gouvernement et l'Assemblée nationale pour l'examen de ce projet de loi. Tout comme le rapporteur, j'invite désormais la Collectivité européenne d'Alsace à s'emparer le plus vite possible de la taxe – même si d'autres solutions, liées à la redevance, pourraient être mises en œuvre entre-temps étant donné que la collectivité est propriétaire de l'ouvrage.

C'est vrai, il ne faut pas pénaliser l'économie locale, mais il faut d'urgence trouver une solution. L'ordonnance en est une. C'est la raison pour laquelle nous soutenons le projet de loi.

**Mme Sophie Métadier (UDI-I).** Le projet de loi de ratification est l'aboutissement d'un important travail de concertation avec les territoires concernés. Le groupe UDI-I est très attaché à ce dialogue, nécessaire à la territorialisation de nos politiques, et qui pourrait être plus fréquent. La Tourangelle – et non Alsacienne – que je suis en est convaincue.

Sur la forme, un autre point positif : il faut se féliciter que le Parlement soit saisi de ces ratifications. C'est assez rare pour le noter, en espérant que cela rentre davantage dans les usages...

Sur le fond, ces ordonnances répondent aux attentes des élus locaux d'Alsace – attentes qui remontent à plus de quinze ans – face au report sur leurs routes et autoroutes du trafic de poids lourds venant d'Allemagne suite à l'instauration, dans ce pays, de l'écotaxe *Maut*. Il s'agit donc d'une réponse adéquate à un manque d'équité patent entre territoires transfrontaliers. La nouvelle écotaxe permettra de limiter l'afflux de camions sur les routes alsaciennes et de réduire les nuisances de tous ordres – pollution sonore et environnementale, bouchons, accroissement des risques d'accidents, *etc.*

Le Sénat a particulièrement bien travaillé, notamment en s'assurant d'un juste équilibre entre les possibilités données par le cadre européen de la directive « Eurovignette » et les marges de manœuvre laissées à la Collectivité européenne d'Alsace. Nos collègues sénateurs ont porté une attention particulière à la consolidation juridique du projet de loi.

Le groupe UDI-I sera particulièrement vigilant sur deux points. Les dispositifs prévus doivent se cantonner strictement aux problématiques transfrontalières. De manière générale, notre groupe n'est pas favorable à l'écotaxe. Notre priorité est claire : multiplier les modes de transport peu émetteurs – étendre le ferroutage notamment – plutôt que mettre en place une écologie punitive.

Nous veillerons au dialogue avec les collectivités limitrophes qui pourraient craindre un report de la circulation des poids lourds sur leurs routes. Les sénateurs ont prévu à cet effet la mise en place d'une instance consultative. Sur le territoire alsacien, la concertation est également indispensable dans les mois qui viennent avec les acteurs économiques qui vont être directement touchés par cette nouvelle taxe, notamment les transporteurs locaux qui subissent déjà les conséquences de la crise que nous traversons.

**M. Jean-Marie Sermier.** Si l'écotaxe a été rejetée par les bonnets rouges, c'est avant tout pour des raisons matérielles. Nous avons alerté sur la situation des éleveurs laitiers, en grande difficulté, incapables de payer une taxe supplémentaire lors du ramassage du lait. Nous avons bataillé pour exonérer certaines entreprises du paiement de la taxe, afin de lui redonner un sens.

Les Alsaciens vont avoir gain de cause. Tant mieux. Mais ils doivent savoir qu'ils vont constituer un laboratoire pour la nation. C'est une responsabilité importante et nous examinerons cela avec intérêt afin, éventuellement, d'élargir le champ d'application de la taxe.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Monsieur Cattin, vous avez raison, la coordination est nécessaire. Nous allons renforcer le dispositif, en précisant la nécessité de coordination avec la région Grand Est. Lors de son audition, elle a exprimé son intérêt pour une taxe régionale.

S'agissant de l'affectation de la taxe, j'entends votre demande de financement d'autres projets, mais nous sommes assez contraints par la directive « Eurovignette. » Elle est en cours de révision et je vais profiter de la présidence française de l'Union européenne pour faire remonter ce point. Nous souhaitons aussi que la taxe puisse financer des transformations de motorisation des véhicules ou des infrastructures de mobilité douce ou durable.

