

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE
art. L411-1 et L411-2 du livre IV du code de l'environnement

Référence Onagre du projet : 2016-09-13c-00698 Référence de la demande : n° 2016-00698-011-007

Dénomination du projet : Projet de rétablissement ferroviaire de la ligne Creil-Jeumont dans le cadre du projet du canal Seine-Nord Europe

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition :

Lieu des opérations : Département : Oise Commune(s) : 60400 Passel - 60400 Pont-L'Évêque- 60138 Chiry-Ourscamp

Bénéficiaire : Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)

MOTIVATION OU CONDITIONS

Contexte :

La construction du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) implique la modification du tracé de la ligne de chemin de fer Creil-Jeumont, à la hauteur des trois communes de l'Oise.

Ce nouveau tracé ferroviaire, en remblai, s'étendra sur 2200 mètres linéaires et occupera une emprise définitive de 10,4 ha et nécessitera 19,8 ha d'emprise temporaire lors des travaux. Il impliquera la construction d'un pont au-dessus du CSNE et d'un second au-dessus du cours d'eau la Divette.

Deux CERFA sont joints au dossier, l'un pour une demande de dérogation concernant la capture et l'enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées (6 espèces de poissons, 9 d'Amphibiens, 4 de Reptiles, 1 d'Insecte, 3 de Mammifères terrestres, 17 de Chiroptères et 75 espèces d'Oiseaux) et le second pour une demande de dérogation concernant la destruction, l'altération, ou la dégradation des sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées (6 espèces de poissons, 2 d'Amphibiens, 2 de Reptiles, 3 de Mammifères terrestres, 17 de Chiroptères et 75 espèces d'Oiseaux).

Avertissement du CNPN :

Le présent dossier s'est avéré extrêmement difficile à étudier, voire impossible dans le contexte de cette demande de dérogation. En effet, cette demande constitue une pièce d'un dossier de Demande d'Autorisation Environnementale et n'est pas du tout autoportante, comme elle devrait nécessairement l'être en vue d'une soumission au CNPN. Cela nécessite de la part des rapporteurs, y compris pour le volet descriptif des mesures de compensation, la consultation d'autres volets du dossier de DAE, qui reprennent pour partie les éléments de texte du dossier de dérogation, allongeant d'autant le temps de travail des rapporteurs. Le dossier, très volumineux, et, on le reconnaîtra, très riche en informations, est difficile et complexe à lire de par notamment les multiples références au dossier CSNE et sa propre démarche ERC. Ceci, sans parler, pour ce qui est des mesures de compensation, des interférences avec d'autres mesures liées à d'autres créations d'infrastructures dans le même périmètre. Les figures, que ce soit dans le corps du texte ou dans les « atlas », sont, elles aussi, difficiles à lire de même que les tableaux, souvent de grande taille.

Face à cette situation, le CNPN a cependant décidé de procéder à l'analyse du dossier, sachant que l'autre alternative aurait été d'émettre, sur la base de ces importantes difficultés d'appréhension du dossier, un avis défavorable et d'exiger la présentation d'un dossier autoportant et plus explicite. Si, une nouvelle demande devait être envoyée au CNPN sans que le dossier de demande de dérogation

soit autoportant, celle-ci serait automatiquement refusée.

Raison impérative d'intérêt public majeur :

Le CNPN ne discutera pas ici en détail du bien-fondé de la RIIPM. A partir du moment où le projet CSNE, toujours cité dans le dossier comme élément de justification, est en cours, et où on est face à une ligne ferroviaire très fréquentée, tant au niveau transport de passagers que de fret, la création sur une courte distance d'une nouvelle ligne qui permettra de ne pas rompre le service public apparaît justifié, en gardant à l'esprit qu'il s'agit toutefois d'un élément supplémentaire d'artificialisation des terres dans un secteur déjà très fortement anthropisé.

Absence de solution alternative satisfaisante :

Là aussi, le CNPN ne rentrera pas dans les détails. Il n'y a, à l'évidence, pas vraiment d'alternative à la localisation de la dérivation, à quelques détails près. Il aurait cependant été souhaitable à ce stade du dossier que des éléments concrets soient apportés à l'appui des affirmations des pages 34 et 35 selon lesquelles la solution 3CJ entraîne une réduction de l'impact environnemental. Les illustrations présentées (14 et 15), très peu lisibles, ne permettent pas de visualiser cette affirmation et une justification plus convaincante est logiquement attendue ici.

