

# 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 des affaires étrangères

Mercredi  
16 février 2022  
Séance de 9 h 00

Compte rendu n° 035

Examen, ouvert à la presse :

- Examen, ouvert à la presse, et vote sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime (n° 4564) (M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur) ; ..... 2
- Examen, ouvert à la presse, du rapport d'information sur l'espace indopacifique : enjeux et stratégie pour la France (Mme Aude Amadou et M. Michel Herbillon, co-rapporteurs) ; ..... 9

**SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022**

**Présidence  
de M. Jean-Louis  
Bourlanges,  
*Président***



*La séance est ouverte à 9 h 05*

*Présidence de M. Jean-Louis Bourlanges, président.*

**Examen, ouvert à la presse, et vote sur le projet de loi autorisation la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime (n° 4564) (M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur)**

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** L'ordre du jour appelle l'examen, ouvert à la presse, du projet de loi autorisant la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime, sur le rapport de Jean-Paul Lecoq – nous examinerons ensuite le rapport d'information sur l'espace indopacifique.

Je me réjouis que notre collègue Lecoq ait accepté de se charger de ce rapport en cette fin de législature très chargée car la convention dont il nous est demandé d'autoriser la ratification se trouve à la conjonction de quatre dossiers sur lesquels il s'est toujours fortement impliqué : le soutien au transport maritime, l'adaptation de la réglementation et des aides aux besoins du fret maritime, le fonctionnement des organisations internationales et la défense de la place de la France dans le commerce maritime.

Cette convention vise à transformer l'Association internationale de signalisation maritime – association loi 1901 de droit français – en organisation internationale intergouvernementale, l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime.

Depuis un siècle, la France et son administration sont les moteurs de la gouvernance internationale de la sécurité de la navigation maritime. En tant qu'État dépositaire de la convention signée le 27 janvier 2021 à Paris, des responsabilités particulières nous incombent. Je m'interroge cependant sur un point : pourquoi ces grandes puissances du transport maritimes que sont la Chine, les États-Unis, le Royaume-Uni ou Chypre n'ont-elles pas signé la convention de Paris ?

**M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur.** Cette convention concerne un domaine technique dont nous parlons peu mais qui est essentiel pour la sécurité en mer : les règles concernant les aides à la navigation maritime permettant aux marins de se situer en mer et de garder leurs distances de la côte et de ses dangers – aides qui sont longtemps demeurées empiriques et non harmonisées, ce qui a compliqué la tâche des navigateurs.

La gouvernance internationale de la sécurité maritime a commencé à prendre forme au début du siècle dernier avec l'adoption, en 1914, de la première convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer dite SOLAS – *Safety of life at sea* – qui a été conclue après le naufrage du *Titanic* en 1912 – tout a commencé avec le *Titanic*... – puis, en 1948, avec la création de la future Organisation maritime internationale (OMI).

Dans le domaine maritime, le multilatéralisme s'est d'abord consacré à l'encadrement des normes de sécurité des navires – évacuation, stabilité, flottabilité, structure, équipements – plutôt qu'à l'environnement de ces derniers. Mais, dès 1926, au Congrès international de navigation du Caire, le besoin d'une coopération concernant la signalisation maritime avait été identifié, notamment grâce aux équipes françaises du service des phares et balises. En 1957, cette mobilisation a amené une vingtaine d'administrations maritimes nationales à s'organiser sous la forme d'une association de droit français dénommée

initialement Association internationale des autorités des phares. En 1998, cet organisme a pris le nom d'Association internationale de signalisation maritime (AISM).

Depuis sa création, l'AISM anime à l'échelle mondiale les travaux d'experts sur les modalités et l'ingénierie des aides à la navigation. Elle publie des documents techniques à l'attention des administrations maritimes et des entreprises du secteur et elle rédige des propositions pour l'OMI, apparaissant ainsi souvent comme l'opérateur technique de cette dernière.

Par exemple, l'AISM est parvenue à établir un système universellement reconnu de balisage en lieu et place d'une trentaine de systèmes disparates. Cette contribution importante à la sécurité de la vie en mer, à la sécurité et à l'efficacité de la navigation constitue indéniablement un remarquable progrès.