Monsieur Wasserman, le projet de loi vise seulement à donner un cadre à la Collectivité européenne d'Alsace qui doit ensuite s'en saisir, mener les concertations avec les acteurs locaux et les collectivités territoriales limitrophes, puis décider des modalités optimales de gestion de la taxe.

Certains d'entre vous m'ont interpellé au sujet des acteurs économiques locaux. Bien entendu, il faut les prendre en compte. L'ordonnance, dans le respect de la directive européenne, prévoit des possibilités d'exonération, notamment pour le monde agricole. Ainsi les betteraviers doivent-ils pouvoir continuer à acheminer leurs betteraves jusqu'au port autonome de Strasbourg.

En outre, je propose la suppression de l'article 1<sup>er</sup> bis A qui vise à appliquer la taxe dès que le poids total autorisé en charge du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes car cela concernerait les camionnettes et véhicules utilisés par les artisans, qu'il faut préserver.

Ce sont uniquement les camions en transit, comme l'a très bien expliqué M. Olivier Becht, qu'il faut pénaliser car l'Alsace souffre de sa situation au sein du bassin rhénan. Les frontières de l'Alsace, ce n'est pas, d'un côté, les Vosges et, de l'autre, le Rhin, mais, d'un côté, les Vosges et, de l'autre, la Forêt-Noire. Nous devons pouvoir nous exprimer au sein de ce bassin.

Il convient également de noter l'exemplarité et l'originalité du projet puisque les routes n'ont pas été concédées, mais transférées à la Collectivité européenne d'Alsace, aucune région ne disposant de ce type de compétence.

Si le projet de loi vise à ratifier les ordonnances, les décrets ont déjà été publiés et, depuis six mois, la Collectivité européenne d'Alsace et son président peuvent mener les concertations nécessaires et se saisir du dossier.

**Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie.** Rappelons que l'article 137 de la loi « climat et résilience » habilite le Gouvernement à prendre par voie d'ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant aux régions volontaires d'instituer une taxe sur le transport routier de marchandises.

**Article 1<sup>er</sup> :** *Ratification 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*

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> non modifié.*

## **Après l'article 1<sup>er</sup>**

*Amendement CD2 de M. Dominique Potier.*

**M. Dominique Potier.** Deux questions restent posées. Est-on capable de penser la multimodalité au sein de grands bassins géographiques ? Nous ne disposons pas des instruments politiques de régulation, de compensation et d'articulation.

Quels sont les effets de bord de la mise en place d'une taxe sur un territoire ? Nous plaidons pour que le sillon lorrain ne soit pas oublié et que la région Grand Est puisse instaurer une taxe sur le transport routier de marchandises uniquement sur les réseaux routiers et autoroutiers de ce sillon. Si c'est bon pour l'Alsace, c'est bon pour la Lorraine ! Comment penser autrement quand on est républicain ?

Cela ne résout pas le problème de la planification et de la subsidiarité, qu'il nous faut inventer, avec la multimodalité, pour le prochain quinquennat. Mais, à court terme, corrigeons l'effet « gribouille » de cette disposition innovante et faisons de l'Alsace un laboratoire du Grand Est.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Le périmètre du projet de loi est celui de la Collectivité européenne d'Alsace, même si je comprends votre inquiétude concernant un éventuel report sur l'A31.

Les dispositions adoptées dans le cadre de la loi « climat et résilience » et celles prévues par le projet de loi « 3DS » permettront à la région Grand Est, si elle le souhaite, de devenir propriétaire des routes et de mettre en œuvre, là où c'est nécessaire, un système de taxes. Mais, pour cela, il faut que la région engage la concertation. Le projet de la Collectivité européenne d'Alsace, dont nous débattons aujourd'hui, a été longuement mûri au sein du territoire, et a fait l'objet d'une concertation avec les élus locaux, portée par les parlementaires et entendue par le Président de la République et le Gouvernement. C'est ce qui a permis d'aboutir, en dix-huit mois !

Le dialogue doit avant tout être local, et tous les outils existent, sans besoin d'en ajouter de nouveaux.

Enfin, le projet de loi prévoit un rapport évaluant les reports de trafic. Mais, M. Olivier Becht l'a bien expliqué, la circulation au sein du bassin rhénan n'est pas celle du sillon lorrain, où le trafic venant du nord se dirige vers la vallée du Rhône, contrairement au trafic de transit que nous connaissons en Alsace.

