

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



La Défense, le 2/03/2021

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Conseil général de l'environnement et du développement durable

L'Autorité environnementale a délibéré sur les projets suivants et rendus 11 avis lors de la séance du mercredi 24 février 2021. Ses membres ont également approuvé, suite à cette réunion, le texte d'une contribution dans le cadre d'une consultation du public sur un projet.

1. [Décret ASAP ;](#)
2. [L'aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay \(94\) ;](#)
3. [projet intitulé " réhabilitation de la carrière des Lataniers " \(974\) ;](#)
4. [La zone d'aménagement concerté \(ZAC\) Seine Gare Vitry \(secteurs Gare et Cavell\) à Vitry-sur-Seine \(94\) - Actualisation de l'avis n° EE-1209-16 ;](#)
5. [Le diffuseur de Saran-Gidy situé sur l'autoroute A10 \(45\) ;](#)
6. [Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux \(Sdage\) du district hydrographique de la Martinique \(cycle 2022-2027\) ;](#)
7. [Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux \(Sdage\) du district hydrographique de Mayotte \(cycle 2022-2027\) ;](#)
8. [Le plan de gestion des risques d'inondation \(PGRI\) du bassin Artois-Picardie \(cycle 2022-2027\) ;](#)
9. [Le plan de gestion des risques d'inondation \(PGRI\) de Martinique \(cycle 2022-2027\) - \(972\) ;](#)
10. [Le plan de gestion des risques d'inondation \(PGRI\) de Mayotte \(cycle 2022-2027\) ;](#)
11. [Le deuxième plan de gestion des risques d'inondation \(PGRI\) du bassin de Corse \(cycle 2022-2027\) ;](#)
12. [Consultation électronique relative à la liaison Est-Ouest au sud d'Avignon \(84\) ;](#)

Retrouvez en ligne le communiqué de presse

Contacts presse du ministère de la Transition écologique

Tél : 01 40 81 18 07

Mél : presse@ecologie.gouv.fr

Service presse du CGEDD/AE

Maud de Crépy

Tél : 01 40 81 68 11

Mél : maud.de-crepy@developpement-durable.gouv.fr

Bruno Hémon

Tél : 01 40 81 68 63

Mél : bruno.hemon@developpement-durable.gouv.fr

Ces avis portent sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage ou la personne responsable et sur la prise en compte de l'environnement par les projets, les plans ou les programmes. Ils visent à permettre d'améliorer leur conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Les avis ne leurs sont ni favorables, ni défavorables et ne portent pas sur leur opportunité.

Projet de décret relatif à l'accélération et la simplification des procédures (ASAP)

L'Ae a souhaité produire un avis dans le cadre de la consultation du public sur ce projet de décret.

Après avoir rappelé que la loi, que ce projet de décret a vocation à décliner, conduira à réduire la participation du public, l'avis analyse la disposition du décret qui prévoit la réduction des délais des avis de l'Ae relatifs aux projets. Cette analyse souligne le risque accru de contentieux nationaux et européens, source d'insécurité juridique pour les projets, le fait que cette réduction de délais a une portée symbolique, sans réelle incidence pour le calendrier des projets, et que l'objectif de simplification qu'il poursuit est démenti par une réglementation de l'évaluation environnementale toujours plus complexe au prix de risques juridiques accrus.

En conclusion, l'Ae s'attachera à permettre au public, au maître d'ouvrage et aux décideurs de disposer d'une information complète et fiable et de garantir de bonnes conditions pour la participation démocratique à l'élaboration des décisions publiques en matière d'environnement et continuera à développer ses analyses et ses recommandations de façon libre, indépendante et transparente.

Aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay (94)

L'aménagement du pôle-gare de Val-de-Fontenay, situé sur la commune de Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne) est porté par Île-de-France mobilités, coordonnateur de plusieurs maîtres d'ouvrage. Déjà très fréquenté aujourd'hui avec 115 000 voyageurs/jour avec deux lignes ferrées en correspondance, le RER A et le RER E, ce pôle est appelé à accueillir de nouvelles lignes avec l'arrivée du tramway T1, du projet de bus à haut niveau de service Bords de Marne, de la ligne 15 Est du réseau du Grand-Paris Express et avec le prolongement de la ligne 1 du métro venant de La Défense.