Réalisation de l'état initial :

Trois aires d'études sont définies : une aire d'étude immédiate autour de l'axe du projet de 133 ha, où un état initial complet des milieux naturels, de la faune et de la flore a été réalisé, une aire d'étude rapprochée (tampon de 1 km autour de la précédente) de 946 ha où des inventaires de terrain des milieux naturels ont été réalisés et une aire d'étude éloignée (tampon de 3 km autour de l'aire rapprochée) de 7216 ha.

Il est très difficile d'évaluer la pertinence et donc les lacunes éventuelles de l'effort d'inventaire, sachant que ces inventaires faune et flore ont été réalisés depuis 2005, il y a donc 20 ans, dans le contexte d'abord du projet CSNE et se sont poursuivis jusqu'en 2022 (2023 est indiqué dans le corps du texte, mais on ne retrouve pas cette année d'inventaire dans le tableau 8).

Compte tenu des changements très vraisemblablement induits par l'anthropisation des milieux et des changements climatiques depuis 20 ans, il aurait été préférable ici de ne considérer prioritairement que les inventaires spécifiques au rétablissement ferroviaire réalisés en 2021 et 2022/2023 en gardant la possibilité de se référer aux connaissances plus anciennes. Le tableau 8 devrait donc être reconstruit en mettant en exergue les travaux menés de 2020 à maintenant, un tableau complémentaire présentant les inventaires antérieurs. Le CNPN a éprouvé une grande difficulté à juger de la pertinence de ces inventaires. Par ailleurs, il est difficile, sauf à reprendre ligne à ligne les multiples tableaux de la partie 17.2 de l'annexe, d'estimer s'il y a bien eu des inventaires quatre saisons comme normalement attendus.

Le CNPN attend à ce qu'il y ait une réelle cohérence entre la date de présentation d'un dossier de dérogation (ici janvier 2025) et l'actualité des données et des références qui y figurent. Dans le cas présent par exemple, il est indiqué page 41 « Pour la flore et les habitats naturels, les listes rouges régionales sont à l'échelle des Hauts-de-France, et pour la faune, les listes rouges régionales sont à l'échelle de l'ancienne région Picardie », alors que plusieurs listes rouges sur la faune des Hauts-de-France existent (oiseaux nicheurs et papillons de jours, par exemple, ont été validées depuis la fin 2023 et sont accessibles en ligne (site de l'IRPN). La qualification des enjeux de conservation des espèces, bien mise en avant dans le dossier, étant liée aux listes rouges, on peut craindre ici quelques décalages en matière de classement des espèces.

Même s'il est intéressant que la démarche, quelque peu complexe, et pas toujours explicite, de qualification des enjeux (page 40 à 44) ait été présentée de manière anticipée, il aurait été souhaitable, pour la clarté du dossier, de bien distinguer dans la présentation les éléments factuels de l'état initial

de l'estimation des enjeux.

Appréciation des enjeux :

L'aire d'étude immédiate traverse différents types de milieux, principalement (Fig. 19) des milieux humides et boisés, auxquels s'ajoutent des milieux ouverts ou semi-ouverts et des milieux en eaux ; les milieux agricoles ou anthropiques sont minoritaires. Cette aire d'étude intercepte sur 23,5 ha une ZPS et est à moins d'un kilomètre d'une autre ZPS et d'une ZSC. Elle intercepte aussi une ZNIEFF de type 1 sur 12,1 ha et est à moins d'un kilomètre d'une autre ZNIEFF de type 1. Elle intercepte aussi une ZNIEFF de type II sur 101,72 ha et une ZICO sur 131,7 ha. Une forêt domaniale, classée en réservoir de biodiversité, est incluse dans l'aire d'étude rapprochée, en limite de l'aire d'étude immédiate et trois corridors écologiques multitramés d'importance recoupent ou jouxtent l'aire d'étude immédiate.

Ces multiples éléments, s'ajoutant au grand nombre d'espèces protégées présentes, viennent souligner l'impact potentiellement très fort sur la biodiversité de la création de cette ligne qui traverse des milieux remarquables ou à fort enjeu de conservation.