Considérez-vous vraiment que c'est « gribouille » de laisser aux collectivités territoriales l'opportunité de mettre en œuvre ce dont elles ont besoin ? Ce n'est pas mon cas.

**M. Sylvain Wasserman.** La préoccupation de notre collègue M. Dominique Potier est tout à fait légitime, mais il ne faut pas se tromper de sujet. La différenciation doit venir du territoire. Je nous mets en garde : il ne faut pas prendre des décisions depuis Paris pour d'autres territoires, sans se préoccuper en amont du travail réalisé localement – le rapporteur l'a bien expliqué.



On ne parle pas ici d'une grande vague de décentralisation, mais de différenciation. Il ne faut pas généraliser à tous les territoires les dispositions prévues pour la Collectivité européenne d'Alsace, au nom de l'égalité. Ce serait une erreur et cela reviendrait de dire qu'à Paris, on décide pour les territoires. La Lorraine peut tout à fait lancer une telle démarche mais, je le répète, cela ne doit pas venir de Paris.

**M. Dominique Potier.** Je cherche juste à éviter l'effet « gribouille » pour faire de l'Alsace un véritable laboratoire. Je ne méconnaiss pas que la loi « climat et résilience » et le projet de loi « 3DS » ouvrent de nouvelles facultés, mais ce ne sera pas opérationnel avant trois ou quatre ans.

En outre, le trafic transfrontalier est plus dense sur ce sillon nord-sud, que vous avez parfaitement décrit. Va s'y ajouter une « part » – vous voyez que mes propos sont modérés – du trafic rhénan, par des effets de réorganisation des flux industriels de long cours, au détriment de la Lorraine. C'est insupportable.

Enfin, je vous rassure, monsieur Wasserman, on ne part pas de rien sur le plan politique. Une sorte d'union sacrée s'est manifestée en Lorraine, plaidant pour la symétrie avec l'Alsace. Bien sûr, les Alsaciens sont méritants, mais ils ont réagi à la concurrence d'une autoroute voisine, payante. Il coûterait peu au Parlement d'apporter cette correction, à la marge.

**M. Olivier Becht.** L'autoroute allemande A5 et l'autoroute française A35 sont distantes de moins de 35 kilomètres et, au nord comme au sud, elles forment une fourche, laissant le choix de passer côté allemand ou côté français.

En revanche, l'A31 est distante de 100 kilomètres de l'A35. Je connais bien l'A31 car, au cours de ma carrière administrative, plusieurs de mes postes étaient situés en Lorraine. Cela fait des décennies que cette autoroute constitue un véritable problème, mais ce dernier n'a que peu à voir avec le report du trafic du bassin rhénan. Il est clair qu'il faut traiter la problématique du sillon lorrain et je suis très heureux que nos amis lorrains souhaitent emboîter le pas aux Alsaciens et aller vers une différenciation.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Vous aurez compris que mon avis est défavorable. Les outils sont disponibles, reste à engager la concertation avec les acteurs locaux, comme nous l'avons fait pour la Collectivité européenne d'Alsace. Ce n'est pas notre rôle de décider pour les Lorrains. Je rappelle que le projet de loi ouvre une possibilité de différenciation à la Collectivité européenne d'Alsace, mais que la mise en œuvre revient aux acteurs locaux, qui savent quels sont les outils les plus pertinents. C'est peut-être ce que vous appelez « l'effet gribouille ».

*La commission rejette l'amendement.*

*Amendement CDI de M. Dominique Potier*

**M. Dominique Potier.** Cet amendement est une variante du précédent.

Il ne s'agit évidemment pas d'instaurer une taxation autoroutière depuis Paris, mais de donner, par symétrie et puisque cela est attendu, la même faculté au sillon voisin selon le même calendrier et dans les mêmes conditions. Quoique vous en disiez, la taxation entraînera

des effets de bord, non parce que les conducteurs feraient 100 kilomètres de plus pour éviter un péage – ce serait idiot –, mais en raison d’arbitrages à l’échelle des grands trafics dans le Nord et l’Est de l’Europe. De ce fait, les conséquences sur l’A31 seront immédiates.