L'aménagement du pôle-gare, qui présente aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements, vise d'une part à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, en particulier en la rendant accessible aux personnes à mobilité réduite, à dissocier au maximum le fonctionnement des RER A et E, et d'autre part à accompagner l'augmentation prévisible du trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur.

Les attentes des usagers n'apparaissent pas dans le dossier. Il s'agit d'un aménagement centré sur la seule fonction de la gare comme pôle multimodal au cœur d'un quartier marqué par d'importantes coupures générées par des infrastructures de transport très fréquentées avec leurs nuisances associées. L'aménagement ne respecte en rien les orientations et les mesures environnementales pourtant annoncées dans le contrat de développement territorial " Paris Est entre Marne et Bois ".

Les recommandations de l'Ae portent en conséquence sur l'inscription du projet d'aménagement du pôle-gare dans un projet urbain d'ensemble, en lien avec les quartiers en développement, prévoyant la réduction à la source des nuisances et l'évolution vers un cadre de vie plus attractif et plus sain pour les habitants vivant à proximité. Elles portent également sur la consolidation de l'analyse des incidences d'un risque de remontée de nappes sur le pôle-gare et sur l'explicitation des conséquences fonctionnelles des choix d'aménagement retenus.

Projet intitulé " réhabilitation de la carrière des Lataniers " (974)

Le projet prévoit l'exploitation puis la remise en état paysagère de cette carrière. Il est présenté par un groupement d'entreprises pour extraire 2,5 millions de tonnes de matériaux, dont une part significative de roches massives. Le site des Lataniers représente une surface d'une vingtaine d'hectares, dont les emprises nécessaires pour créer la piste de 750 m d'accès au site qui suivra la Grande Ravine des Lataniers. Le projet, qui va bien au-delà d'une " réhabilitation ", est avant tout lié à la réalisation de la nouvelle route du littoral (NRL), puisque 2 millions de tonnes sont destinées à ce chantier, aujourd'hui quasiment interrompu faute de matériaux. C'est pourquoi l'Ae recommande, au-delà de l'autorisation de la carrière, d'actualiser l'étude d'impact de la NRL, en y incluant une tierce expertise sur les incidences relatives des différents modes constructifs permettant d'achever ce projet.

Si l'évaluation des enjeux apparaît globalement correcte dans l'étude d'impact, il est à souligner que l'appréciation des incidences souffre d'un excès d'optimisme, l'étude considérant souvent que les précautions usuelles de bonne gestion permettraient de supprimer ou réduire suffisamment la plupart des impacts.

L'Ae recommande de mettre à jour l'étude sur le bruit, les poussières, la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre en retenant un trafic maximum de 1 500 passages quotidiens de poids lourds, ce qui correspond à un engagement contractuel du groupement d'entreprises. En outre, l'évaluation du bruit provenant de la piste n'a pas été faite selon les usages pour les infrastructures de transport. L'Ae recommande d'y remédier.

La présence de la zone d'aménagement concerté (ZAC) " Cœur de Ville " à proximité immédiate de la carrière est mentionnée, et sa réalisation (qui a commencé) se poursuivra en parallèle du projet, conduisant à augmenter significativement la population exposée aux nuisances. L'Ae recommande d'en tenir compte dans l'étude d'impact, en particulier pour le bruit, les pollutions, les cumuls d'impacts et dans l'étude de dangers de la carrière.

L'existence d'une zone humide à l'embouchure de la ravine n'a pas été prise en compte dans l'étude des incidences. L'Ae recommande de compléter ce point avec les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) nécessaires. Plus généralement concernant les habitats naturels, la faune et la flore, mais aussi les continuités écologiques (le site est un corridor majeur pour le Pétrel de Barau), l'Ae recommande de compléter la démarche ERC pour réduire les impacts résiduels à un niveau négligeable – ce qui n'est pas le cas en l'état du projet. Concernant le Taphien de Maurice, le projet entraîne la destruction d'habitats fonctionnels. Il reste nettement insuffisant et nécessite des mesures complémentaires substantielles.