Comme indiqué précédemment, la démarche conduisant à l'estimation des enjeux, tant pour les espèces que les habitats, fait l'objet d'un long développement. La prise en compte des listes rouges y occupe une place essentielle, mais l'incidence éventuelle de facteurs de pression locaux sur certaines espèces aurait pu être analysée. On note le distinguo fait entre habitat spécifique pour les espèces à fort enjeu présentes dans l'aire d'étude immédiate et habitats génériques considérés comme pouvant regrouper des espèces à enjeu moyen ou faible.

Pour la flore, on note l'importance des boisements humides. L'absence, dans le corps du texte ou en annexe, d'une liste exhaustive des espèces végétales rencontrées surprend.

En ce qui concerne la faune :

- Pour les poissons, deux espèces protégées ont des enjeux assez forts à forts et on note le potentiel de frayères de la Divette, cours d'eau qui sera traversé par la ligne nouvelle.
- Pour les Mollusques, aucune espèce protégée n'est rapportée. Pour ce taxon, l'utilisation de l'ADNe aurait été très souhaitable, en complément de la méthodologie utilisée.
- Pour les Amphibiens, sur les neuf espèces protégées présentes dans l'aire d'étude rapprochée, seule la Rainette verte est considérée comme à enjeu assez fort sur une surface de 61,3 ha. Le cas du Triton ponctué aurait dû faire l'objet d'une analyse et d'une prise en compte au moins au même niveau, étant donné le déclin marqué de cette espèce et le statut « quasi-menacé » sur la liste rouge nationale.
- Pour les Reptiles, quatre espèces protégées sont présentes ou potentiellement présentes dans l'aire rapprochée, mais aucune n'est considérée comme à enjeu fort.
- Pour les Insectes, seul le Cuivré des marais, protégé, est considéré comme à enjeu moyen. S'agissant d'une espèce faisant l'objet d'un Plan national d'action, il convient de relever ce niveau d'enjeu. On note l'absence d'espèces protégées de Coléoptères saproxyliques qui ont été recherchés de manière spécifique.
- Aucune des quatre espèces protégées de mammifères terrestres présentes ou potentiellement présentes dans l'aire rapprochée ne paraît présenter d'enjeu fort.
- Pour les 16 espèces de Chiroptères présentes et toutes protégées, deux espèces se dégagent comme présentant des enjeux assez forts, la Noctule commune et le Grand Rhinolophe. La surface d'habitat spécifique a été estimée à 65,1 ha. On note que le Grand murin qui ne figure pas dans le tableau 31, est présent dans le tableau 32 avec un niveau d'enjeu fort. Il doit donc se rejouter aux deux premières espèces.
- Pour les Oiseaux nicheurs, 73 espèces sont protégées et 16 sont considérées comme à enjeu assez fort, fort ou très fort (Milan noir, par exemple). On note l'absence du Milan royal, potentiellement présent, dans la liste des espèces observées. 54 espèces protégées sont hivernantes (pourquoi le chiffre de 9 espèces hivernantes figure-t-il partie gauche page 102 ?).

Des surfaces d'habitats spécifiques, allant de 1,5 à 68,6 ha sont estimées dans la logique de la démarche suivie et de nombreux habitats génériques listés.

- Cinq espèces exotiques envahissantes, dont le Raton laveur, ont été observées dans l'aire d'étude rapprochée.
- Il est indiqué qu'environ 70% de la surface de l'aire d'étude immédiate est occupée par des habitats génériques à niveau d'intérêt élevé (formations boisées, milieux humides ou en eau).

En synthèse, il est indiqué que les habitats spécifiques des espèces à enjeu élevé représentent une surface de 61,3 ha pour les Amphibiens, de 65,1 ha pour les Chiroptères et de 81,2 ha pour les Oiseaux, au sien de l'aire d'étude immédiate.

Même si la publication des listes rouges Hauts de France et les différences qui peuvent apparaître avec le contenu de listes plus anciennes peuvent modifier à la marge certains des éléments résumés ci-dessus, en particulier pour les insectes, et que des lacunes peuvent être soulignées, on peut considérer que l'appréciation des enjeux présentée dans le dossier est réaliste et peut donc constituer une base pertinente pour le déroulé de la séquence ERC.