Nous avons là l’occasion de nous doter d’un laboratoire pour une concertation régionale et interrégionale nécessitant un arbitrage et une expertise nationaux, mais aussi européens, puisque nous avons des frontières communes avec plusieurs pays européens – c’est une chance, à condition que l’approche soit décarbonée et que cette situation favorise l’égalité entre territoires du point de vue du dynamisme économique et de l’attractivité résidentielle.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Même sujet, même avis défavorable.

En ce qui concerne la temporalité, ce n’est pas nous qui fixons les délais de mise en œuvre. Nous offrons la possibilité d’une concertation avec les collectivités territoriales limitrophes sur l’application de la taxe, nous indiquerons bien qu’elles font partie des acteurs de cette éventuelle concertation ; les outils sont à la disposition des collectivités en présence ; à elles de s’en saisir et de s’accorder sur les critères et les délais.

Désolé pour Gribouille : dans la famille Barbapapa, c’était mon préféré !

*La commission **rejette** l’amendement.*

**Article 1<sup>er</sup> bis A :** *Permettre d’appliquer la taxe dès que le poids total en charge autorisé du véhicule est supérieur ou égal à 2,5 tonnes*

*Amendement de suppression CD8 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Il ne semble pas opportun d’abaisser le seuil de taxation de 3,5 à 2,5 tonnes, car les artisans locaux en seraient très fortement affectés.

*La commission **adopte** l’amendement.*

*En conséquence, l’article 1<sup>er</sup> bis A est **supprimé**.*

**Article 1<sup>er</sup> bis** (article 13 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) : *Modulation des taux kilométriques de la taxe en fonction des saisons*

*La commission **adopte** l’article 1<sup>er</sup> bis **non modifié**.*

**Article 1<sup>er</sup> ter :** *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de prendre en compte les émissions de CO<sub>2</sub> dans les modulations du taux kilométrique de la taxe*

*Amendement de suppression CD9 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** D'une part, cet article anticipe une évolution de la directive européenne « Eurovignette ». D'autre part, il compliquerait le calcul de la taxe. Or il faut donner de la visibilité aux transporteurs pour qu'ils puissent, eux, anticiper les coûts à venir.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 1<sup>er</sup> ter est supprimé.*

**Article 1<sup>er</sup> quater :** *Garantir une bonne information de la Collectivité européenne d'Alsace sur la réalisation des évaluations prévues par l'ordonnance du 26 mai 2021 et préciser la notion de « zones peuplées » mentionnée à l'article 19 de cette ordonnance*

*Amendement de suppression CD10 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** La procédure prévue par l'article est trop lourde à appliquer pour la Collectivité européenne d'Alsace et pourrait entraver sa liberté d'action dans la mise en œuvre de la taxe.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 1<sup>er</sup> quater est supprimé.*

**M. Dominique Potier.** Monsieur le rapporteur, à propos du critère de poids du véhicule, je comprends bien votre souhait d'épargner les artisans, mais vous connaissez comme moi les effets de bord des lois de régulation que nous avons adoptées, en application de directives européennes, concernant les transports de longue durée : des transporteurs d'Europe orientale mobilisent des flottes de véhicules de petite taille pour parcourir les dernières centaines de kilomètres sur notre territoire, ce qui a les mêmes conséquences que le recours à de plus gros véhicules – pollution sonore et atmosphérique, désordres, concurrence déloyale. Ne craignez-vous pas que l'exonération des véhicules dont le poids est compris entre 2,5 et 3,5 tonnes ne présente le même inconvénient ? Je vous invite à intégrer cette question dans vos débats locaux, puisqu'il s'agit d'un laboratoire...

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** J'ai constaté moi aussi que, dans certaines usines, la livraison se fait non par camion, mais par plusieurs camionnettes polonaises qui arrivent à grande vitesse et, surtout, après avoir beaucoup roulé, ce qui entraîne des accidents. Il faut donc se saisir de ce sujet. À mon sens, c'est au niveau européen qu'il convient de le faire. Il existe par ailleurs des dispositifs locaux, dont la ZFE-m autour de l'Eurométropole de Strasbourg.