La convention vise principalement à modifier la nature de l'AISM en substituant au statut d'association loi 1901 celui d'organisation intergouvernementale afin de mettre en cohérence la nature juridique de cet organisme au regard de l'ampleur et de la dimension internationale de ses activités. Une telle évolution permettra à l'AISM de ne plus apparaître comme un lobbyiste mais d'être pleinement reconnue comme une organisation internationale légitime.

Par ailleurs, le statut d'organisation non gouvernementale (ONG) de droit national a créé de nombreuses difficultés. Ainsi l'Association a pu être confrontée à des refus d'adhésion, à un accès limité à certains financements ou encore à des réticences de la part de certains États s'agissant des démarches d'évaluation ou d'audit. En outre, l'AISM a dû faire face à des difficultés administratives en matière de droit d'entrée et de séjour sur le sol français pour ses salariés, comme pour les délégations étrangères en visite au siège situé à Saint-Germain-en-Laye. Son changement de statut facilitera notamment les déplacements des personnels de l'AISM à l'étranger et la venue des experts en France. Une telle évolution permettra donc de renforcer l'efficacité ses actions.

Au cours des auditions, j'ai progressivement pris conscience de l'importance croissante des enjeux attachés à la question des aides à la navigation maritime car ce domaine, longtemps cantonné à des aspects très techniques, revêt désormais une véritable dimension stratégique.

Ainsi, de nouveaux défis apparaissent : diversification et densification des activités humaines en mer et sur les littoraux, développement de nouvelles technologies – parcs éoliens, aquaculture –, importance désormais accordée à la question de la protection environnementale des espaces marins et littoraux. Le premier « sommet de l'océan » – *One Ocean Summit* –, la semaine dernière, a consacré l'augmentation de la surface des aires marines protégées, ce qui soulève de nombreuses questions sur le partage des usages de la mer – certains pays envisagent de créer des plateformes de lancement de fusées en mer. Le changement de statut de l'AISM permettra de mieux répondre à ces nouveaux enjeux en renforçant significativement la gouvernance maritime mondiale.

Par ailleurs, cette évolution placera l'AISM sur un pied d'égalité avec les deux autres organisations internationales à vocation maritime que sont l'OMI, liée aux Nations unies – compagnies maritimes, chantiers navals, sociétés de classification – et l'Organisation hydrographique internationale (OHI), organisation intergouvernementale consultative et technique dont les travaux portent sur la cartographie des eaux navigables et des mers du

globe. La transformation de l'AIMS en une organisation intergouvernementale, sans modifier ses missions, permettra de « fermer le cercle » des organisations internationales œuvrant dans le domaine maritime : l'OMI s'occupera des normes de sécurité des navires, l'OHI de la connaissance du milieu marin et l'Organisation internationale des services maritimes des aides à la navigation et des usages du littoral.

J'insiste sur l'intérêt que le rehaussement du statut de l'AIMS pourrait représenter pour la France, qui continuera d'accueillir à Saint-Germain-en-Laye le siège de la future organisation internationale. La concurrence, de ce point de vue, a été rude mais notre pays a beaucoup travaillé pour mettre en valeur tout ce qui a été réalisé depuis des années pour améliorer la réglementation, notamment à la suite des naufrages du *Torrey Canyon* et de l'*Amoco Cadiz*. La France sera ainsi le pays hôte de l'une des trois organisations internationales à vocation maritime, ce qui aura des effets positifs en termes de rayonnement et d'attractivité. C'est d'une certaine manière légitime puisque nous disposons du deuxième domaine maritime mondial.

En tant que bon communiste, je précise que le personnel de l'actuelle AISM ne sera en rien perdant – statut, salaires, conditions de travail – et s'est montré satisfait de cette transformation, un accord de siège étant en cours d'élaboration.

Pour l'ensemble de ces raisons, je vous invite à voter sans réserve en faveur de l'approbation de cet accord.