Évaluation des impacts bruts potentiels :

Il est indiqué que l'emprise maximale d'intervention dans le cadre du projet sera de 30,2 ha et que l'emprise définitive portera sur 10,4 ha. On a vu que le projet s'insère dans un périmètre riche en espèces et en habitats d'intérêt écologique. Le projet aura donc un impact sur le bon état des espèces en phase travaux et un impact en phase d'exploitation. Les tableaux 40 et 41 font une synthèse réaliste et a priori complète des impacts directs ou indirects, permanents ou temporaires, sur la flore et la faune, en précisant pour celle-ci les taxons touchés, parmi bien sûr les taxons étudiés.

Mesures d'évitement et de réduction (E-R) :

Un grand nombre de mesures E et R sont proposées.

Trois mesures d'évitement sont listées. La première vise à éviter des secteurs à enjeux lors de la phase de conception du projet. Il s'agit en fait du choix du trajet de la ligne avec l'alternative déjà vue lors de l'analyse des solutions alternatives entre le trajet 2CJ et le trajet 3CJ, retenu au final. A nouveau, il est difficile à la lecture de la fiche 1 d'évaluer en quoi le tracé 3CJ permet « d'éviter des secteurs à enjeux écologique (boisement notamment) », d'autant que les figures 5 et 6 sont les mêmes que les figures 14 et 15 présentées à l'occasion de la présentation de la partie sur l'absence de solutions alternatives ; ces figures ne sont pas du tout informatives et doivent être reprises dans un souci de clarification !

La seconde mesure, elle-même divisée en deux, traite de l'évitement géographique en phase travaux. Il s'agit en fait de mettre en place un balisage pour protéger des zones sensibles à proximité de l'emprise du chantier et d'interdire que des installations fixes de chantier ou des dépôts provisoires soient placés en zone sensible. Ces deux mesures devraient être utiles, mais il s'agit plus de mesures de réduction que de vraies mesures d'évitement. La dernière mesure d'évitement vise à interdire des rejets directs dans le CSNE issus d'activités humaines ; elle ne semble donc pas concerner directement le projet discuté ici. Le tableau 43 liste les espèces considérées comme préservées par ces mesures d'évitement. En l'absence d'un argumentaire en appui, il est difficile d'estimer la pertinence de ces listes.

62 mesures de réduction sont listées dans le tableau 44, mais en fait seules 25 concernent le présent dossier de dérogation espèces protégées. Une fois encore on peut regretter ce type de confusion dans un dossier spécifique de demande de dérogation qui devrait être autoportant.

Il est difficile de procéder à une analyse critique de chaque mesure, dont beaucoup, classiques en pareil cas, semblent pertinentes et, a priori, devraient être utiles.

- On note toutefois que les mesures R01 et R02 semblent très proches des mesures d'évitement vue plus haut (limitation des emprises des travaux, balisages préventifs...).
- Compte tenu du mélange entre les mesures concernant des parties différentes du dossier de DAE, on passe de la mesure R02 à la mesure R14 ! Concernant cette dernière, il serait souhaitable que soit précisées les techniques d'éradication, espèce par espèce, des EEE ; des précautions doivent en effet être prises à ce niveau (on note que des éléments partiels de réponse sont apportés dans la mesure R54).
- Concernant la mesure R26, la liste des espèces visés étonne un peu puisqu'il est indiqué que la mesure concerne principalement des milieux agricoles, milieux qui ne sont que très peu représentés ici.
- Concernant la mesure R34 sur les bonnes pratiques de chantier, il est difficile d'estimer quel sera le niveau de réduction des impacts sur « Toutes espèces », une expression que l'on retrouve citée dans plusieurs mesures.
- On ne peut qu'approuver les mesures R40 et R46 concernant la petite faune, mais sachant qu'une voie ferrée est une infrastructure linéaire susceptible de bloquer les déplacements de la grande faune, quelles mesures sont envisagées pour en faciliter les déplacements ?

Le vaste tableau 48 fait la synthèse des mesures de réduction, mais parler « d'espèces à enjeux préservées » peut sembler un peu exagéré en l'absence d'une justification plus détaillée. Il vaudrait mieux parler ici « d'espèces à enjeux ciblées », leur préservation n'étant pas nécessairement assurée.