Cette circulation reste toutefois très minoritaire au regard de celle des véhicules liés aux artisans locaux. De ce fait, le dispositif aurait considérablement affecté l'économie locale au motif de traiter un sujet relevant du niveau européen ou, éventuellement, de contrôles routiers nationaux.

**Article 1<sup>er</sup> quinquies** (article 23 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) : *Précision rédactionnelle relative aux modalités d'exonération de la taxe*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD11 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1<sup>er</sup> quinquies **modifié**.*

**Article 1<sup>er</sup> sexies** (articles 27, 27-1 [nouveau], 28, 29, 31, 31-1 [nouveau], 33-1 [nouveau] et 49 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) : *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace d'utiliser le « ticketing »*

*Amendement CD12 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Mon amendement propose une réécriture plus adaptée du point de vue juridique et légistique de cet article introduit au Sénat, notamment en ce qui concerne l'équipement électronique du transporteur.

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

*En conséquence, l'article 1<sup>er</sup> sexies est **ainsi rédigé**.*

**Article 1<sup>er</sup> septies** (article 32 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) : *Réduction du champ des personnes pouvant être tenues solidairement responsables du paiement de la taxe*

*Amendement CD13 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Il s'agit de supprimer le principe de la responsabilité en dernier ressort du conducteur, qui pourrait avoir des conséquences pénales désastreuses. Ce n'est pas le chauffeur, mais la société de transport qu'il faut viser.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte l'article 1<sup>er</sup> septies modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> octies :** *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace de mettre en œuvre une procédure de régularisation sans pénalité au bénéfice des redevables recourant au système de « ticketing »*

*Amendement de suppression CD14 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** L'amendement d'amélioration juridique que nous avons voté à l'article 1<sup>er</sup> sexies inclut l'équivalent d'une possibilité de régularisation sans pénalité. De ce fait, l'article 1<sup>er</sup> octies est devenu sans objet et il est proposé de le supprimer.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 1<sup>er</sup> octies est supprimé.*

**Article 1<sup>er</sup> nonies** (article 33 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) : *Modification du montant de la majoration de retard*

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> nonies non modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> decies** (article 37 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) : *Procédure d'agrément par le procureur de la République des agents assermentés de la Collectivité européenne d'Alsace pour constater par procès-verbal les délits et contraventions*

*La commission **adopte** successivement les amendements de correction juridique CD15 et CD16 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1<sup>er</sup> decies **modifié**.*

**Article 1<sup>er</sup> undecies :** *Rendre applicable la procédure de transaction à la contravention prévue par l'article 45 de l'ordonnance du 26 mai 2021*

*Amendement de suppression CD17 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Dans la continuité de ce que nous avons voté, notamment à l'article 1<sup>er</sup> sexies, je propose de supprimer, en accord avec la Collectivité européenne d'Alsace, une procédure de transaction qui lui apparaît longue et compliquée.

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

*En conséquence, l'article 1<sup>er</sup> undecies est **supprimé**.*

**Article 1<sup>er</sup> duodecies :** *Permettre à la Collectivité européenne d'Alsace d'installer des dispositifs de contrôle automatisé pouvant faire l'objet d'un traitement automatisé de données*

*Amendement de suppression CD7 de M. Jean-Marc Zulesi*

**M. Jean-Marc Zulesi.** Le dispositif proposé est calqué sur celui des ZFE-m ; il ne correspond pas au principe que nous défendons en accord avec les acteurs de la Collectivité européenne d'Alsace.

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 1<sup>er</sup> duodecies est **supprimé**.*

**Article 1<sup>er</sup> terdecies A (nouveau)** (article 41 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) : *Précision rédactionnelle relative au mode de constatation de l'irrégularité dans le cadre de la procédure de taxation d'office*

*Amendement CD34 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Il s'agit d'une clarification rédactionnelle de l'article 41 de l'ordonnance.

*La commission adopte l'amendement.*

**Article 1<sup>er</sup> terdecies B (nouveau)** (article 44 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) : *Donner compétence à la Collectivité européenne d'Alsace pour déterminer le montant des frais de dossier en cas de mise en œuvre de la procédure de taxation d'office*

*Amendement CD36 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Il s'agit, après concertation avec la Collectivité européenne d'Alsace, de lui permettre de déterminer le montant des frais de dossier en cas de taxation d'office.