Zone d'aménagement concerté (ZAC) Seine Gare Vitry (secteurs Gare et Cavell) à Vitry-sur-Seine (94) - Actualisation de l'avis n° EE-1209-16

Le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Seine Gare Vitry, situé sur la commune de Vitry-sur-Seine (94), est porté par l'Établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA). La ZAC a été créée par un arrêté préfectoral du 5 juin 2012, puis modifiée à deux reprises ; elle bénéficie d'une autorisation au titre de la " loi sur l'eau ". Le secteur correspond actuellement à une zone d'activités industrielles. Il est situé en zone d'aléa inondation fort à très fort (crue lente).

Depuis sa dernière présentation en 2016, le projet a peu évolué : un collège a été construit et un projet de groupe scolaire a été déplacé pour éviter son implantation sur un premier site pollué (mais à l'emplacement d'un autre site pollué). La principale avancée du dossier est l'actualisation de l'étude d'impact, qui n'avait pas été faite en 2016. Il conviendrait de développer de façon plus explicite dans l'étude d'impact les résultats des études et processus conduits depuis 2016, soit pour apporter des réponses à des observations sur des enjeux importants, en particulier celles formulées par l'autorité environnementale, soit pour faire état du stade d'avancement de l'analyse lorsqu'elle n'est toujours pas conclusive.

L'Ae recommande de rehausser l'ambition du projet en termes d'espaces verts, d'inclure le rehaussement de l'avenue Salvador Allende dans la première phase du projet et de démontrer comment sera respecté l'objectif " *de ne pas augmenter la vulnérabilité des zones urbanisées ou à urbaniser en zone inondable* " et de préciser comment la résilience des réseaux et la gestion de crise pourront être assurées.

L'Ae recommande également de rappeler les raisons du choix d'implantation du collège, de justifier ceux du groupe scolaire et de la crèche sur des sites et sols pollués, et de joindre au dossier les plans de gestion de ces sites, les mesures de traitement de la pollution et l'analyse des risques sanitaires résiduels.

Les autres recommandations de l'Ae concernent les aménagements et activités prévus en rez-de-chaussée, la limitation du nombre de places de stationnement, les objectifs en termes de performances énergétiques des bâtiments et les incidences de la production d'énergie géothermique.

Diffuseur de Saran-Gidy situé sur l'autoroute A10 (45)

Le diffuseur de Saran-Gidy, porté par Cofiroute, concessionnaire de l'autoroute A10, a pour objectif principal de faciliter l'accessibilité au Pôle 45, vaste zone économique (notamment logistique) au nord-ouest de l'agglomération orléanaise. Le trafic quotidien attendu est de 6 800 véhicules en 2024 dont environ 30 % de poids-lourds. Le diffuseur s'inscrit dans le même secteur géographique que

l'élargissement à 2x4 voies de l'autoroute sur une vingtaine de kilomètres, dont les travaux seront quasi concomitants.

Certaines informations importantes font défaut dans le corps de l'étude d'impact. Celle-ci ne permet pas d'apprécier l'ensemble des effets de l'élargissement et du diffuseur, notamment sur le milieu naturel, le paysage et la gestion des matériaux. L'Ae recommande donc de présenter un dossier plus clair, réintégrant en son sein les éléments nécessaires à la bonne compréhension des impacts tant spécifiques au diffuseur autoroutier que globaux.

La solution technique retenue par le maître d'ouvrage pour le diffuseur a de fait privilégié d'autres critères que ceux relatifs à l'environnement, et a pour conséquence une nouvelle consommation d'espaces naturels (espace boisé classé utilisé par de nombreuses espèces, notamment de chiroptères) dans un secteur où ces espaces reculent du fait de l'urbanisation liée au développement d'activités économiques. L'Ae constate que ce projet contribue au développement urbain non maîtrisé du secteur du nord orléanais.