Un certain nombre de grandes puissances maritimes, en effet, n'ont pas signé la convention entre janvier 2021 et janvier 2022, mais elles peuvent encore y adhérer. On compte notamment la Corée du Sud, les Pays-Bas et Singapour parmi les États fondateurs de l'AIMS devenus fondateurs de la nouvelle organisation mais il faut maintenant que les pays qui ont signé la convention la ratifient. Nous devrions être en l'occurrence le sixième pays à le faire, même si le Sénat ne pourra vraisemblablement pas voter le texte avant le début de la prochaine législature. La reconnaissance de l'organisation internationale devrait ainsi faciliter la venue d'autres pays. L'harmonisation des normes nécessite certes parfois des investissements et des pressions ne manquent pas de s'exercer, mais la conjonction finira par jouer en faveur de la navigation internationale.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Le sort des personnels ne nous inquiète donc pas puisque vous avez fait preuve de vigilance !

Ce rapport montre à quel point l'internationalisation de l'Association est essentielle afin de renforcer son influence et la nôtre. En somme, il s'agit de moins contrôler pour rayonner plus, pari qui nous paraît justifié.

Enfin, eu égard à votre réponse à ma question, le mouvement se prouve en effet en marchant : ratifications et, espérons-le, nous serons rejoints.

**Mme Liliana Tanguy (LaREM).** L'excellent travail du rapporteur montre combien l'adoption de ce projet de loi est nécessaire, particulièrement pour la députée finistérienne que je suis, comme pour les autres collègues élus de territoires littoraux et maritimes.

La ratification de cette convention s'impose pour assurer la sécurité des gens de mer et des biens, comme le Président de la République l'a affirmé la semaine dernière lors du sommet mondial de l'océan qui s'est tenu à Brest.

L'adoption de cette convention emporterait de nombreuses conséquences pour l'AIMS et le rayonnement international de la France. La légitimité de l'Association serait ainsi confortée, notamment grâce au développement des relations avec les autres organisations internationales. Le maintien du siège à Saint-Germain-en-Laye, quant à lui, garantira l'attractivité de notre pays.

Cette adoption est également essentielle compte tenu de l'internationalisation des enjeux maritimes. En outre, le changement de statut de l'AIMS me paraît indispensable afin d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin à travers l'harmonisation des aides à la navigation et la facilitation de l'adoption de normes et des échanges d'information.

En tant que puissance maritime ouverte sur le monde, la France ne peut qu'être attachée à l'adoption de ce texte. Pour toutes ces raisons, le groupe LaREM votera en faveur de ce projet de loi.

**M. Didier Quentin (LR).** Après le remarquable exposé de M. le député du Havre, à l'entrée de l'estuaire de la Seine, l'intervention du député de Royan, à l'entrée de l'estuaire de la Garonne !

Si « tout a commencé avec le *Titanic* », je ne dirais pas que tout se termine avec le rapport de M. Lecoq mais l'avancée est remarquable !

Les règles de signalisation maritime sont en effet en partie empiriques et non harmonisées, ce qui complique la navigation internationale. La date essentielle à retenir est l'année 1957, création de l'Association internationale de signalisation maritime, à laquelle les équipes françaises ont pris part d'une manière décisive.

Ce projet de loi présente trois avantages : une reconnaissance internationale – l'Association n'apparaîtra plus comme un lobby –, l'éligibilité à des fonds étatiques, l'accueil, par la France, du siège de cette nouvelle organisation intergouvernementale à Saint-Germain-en-Laye. La France sera ainsi le pays hôte de l'une des trois organisations maritimes mondiales : l'OMI, l'OHI et l'AIMS. Nous ne le dirons jamais assez : avec plus de 11 millions de kilomètres carrés, nous possédons le deuxième espace maritime mondial et, avec CMA CGM, du deuxième chargeur mondial. L'AIMS contribuera donc au rayonnement de notre pays.

**M. Bruno Joncour (Dem).** Nous avons eu souvent l'occasion de souligner l'importance de la dimension maritime de la France.

Par le développement de ses missions et de son action internationale, l'AIMS est indispensable à la navigation et à la sécurité maritime. Créée en 1957, alors que la gouvernance internationale en matière de sécurité maritime était en plein essor, l'AIMS répondait aux besoins grandissants d'harmoniser à l'échelle internationale les règles de signalisation maritime afin de permettre aux marins d'évoluer en toute sécurité, notamment en maintenant la distance nécessaire avec les côtes.