Impact résiduel :

Moyennant quelques légères modifications rédactionnelles, le paragraphe 6.6.2. aurait pu très utilement figurer en amont de la présentation des mesures E et R car, en les reprenant, il les explicite et surtout les justifie avec clarté.

La synthèse qui est faite des impacts résiduels sur les espèces protégées apparaît globalement pertinente (voir aussi tableau 49), même si certaines remarques faites à l'occasion de l'appréciation des enjeux restent valables. La synthèse sur les impacts en fonction des habitats dits génériques semble aussi complète et aborde quelques points originaux (végétation héliophytique) et permet de bien appréhender le tableau 50.

En synthèse, on constate que ce sont les secteurs boisés, humides ou non, qui subiront les impacts les plus importants, ce qui apparaît logique eu égard aux surfaces que ces milieux représentent dans l'aire d'étude immédiate.

On apprend page 208 que le fragment de voie ferrée actuel sera supprimé et ses emprises restaurées, ce qui, sauf erreur, n'avait pas été indiqué antérieurement.

Compensation :

Le projet adopte comme méthode de dimensionnement de la compensation, la méthodologie des Unités Fonctionnelles de Compensation (UFC) proposée par la société Biotope. Il s'agit d'une méthode d'équivalence par écart de milieux, qui sous-entend donc l'utilisation d'unités de compensation, tant au niveau des « pertes » (impacts permanents) que des gains attendus suite aux mesures de compensation. Cette méthode présente l'intérêt de mettre en avant non pas uniquement des surfaces de compensation, mais des éléments de fonctionnalité écologique. Pour le calcul des gains de compensation, en particulier, le calcul du nombre d'unités de compensation prend en compte le différentiel entre l'intérêt final écologique attendu du site de compensation et son intérêt initial. La plus-value écologique de la démarche compensatoire est donc centrale. Cela reste pour partie théorique et des biais existent, notamment pour ce qui est de l'estimation du niveau d'intérêt fonctionnel des habitats, mais on peut développer une approche critique à ce niveau et on échappe à une approche purement surfacique souvent réductrice.

Le tableau 52 fait la synthèse des besoins de compensation par taxons de faune en mettant en parallèle

les impacts surfaciques et l'estimation des pertes fonctionnelles (UFC) et le tableau 53 fait pareil pour les habitats génériques des espèces protégées d'enjeu faible et moyen.

Deux sites de compensation ont été identifiés, le Bois de la Divette, de 25,7 ha et la zone des étangs de Ecazieux, de 43,3 ha.

Pour la description détaillée des mesures de compensation, les rapporteurs doivent se tourner vers la pièce C5 du dossier de DAE, de même que pour être informés du « planning » de ces mesures. Une fois encore, le présent dossier aurait dû être autoportant et la description des mesures compensatoires aurait dû figurer dans le dossier de dérogation espèces protégées.

A ce stade d'avancement du dossier, une étonnante digression porte, § 7.6, sur les interférences entre le projet de rétablissement ferroviaire et des mesures de compensation antérieures (trois mares de compensation impactées par les emprises du projet) et, si on comprend bien, sur les interférences entre les mesures compensatoires proposées dans le cadre du présent dossier et d'autres mares de compensation établies antérieurement. La logique de la présentation de la démarche compensatoire est totalement rompue et ne reprend son cours qu'avec le § 7.7 quatre pages plus loin, à condition toutefois que les rapporteurs aient pris dans le même temps connaissance de la pièce C5 puisque les tableaux 55, 56 (équivalence fonctionnelle), 57 et 58 (équivalence surfacique), prennent en compte les gains des mesures compensatoires explicitées dans la pièce C5 et que des conclusions sur l'atteinte de l'équivalence fonctionnelle sont présentées p. 230 !

Que nous apprend donc la pièce C5, intitulée « Programme intégré de compensation » ?

Après rappel des besoins de compensation, la pièce C5 présente les deux sites de compensation ainsi que les mesures prévues. Cette organisation complexifie la lecture et surtout l'appréhension du bien-fondé de cette compensation. A minima, cette partie devrait être reprise dans un tout permettant au rapporteur de comprendre la logique de cette compensation.