Les réponses apportées aux impacts sur le milieu naturel ne sont pas toujours précisées dans le dossier et les mesures compensatoires ne s'avèrent pas suffisantes. L'Ae recommande de compléter le dossier pour lever les incertitudes et de renforcer substantiellement les mesures compensatoires.

L'Ae recommande également de présenter une analyse globale des effets de l'élargissement de l'A10 et du diffuseur, notamment en matière de paysage, de gestion des matériaux et de mesures compensatoires.

Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du district hydrographique de la Martinique (cycle 2022-2027)

Le projet de schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (Sdage) 2022-2027 du district hydrographique de Martinique a été approuvé par le Comité de l'eau et de la biodiversité le 15 octobre 2020. L'évaluation environnementale est d'une présentation agréable, comporte de nombreuses informations qui complètent utilement le Sdage et sa méthode est conforme à ce qui est généralement attendu. Néanmoins, elle ne s'appuie pas suffisamment sur le bilan du précédent Sdage, du programme de mesures et de leurs effets, pour pouvoir tirer de celui-ci toutes les conséquences utiles sur les leviers à utiliser et sur les effets à attendre de ce nouveau Sdage.

Le Sdage est marqué par la nécessité de progresser de façon importante pour ce qui concerne l'assainissement, collectif et non collectif, ainsi que pour le traitement et la distribution de l'eau potable en tenant compte du changement climatique. Il est incontestable que l'atteinte du bon état de l'ensemble des masses d'eau ne peut être obtenue que si les dispositifs d'assainissement sont mis en conformité, ce qui suppose un engagement déterminé de l'ensemble des acteurs.

Pour l'Ae, l'évolution de l'urbanisation devrait être conditionnée au respect de la réglementation relative à l'assainissement et à l'approvisionnement en eau potable, et notamment à l'atteinte des objectifs fixés dans les contrats de progrès.

L'Ae recommande de faire état des actions prévues dans les plans " chlordécone " et de leurs effets attendus sur la qualité des masses d'eau, de tenir compte des effets combinés de cette contamination et de l'érosion des sols induite par l'utilisation de produits phytosanitaires et de mieux justifier les reports de délai et l'affichage d'objectifs moins stricts, en précisant en particulier la trajectoire de progrès permise par le Sdage et le programme de mesures.

L'Ae recommande enfin de compléter l'évaluation environnementale par un volet relatif aux pressions des activités portuaires et maritimes, afin de préciser leur contribution au déclassement des masses d'eau littorales et, le cas échéant, de renforcer ou préciser les dispositions du Sdage qui les concernent.

Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) du district hydrographique de Mayotte (cycle 2022-2027)

Le projet de schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (Sdage) 2022-2027 du district hydrographique de Mayotte a été approuvé par le Comité de l'eau et de la biodiversité le 16 novembre 2020.

La couverture des besoins élémentaires (eau potable, assainissement...) n'est pas encore assurée pour tous les Mahorais. La ressource en eau par habitant est très faible, ce qui place Mayotte en situation de

pénurie au regard des critères de l'organisation mondiale de la santé (OMS), avec de graves crises d'approvisionnement en eau les années de faible pluviométrie. Eau et milieux aquatiques sont soumis à de fortes pressions (prélèvements, pollution par les eaux usées et les déchets, ruissellement et érosion, urbanisation légale ou non). Cette situation n'est pas sans conséquences sur la biodiversité, exceptionnelle à Mayotte (forêts humides, mangroves, lagon...).

Le programme de mesures est à la fois très ambitieux et malgré tout encore insuffisant au vu des besoins encore non satisfaits des Mahorais et des enjeux majeurs que représentent la protection de l'eau et celle de l'environnement. L'exécution du programme de mesures, pourtant déjà très riche, ne permettra pas à elle seule une mise en conformité de l'assainissement avec la réglementation européenne et un travail considérable reste à accomplir en matière de gestion des déchets pour préserver les cours d'eau, les ravines, le littoral (mangroves) et le lagon. La mise en œuvre du programme pourrait en outre générer de nouveaux impacts si la prise en compte de l'environnement dans la réalisation des grandes infrastructures (retenues, voire usines de dessalement) n'était pas à la hauteur des enjeux.