Dès son origine, cette Association initialement nommée Association internationale des autorités des phares, a permis à une vingtaine d'administrations maritimes de se réunir et de s'organiser sous la forme d'une association de droit français. Depuis lors, afin de simplifier la tâche des navigateurs, l'AIMS a mené des expertises sur les modalités et l'ingénierie des

aides à la navigation dont les conclusions permettent de transmettre de précieuses informations techniques aux administrations maritimes et aux entreprises du secteur.

En raison de l'importance de sa mission, l'AIMS a considérablement évolué puisqu'à ce jour, elle regroupe 305 membres, dont 87 administrations maritimes du monde entier, 66 membres associés et 152 membres industriels.

Enfin, dès 1961, elle a été associée en tant que consultante à l'OMI, auprès de laquelle elle continue de travailler étroitement.

Malgré l'importance de ses activités, force est de constater que son statut actuel l'expose à différentes difficultés. Davantage perçue comme un lobbyiste que comme une organisation internationale à part entière, l'Association souhaite donc que ses statuts évoluent.

L'adoption de ce projet de loi permettra de ratifier la convention signée à Paris en janvier 2021 prévoyant la création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime. Considérant que cette évolution est nécessaire pour permettre à l'AIMS de poursuivre ses missions, notre groupe votera pour ce projet de loi.

**M. Alain David (SOC).** La transformation de l'AIMS en une véritable organisation internationale constitue indéniablement un progrès ; elle illustre une nouvelle fois l'utilité du multilatéralisme afin de résoudre des problèmes concrets et de renforcer la coopération entre États mais aussi, en l'occurrence, avec les acteurs de la navigation.

L'AIMS permet de faire cohabiter utilement ses membres associés, ports ou organisations scientifiques et de recherche, ainsi que ses membres industriels, fournisseurs d'équipements de navigation ou de balisage.

La France, qui pourra s'enorgueillir de compter une nouvelle organisation internationale sur son territoire, a vocation à emboîter le pas des premiers États qui ont ratifié la convention : Japon, Norvège, Singapour, Inde et Malaisie.

J'ai noté avec satisfaction qu'en dépit du rôle qu'ils continueront à jouer, les membres non étatiques ne feront pas partie de l'assemblée générale, organe décisionnel de l'Organisation.

Pour toutes ces raisons notre groupe votera en faveur de ce texte.

**M. M'Jid El Guerrab (Agir ens).** L'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime doit prendre la suite de l'AIMS, association créée en 1957 et dont le siège se trouve à Saint-Germain-en-Laye. Sa transformation en organisation internationale reflète le développement de son action internationale.

L'objectif est de renforcer l'harmonisation des aides à la navigation, sans modifier l'ordonnement du droit international puisque les documents issus des travaux de la future organisation demeureront non contraignants.

La convention dont la ratification nous est soumise ne présente aucune incompatibilité ni contradiction avec les engagements internationaux de la France ; elle a été élaborée conformément aux règles de droit international public, ainsi qu'avec le droit de l'Union européenne. La signalisation maritime relève en effet de la compétence exclusive des États membres, qui sont souverains dans leurs eaux territoriales. Ils tiennent leurs droits de

conventions internationales, en particulier la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

La France est le premier État signataire de cette nouvelle convention, laquelle a été ouverte à la signature de tous les États membres des Nations unies lors d'une cérémonie restreinte tenue à Paris le 27 janvier 2021. Le groupe Agir ensemble est favorable à cette ratification.

**Mme Frédérique Dumas (LT).** L'AIMS permet, par son travail de production de documents techniques, d'améliorer la sécurité maritime sur l'ensemble du globe. Les besoins sont immenses, alors que les accidents sont encore trop nombreux. Un exemple parmi d'autres : les marées noires, déversant du pétrole en mer et causant des pollutions massives, sont toujours trop fréquentes.