Pour le site du bois de la Divette, le tableau 4 présente les enjeux écologiques et les opportunités. Ces dernières relèvent du déclaratif et il est difficile de conclure quant à la pertinence des attentes formulées. La description des interventions proposées permet toutefois de mieux appréhender les bénéfices écologiques. Le commentaire relatif à la part des habitats naturels qui ne seront pas concernés par les travaux, où les habitats sont de niveau d'intérêt élevé, étonne un peu en termes de cohérence avec le choix du site et ce qui y est prévu. Le CNPN rappelle que tout calcul de proportion d'habitat non impacté est sans objet dès lors qu'il dépend d'une surface initiale arbitraire. On notera que les cartes présentées sont très difficiles à lire. A nouveau, il est question des interférences entre ce projet compensatoire et les mares compensatoires créées antérieurement. Il n'est pas possible d'estimer la pertinence des gains d'UFC annoncés dans le tableau 5 et le tableau 6.

Le site des Ecazieux est constitué majoritairement d'eaux dormantes. On y trouve déjà des espèces d'Oiseaux à enjeu fort et quelques habitats d'intérêt communautaire (aulnaies frênaies et ripisylves) en bon état de conservation. Le tableau 9 suscite les mêmes commentaires que son équivalent du Bois de la Divette. On comprend par contre à la lecture des interventions proposées que l'objectif est ici d'abord de combler les plans d'eau et de créer des boisements et prairies humides, tout en maintenant en eau libre une partie des gravières.

La pertinence des gains d'UFC (tableau 10) est toujours difficile à évaluer même si la nature relativement drastique des modifications proposées (comblement des plans d'eau) en rend certains plus réalistes. Les gains d'UFC par espèces (tableau 11) semblent par contre très hypothétiques et se doivent d'être justifiés.

Des informations sont données sur les prévisions de maîtrise foncière des sites de compensation et sur les modalités de gestion sur 30 ans de ceux-ci.

Plusieurs mesures d'accompagnement, a priori pertinentes (création de micro-habitats notamment)

sont proposées et décrites. Des mesures de suivi sont prévues et présentées dans la pièce C5, de même que le coût des mesures de compensation.

Commentaires et conclusions

Le projet, d'envergure relativement modeste, de rétablissement ferroviaire, répond pour une large part à une RIIPM et l'absence de solution alternative de moindre impact apparaît justifiée.

Le dossier de dérogation présenté, partie d'un dossier plus vaste de DAE, n'est pas autoportant et nécessite, de la part des rapporteurs, un effort d'appréhension considérable, de par sa construction complexe et la nécessité de se rapporter à d'autres parties du dossier de DEA, ce qui est tout à fait anormal et très regrettable.

Le dossier inclus à l'évidence énormément d'éléments de connaissance, notamment pour ce qui est de l'état initial. Cependant, l'estimation de ces enjeux se base sur des inventaires qui ont commencé il y a plus de 20 ans et il aurait été souhaitable de définir ces enjeux en considérant en priorité les inventaires de moins de 5 ans. L'estimation des enjeux et l'évaluation des impacts bruts apparaissent réalistes. Les deux mesures d'évitement devraient être utiles, mais il s'agit plus de mesures de réduction que de vraies mesures d'évitement. Les mesures de réduction, très nombreuses, apparaissent globalement pertinentes.

Le choix d'une méthode de dimensionnement de la compensation connue et permettant d'échapper à une approche purement surfacique est aussi à saluer.

Par contre la mise en œuvre de cette méthode de dimensionnement de la compensation pose problème et le CNPN n'a pas été, en particulier, en mesure de juger du réalisme des gains en matière d'UFC annoncés pour les deux sites de compensation, d'autant que la nature et les particularités écologiques des sites choisis, en particulier le bois de la Divette, pour partie remanié dans le cadre des travaux du CSNE et du rétablissement ferroviaire, ne facilitent pas une telle analyse. L'interférence entre les mesures compensatoires prévues ici et des mesures compensatoires antérieures associées à d'autres infrastructures aurait dû être évitée.

Pour ces dernières raisons, et compte tenu aussi des grandes difficultés d'appréhension du dossier, **le CNPN émet un avis défavorable.**

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :

Le vice-président de la commission espèces et communautés biologiques : Maxime Zucca

AVIS : Favorable ☐

Favorable sous conditions ☐

Défavorable ☒

Fait le : 25/03/2025

Signature :

Le vice-président



Maxime ZUCCA