La mise en œuvre d'un programme de mesures aussi conséquent reste un défi à relever pour un département de la taille de Mayotte, aux moyens financiers et humains, très limités et à renforcer, notamment en ingénierie.

Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) - (cycle 2022-2027)

Le deuxième plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2022-2027 a vocation à être arrêté par le préfet coordonnateur de bassin. Les PGRI déclinent la stratégie nationale de gestion des risques d'inondation. Ils sont opposables notamment aux documents d'urbanisme, aux plans de prévention des risques (PPRI) et aux autres décisions administratives dans le domaine de l'eau. Les stratégies locales de gestion du risque inondation (SLGRI), adoptées pour les territoires à risques importants d'inondation (TRI) correspondants aux secteurs où le risque est le plus fort, déclinent localement leurs objectifs et dispositions.

Bassin Artois-Picardie

Ce deuxième PGRI présente peu d'évolutions par rapport au précédent, mettant toutefois davantage l'accent sur l'absence de construction en zone d'aléa fort, le recours aux solutions fondées sur la nature, la prise en compte du changement climatique dans la détermination des aléas et la prise en considération des phénomènes de ruissellement.

L'évaluation environnementale ne s'appuie pas sur un bilan des effets du premier plan et apporte peu d'éléments sur les incidences probables de ce deuxième PGRI. Elle met en avant un impact *a priori* favorable sur le risque d'inondation et sur l'environnement. Elle ne permet pas de finaliser une liste d'indicateurs de suivi encore en cours de définition.

L'Ae recommande d'analyser les incidences des modifications apportées aux dispositions afin de mettre en évidence les effets de la révision du PGRI et de fixer des objectifs quantifiés de réduction, en fin de cycle, des enjeux exposés au risque d'inondation. Elle recommande également de faire figurer une synthèse de la mise en œuvre des SLGRI, une analyse des TRI et de leur désignation dans le PGRI ainsi que la liste des indicateurs retenus, leur valeur de début de cycle, et leur valeur objectif de fin de cycle.

L'Ae recommande aussi de préciser les objectifs visés à l'horizon 2027 en termes d'amélioration des connaissances et de prise en compte du changement climatique.

L'Ae recommande enfin de mieux apprécier les conséquences et la prise en compte des évolutions du PGRI dans les SLGRI, les PPR et les documents d'urbanisme et de procéder à une évaluation environnementale des SLGRI et des programmes d'actions de prévention des inondations (Papi).

District hydrographique de la Martinique (972)

Le projet de deuxième PGRI présente des évolutions mesurées par rapport au premier. L'adaptation au changement climatique et la prise en considération des phénomènes de ruissellement et des risques littoraux sont toutefois explicitement introduites dans les objectifs nationaux.

Le PGRI comporte l'essentiel des éléments attendus d'un tel document dans le contexte spécifique de La Martinique. Au regard de ses caractéristiques et du retour d'expérience, La Martinique est modérément exposée aux risques d'inondation. Le dossier est de bonne qualité formelle et globalement proportionné à cette situation.

Sa mise en œuvre souffre d'un défaut de portage politique et de mobilisation des acteurs et du public. La prévention des risques d'inondation a connu plusieurs avancées, mais la plupart des outils ayant vocation à décliner la directive inondation sont encore à l'état de projet. La structuration très progressive des compétences et de l'ingénierie nécessaires à la déclinaison concrète des dispositions ne devrait pas ralentir plus longtemps la mise en œuvre effective du PGRI. L'approche au fil de l'eau, ne garantit pas une appréciation globale du risque d'inondation à l'échelle de territoires cohérents, intégrant tous les types d'actions et prenant en compte le changement climatique. La démarche précurseur de Rivière-Pilote devrait être utilisée comme un exemple pour les autres communes ; la priorité reste l'aboutissement d'une SLGRI et d'un Papi pour la vallée de la Lézarde et la baie de Fort-de-France.

Les recommandations de l'Ae promeuvent un pilotage partenarial plus régulier du PGRI et le choix d'objectifs opérationnels et d'indicateurs stabilisés traduisant des priorités encore à définir.