La transformation de l'AIMS en Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime lui permettra de disposer d'une capacité juridique d'action renforcée pour atteindre ses objectifs : elle sera plus opérationnelle, même si tout n'est pas contraignant. Ainsi, nous pourrions espérer une meilleure protection de la navigation maritime, des personnes et de l'environnement.

L'association deviendra une des trois organisations internationales en matière de gouvernance internationale des mers et des océans. Notre pays, précurseur dans ce domaine, accueillera son siège, ce qui est une bonne chose. Nous nous interrogeons toutefois sur la pertinence de maintenir le siège d'une organisation maritime en région parisienne. Pourquoi ne pas le délocaliser dans une ville à forte identité maritime ? Notre groupe a exprimé à plusieurs reprises une demande de déconcentration des ministères : cela pourrait commencer par le ministère de la mer, que l'on pourrait installer au Havre ou encore à Brest, ville à la tradition maritime très forte et qui vient d'accueillir le *One Ocean Summit*.

L'espace maritime, soit 71 % de la planète, est en train de devenir un lieu de tensions géopolitiques majeures, de conflits territoriaux ou pour l'exploitation des ressources. Les ambitions expansionnistes de nombreux États dans l'espace maritime sont inquiétantes : la Chine construit en mer de Chine méridionale des îlots artificiels afin de revendiquer une zone économique exclusive (ZEE) et de prendre le contrôle d'une zone stratégique riche en ressources pétrolières et gazières, par laquelle transite un tiers du commerce mondial. Ces îlots artificiels lui servent également de bases militaires ; de ce fait, le contrôle de la navigation maritime dans cette zone et, plus au sud, via le détroit de Malacca, revêt un intérêt stratégique majeur.

Les grands fonds marins regorgeant de ressources risquent en outre d'être pillés de façon anarchique par les grandes puissances. Dans ce contexte de tensions croissantes, il est plus que nécessaire de promouvoir le multilatéralisme et une gouvernance maritime ordonnée. Ce texte y contribuera, bien que modestement. C'est pourquoi nous le soutiendrons.

**Mme Bérengère Poletti.** Je souhaite apporter un témoignage. Lors de la préparation d'un rapport sur l'environnement international des outre-mer, j'ai visité le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) situé à Fort-de-France et géré par la marine nationale, qui porte secours à tous les bâtiments en perdition. Ce dispositif existe dans tous les outre-mer. Je tenais à rendre un hommage appuyé aux militaires, dont le travail de sauvetage et pour la sécurité des océans est remarquable.

**Mme Natalia Pouzyreff.** Lorsque j'ai été élue, en 2017, je suis allée visiter l'AIMS à Saint-Germain-en-Laye. C'est une petite équipe mais son influence s'étend dans le monde entier grâce à ses actions de formation, participant ainsi au rayonnement de la France.

Le 27 janvier dernier, une convention a été signée à Saint-Germain-en-Laye par cinquante-et-un États. Le passage du statut d'ONG à celui d'une organisation intergouvernementale présente beaucoup d'avantages. La liaison avec l'OMI sera plus équilibrée pour la France : aujourd'hui, ce sont les pays qui comptent beaucoup de chargeurs – par exemple un petit pays comme le Danemark –, ou bien ceux où les infrastructures portuaires sont les plus développées qui ont le plus de poids. La France, avec la deuxième plus grande ZEE dans le monde, verra ainsi son influence augmenter auprès de l'OMI et de l'OHI. Je remercie donc le rapporteur pour son travail et je me réjouis que ce texte puisse être voté par tous les groupes.

**M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur.** Je suis député du Havre, dont le port est désormais uni à celui de Paris dans le cadre d'une nouvelle structure, HAROPA. L'Île-de-France possède ainsi un port maritime, et le siège de l'organisation se trouvera donc bien dans un espace maritime.

S'agissant d'une organisation intergouvernementale, elle sera amenée à recevoir dans ses locaux des délégations étrangères – 2 500 experts fréquentent chaque année son académie, située au siège. S'il paraît logique que les structures opérationnelles comme le contrôle maritime douanier se trouvent à Brest ou au Havre, il est plus pratique que le siège soit installé à Saint-Germain-en-Laye. En se transformant en organisation, l'AIMS aura peut-être un problème de place pour accueillir ses adhérents, et la question d'un agrandissement se posera sans doute à terme, mais cela n'est pas le cas aujourd'hui.