*La commission adopte l'amendement.*

**Article 1<sup>er</sup> terdecies** (article 46 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) : *Renforcer le montant de l'amende sanctionnant les délits prévus par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021*

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> terdecies non modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> quaterdecies** (article 46 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) : *Sanction de la récidive des délits prévus par l'article 46 de l'ordonnance du 26 mai 2021*

*Amendement CD35 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaut, rapporteur.** Cet amendement tend à supprimer la peine d'emprisonnement, très excessive au regard de l'objectif visé.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte l'article 1<sup>er</sup> quaterdecies modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> quindecies** (article 56 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) : *Correction d'une erreur matérielle à l'article 56*

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> quindecies non modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> sexdecies** (chapitre II du titre III et articles 56 et 57 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) : *Modalités des délibérations de la Collectivité européenne d'Alsace relatives à la taxe*

*Amendement CD18 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaut, rapporteur.** Amendement de coordination à la suite de la réécriture de l'article 1<sup>er</sup> sexies.

*La commission adopte l'amendement.*



*Elle adopte l'article 1<sup>er</sup> sexdecies modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> septdecies A** (article 59 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) : *Consultation des sociétés donneuses d'ordre préalablement à la mise en place de la taxe*

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> septdecies A non modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> septdecies** (article 61 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) : *Évaluation des reports de trafic dans un rapport du Gouvernement et remise d'un rapport d'étape*

*Amendement CD19 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Cet amendement tend à revenir sur l'ajout sénatorial de la remise au Parlement d'un rapport d'étape. En effet, celui-ci n'aurait que peu d'intérêt, deux ans seulement après l'instauration de la taxe : il ne serait fondé que sur les éléments chiffrés réunis pendant la première année de mise en œuvre de celle-ci. Le délai doit être plus long, de manière à disposer de suffisamment de recul pour tirer des enseignements de l'application de la mesure.

**M. Jean-Marie Sermier.** Les sénateurs ont considéré à juste titre que le présent texte, s'il concerne la Collectivité européenne d'Alsace, offrait aussi un laboratoire en vue d'une éventuelle extension du dispositif au niveau national. Dans cette perspective, la parution du rapport d'étape était conçue comme l'occasion de sensibiliser au sujet l'ensemble des collectivités locales et des parlementaires. Il est dommage de se priver de ce rapport, qui aurait été utile partout dans le pays.

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Les collectivités territoriales limitrophes auront la possibilité de donner les informations nécessaires à l'évaluation des conséquences de la mesure. Ce qui pose problème, c'est la brièveté du délai : sachant que la mise en route demande un certain temps, l'évaluation proprement dite ne portera en réalité que sur une demi-année. N'oublions pas que, aux termes du texte d'origine, nous en aurions tout de même une au bout de cinq ans au maximum.

Je peux toutefois vous proposer que nous y réfléchissions d'ici à l'examen en séance publique.

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous vous engagez à ce que nous retravaillions sur le sujet d'ici à la séance : c'est intéressant et nous en prenons acte. Je rappelle que, pour approfondir l'importante question du paiement de ce que je n'appellerai pas écotaxe, pour éviter des problèmes psychologiques à certains, mais taxe poids lourds, deux ans serait un délai certes contraint, mais qui tient compte des échéances nationales à venir.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte l'amendement rédactionnel CD20 du rapporteur.*

*Elle adopte l'article 1<sup>er</sup> septdecies modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> octodecies : Comité de concertation sur la taxation des poids lourds**

*Amendement CD21 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Cet amendement tend à préciser que les collectivités territoriales siègent au comité de concertation, afin de s'assurer que les départements et régions concernés prennent part à la concertation.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte les amendements rédactionnels CD22 et CD23 du rapporteur.*

*Elle adopte l'article 1<sup>er</sup> octodecies modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> novodecies (article L. 330-2 du code de la route) : Accès du prestataire agréé au fichier des immatriculations : obligation de produire tous éléments utiles à l'appui de la demande**

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD24 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l'article 1<sup>er</sup> novodecies **modifié**.*

**Article 2** : *Autoroutes transférées à la Collectivité européenne d'Alsace : ratification de l'ordonnance n° 2021-615 du 19 mai 2021*

*La commission **adopte** l'article 2 **non modifié**.*

**Article 2 bis** : *Délai dont dispose le préfet pour rendre son avis sur les projets de modification substantielle des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace*

*Amendement de suppression CD25 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Cet article, qui oblige le préfet à rendre son avis sur les projets de modification des autoroutes relevant de la Collectivité européenne d'Alsace dans un délai de deux mois, duplique une disposition réglementaire existante. Cette précision à propos du délai n'est donc pas nécessaire. En outre, elle tend à figer le dispositif.