District hydrographique de Mayotte (976)

L'évolution entre le premier et le deuxième PGRI n'apparaît pas clairement et semble cependant mesurée, les orientations nationales ayant fait le choix de modifications minimales pour conforter en priorité les stratégies locales de gestion des risques d'inondation. L'adaptation au changement climatique et la prise en considération des phénomènes de ruissellement et des risques littoraux sont toutefois explicitement introduites dans les objectifs.

Le PGRI comporte l'essentiel des éléments attendus d'un tel document dans le contexte spécifique de Mayotte. Ses dispositions, dont plusieurs sont rédigées conjointement avec les dispositions du projet de schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux 2022-2027, identifient clairement l'objectif du respect du fonctionnement des systèmes naturels. Le volet sensibilisation des habitants aux risques est développé à juste titre.

L'analyse s'appuie sur des dispositions propres au PGRI pour coter ses incidences sur chaque enjeu et n'apporte pas de conclusion spécifique concernant les dispositions affectant l'environnement. Il aurait été intéressant de caractériser les interactions entre dispositions et objectifs et d'analyser la sensibilité du PGRI à chacun de ses objectifs ou dispositions. La mise en œuvre d'un dispositif de suivi de l'efficacité de chacune et de l'ensemble de ses dispositions est nécessaire.

L'Ae recommande principalement de renforcer la prise en compte des effets du changement climatique, de veiller à la réalisation d'évaluations environnementales des projets et programmes contribuant à la prévention des inondations et de rendre les PPR prescriptifs en matière de diagnostic de vulnérabilité. La constitution d'une gouvernance solide et engagée est une priorité.

District hydrographique de Corse

Le projet de deuxième PGRI présente peu d'évolutions par rapport au premier.

L'évaluation environnementale ne s'appuie pas sur un bilan quantitatif des effets du premier plan, et de ce fait apporte peu d'éléments concrets sur les incidences probables du document. L'Ae recommande à cet égard d'analyser plus finement les impacts potentiellement négatifs des dispositions du PGRI et d'en déduire les points de vigilance à prendre en compte dans sa mise en œuvre. Afin d'éviter de perpétuer la lacune liée à l'absence d'éléments de suivi appropriés, l'Ae formule plusieurs recommandations visant à consolider un dispositif d'indicateurs accompagné de cibles et de faire partager le suivi en s'appuyant sur une instance de gouvernance associant l'ensemble des parties prenantes, en lien avec le comité de bassin, afin de s'assurer de la bonne articulation du PGRI avec le Sdage.

Pour rendre le PGRI plus opérationnel, l'Ae recommande principalement d'évaluer les effets attendus des mesures du PGRI sur le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (Padduc), ainsi que sur les PPRI et documents d'urbanisme en intégrant les temporalités de leurs révisions, d'engager une réflexion en vue d'une territorialisation plus fine des enjeux et du traitement spécifique de certaines thématiques, y compris en précisant les priorités associées (campings, équipements de gestion de crise, ...).

Dans la perspective d'une révision des outils de connaissance de l'aléa, l'Ae recommande d'intégrer dans les atlas des zones inondables les risques de ruissellement urbain et d'érosion côtière, en complément des débordements de cours d'eau et de submersion marine, et de préciser les modalités de prise en compte de l'influence du changement climatique dans la modélisation des crues ainsi que dans la

définition des évènements de référence. L'Ae recommande également d'évaluer les moyens nécessaires pour accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de la compétence de gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (Gemapi), en lien avec la collectivité de Corse.

Consultation électronique relative à la liaison Est-Ouest au sud d'Avignon

Pour la première fois depuis sa création, l'Ae a souhaité apporter une contribution sur le site de la consultation électronique relative à la liaison Est-Ouest au sud d'Avignon, au vu du mémoire en réponse produit par le maître d'ouvrage et des conditions dans lesquelles cette consultation est conduite. Elle y rappelle notamment les principales conclusions de son avis Ae n°2020-22 du 22 juillet 2020 et constate qu'aucune réponse substantielle n'y a été apportée.

Désinscription ici