Bien qu'étant très critique avec la politique gouvernementale actuelle, je tiens à saluer le travail accompli par le Quai d'Orsay en faveur de l'accueil d'organisations internationales. Ces efforts ont sans doute permis à la France, face à un concurrent important, de conserver le siège de la future organisation. Le ministère de la mer et le Quai d'Orsay ont consacré dix années à la transformation de cette association en organisation intergouvernementale.

L'AIMS, dans sa mutation, a dû régler la question des membres associés et des industriels. Le statut d'association loi 1901 permettait d'accueillir à égalité des industriels, des experts et des représentants du Gouvernement. Une organisation intergouvernementale, par définition, ne comporte que des représentants des gouvernements. Il a donc fallu trouver une solution pour ne pas perdre le lien avec les experts, gage de qualité, et pour continuer à les associer au travail de l'organisation future.

Mon groupe a demandé que ce texte ne soit pas discuté en séance publique en procédure d'examen simplifié, ce qui permettra d'avoir un débat demain matin au sujet de la mer, qui a toujours marqué l'histoire de notre pays. De plus, nous n'avons pas souvent l'occasion d'assister à la transformation d'une association en organisation intergouvernementale : il serait dommage que cela se fasse à la sauvette. Il faut en montrer tout l'intérêt et notamment rappeler les enjeux liés à la protection de l'environnement et à la prévention des accidents maritimes. Ainsi, la commission des affaires étrangères aura l'occasion de terminer cette législature avec un débat en séance.



**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Vous avez évoqué l'unification portuaire entre Paris, Rouen et Le Havre : c'était l'un des derniers engagements concrets du si regretté Antoine Rufenacht, qui a énormément œuvré pour le littoral.

J'approuve le passage en séance publique : il est toujours nécessaire de rappeler la vocation maritime de la France que, spontanément, nous avons tendance à sacrifier à sa vocation continentale.

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

*L'ensemble du projet de loi est **ainsi adopté**.*

\*\*\*\*

**Examen, ouvert à la presse, du rapport d'information sur l'espace indopacifique : enjeux et stratégie pour la France (Mme Aude Amadou et M. Michel Herbillon, co-rapporteurs).**

L'enregistrement de cette séance est accessible sur le portail vidéo de l'Assemblée nationale à l'adresse suivante :

<https://assnat.fr/5Ki5hS>

*La commission autorise le dépôt du rapport d'information sur l'espace indopacifique : enjeux et stratégie pour la France.*

*La séance est levée à 12 h 10*

-----

**Membres présents ou excusés**

*Présents.* – Mme Aude Amadou, M. Frédéric Barbier, M. Hervé Berville, Mme Sandra Boëlle, M. Jean-Claude Bouchet, M. Jean-Louis Bourlanges, M. Jean-Michel Clément, M. Alain David, M. Bernard Deflesselles, M. Christophe Di Pompeo, Mme Frédérique Dumas, M. M'jid El Guerrab, M. Nicolas Forissier, M. Bruno Fuchs, Mme Maud Gatel, M. Michel Herbillon, M. Bruno Joncour, M. Hubert Julien-Laferrière, M. Rodrigue Kokouendo, Mme Sonia Krimi, M. Jérôme Lambert, Mme Fiona Lazaar, M. Jean-Paul Lecoq, Mme Martine Leguille-Balloy, M. Frédéric Petit, Mme Bérengère Poletti, M. Jean-François Portarrieu, Mme Natalia Pouzyreff, M. Didier Quentin, M. Jean-Luc Reitzer, M. François de Rugy, Mme Sira Sylla, Mme Liliana Tanguy, Mme Nicole Trisse, M. Sylvain Wasserman

*Excusés.* – Mme Laurence Dumont, M. Nicolas Dupont-Aignan, M. Michel Fanget, M. Éric Girardin, M. Christian Hutin, M. Jean François Mbaye, M. Sébastien Nadot, Mme Valérie Thomas