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

*En conséquence, l'article 2 bis est **supprimé**.*

**Article 3** : *Concession de l'autoroute A355 : ratification de l'ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 substituant l'Eurométropole de Strasbourg à l'État comme partie au contrat de concession*

*La commission **adopte** l'article 3 **non modifié**.*

**Article 4** (articles 6-1 et 6-2 [nouveaux] de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019 relative aux compétences de la Collectivité européenne d’Alsace) : *Sanction de l’interdiction de circulation des poids lourds et dispositifs de contrôle automatisé*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD26 et CD27 et l’amendement de précision juridique CD29 du rapporteur.*

*Amendement CD28 du rapporteur*

**M. Vincent Thiébaud, rapporteur.** Nous proposons de conserver le principe adopté par le Sénat, mais en allégeant et en simplifiant les dispositions restrictives imposées à l’Eurométropole de Strasbourg pour un contrôle automatisé de l’interdiction de l’A35 aux poids lourds, notamment sur la partie qui relève de l’Eurométropole. En effet, ces dispositions, directement copiées sur celles applicables aux zones à faibles émissions, ne sont pas adaptées au cas d’espèce.

*La commission **adopte** l’amendement.*

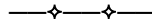
*Elle **adopte** l’article 4 **modifié**.*

**Article 5** (articles 2-1 et 2-2 [nouveaux] et article 3 de l’ordonnance n° 2021-616 du 19 mai 2021 relative aux conditions dans lesquelles l’Eurométropole de Strasbourg assure l’engagement pris par l’État dans le cadre de la convention financière annexée à la convention passée entre l’État et la société Arcos relative à l’autoroute A355) : *Concession de l’autoroute A355 : conséquences pour l’Eurométropole de Strasbourg en cas de non-interdiction de la circulation des poids lourds sur les voies alternatives ou d’abrogation de l’interdiction*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD30 à CD33 du rapporteur.*

*Elle **adopte** l’article 5 **modifié**.*

*Elle **adopte** l’ensemble du projet de loi **modifié**.*



### **Informations relatives à la commission**

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a nommé :

– M. François-Michel Lambert, rapporteur de la proposition de loi visant à doter la France des instruments nécessaires pour lutter contre la pollution plastique (n° 4827) ;

– M. Patrice Perrot et Mme Nadia Essayan, corapporteurs de la mission flash sur l'impact des plantes aquatiques invasives sur la biodiversité.

## Membres présents ou excusés

### Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 12 janvier 2022 à 9 h 35

*Présents.* - Mme Valérie Beauvais, M. Emmanuel Blairy, M. Jean-Yves Bony, Mme Sylvie Bouchet Bellecourt, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Vincent Descoeur, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, Mme Nadia Essayan, M. Jean-Luc Fugit, Mme Chantal Jourdan, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre, M. Jean-Claude Leclabart, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, Mme Sophie Métadier, M. Bruno Millienne, Mme Danièle Obono, Mme Claire O'Petit, M. Jimmy Pahun, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, Mme Nathalie Porte, Mme Véronique Riotton, M. Jean-Marie Sermier, M. Sylvain Templier, M. Vincent Thiébaud, Mme Élisabeth Toutut-Picard, Mme Frédérique Tuffnell, M. Pierre Vatin, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - M. Christophe Arend, Mme Nathalie Bassire, Mme Gisèle Biémouret, M. Bruno Bonnell, M. Michel Delpon, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, M. Jean-Luc Poudroux, Mme Laurianne Rossi, Mme Maina Sage, Mme Marie Silin, Mme Hélène Vainqueur-Christophe

*Assistaient également à la réunion.* - M. Olivier Becht, M. Jacques Cattin, M. Dominique Potier, M. Loïc Prud'homme, M. Sylvain Wasserman