

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 : n° 2025-11-13c-01648

Référence de la demande : n° 2025-01648-031-001

Dénomination du projet : Lignes maritimes Longoni-Mamoudzou-Iloni

Demande d'autorisation environnementale - Date de mise à disposition : 30/05/2024

Lieu des opérations : - Département : Mayotte

- Commune : 97600 Koungou, 97600 Mamoudzou, 97660 Dombeni

Bénéficiaire : Conseil Départemental de Mayotte

MOTIVATION OU CONDITIONS

Espèces protégées concernées

Le dossier de demande de dérogation concerne la destruction, la perturbation et/ou la capture de 51 espèces animales protégées : 8 espèces de reptiles dont 2 espèces de tortues marines, 7 espèces d'arthropodes, 31 espèces d'oiseaux et 5 espèces de mammifères dont une espèce de dauphin. Le dossier de demande de dérogation concerne également la destruction, l'altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos de ces espèces animales protégées.

Contexte

Le projet porté par le Département de Mayotte consiste à aménager trois gares maritimes sur les communes de Mamoudzou, Dombeni (Iloni) et Koungou (Longoni), afin de mettre en service deux lignes régulières de transport de voyageurs. Il s'inscrit dans un contexte de forte croissance démographique et de saturation chronique du réseau routier, liée à la concentration des emplois et des services à Mamoudzou.

Raison impérative d'intérêt public majeur

Le Département de Mayotte projette la construction de trois gares maritimes pour la mise en service de deux lignes régulières de transport de voyageurs reliant Mamoudzou à Dombeni (plage d'Iloni) et à Koungou (port de Longoni). Inscrit dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transports depuis 2011, ce projet répond aux difficultés structurelles de mobilité liées à la croissance démographique et à la saturation du réseau routier. Il vise à réduire les temps de trajet, sécuriser les déplacements quotidiens et améliorer l'accès aux emplois, aux établissements scolaires et aux services publics majoritairement localisés à Mamoudzou, contribuant ainsi à la continuité du service public de transport et à la réduction des inégalités territoriales.

Compte tenu de ses bénéfices sociaux, économiques et environnementaux, le projet relève de raisons impératives d'intérêt public majeur au sens de l'article L.411-2 du Code de l'environnement. Toutefois, le bénéfice environnemental reste à nuancer : le bilan carbone reste significatif en raison du nombre de navettes journalières : 84 et 112 pour les deux lignes et d'un contexte de diminution tendancielle des émissions des véhicules routiers, et d'une route maritime ne permettant pas de réduire le temps du trajet entre les villes. De même, les estimations du report du trafic routier sur le trafic maritime semblent relativement faibles : le service capterait 9% des déplacements motorisés la première année de son fonctionnement et augmenterait les années suivantes à 13%.

Absence de solution alternative satisfaisante

Conformément à l'article L.411-2 du Code de l'environnement, le projet répond à la condition d'absence de solution alternative satisfaisante : les besoins de mobilité entre les communes périphériques et Mamoudzou s'inscrivent dans un contexte de saturation importante du réseau routier. Les solutions fondées sur le seul développement d'infrastructures terrestres ont été écartées, dès lors qu'elles impliqueraient des travaux d'extension ou de création de voiries, générant une artificialisation accrue du littoral, une consommation d'espaces naturels et des impacts environnementaux plus importants à long terme. La solution retenue repose sur un transport maritime collectif, permettant de répondre aux besoins de déplacement tout en limitant l'augmentation du trafic routier, et les pressions sur les milieux. Elle constitue ainsi l'option présentant le moindre impact environnemental à l'échelle du territoire.

Etat initial

L'étude naturaliste menée sur la partie terrestre aborde l'ensemble des thématiques écologiques attendues dans le cadre d'une demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées (périmètres de protection/faune/flore/habitats/fonctionnalités écologiques) de manière particulièrement exhaustive.

Aires d'études

Les aires d'étude à terre délimitées sur les 3 sites d'implantation pour établir les diagnostics environnementaux sont cohérentes et correctement dimensionnées pour permettre une évaluation efficiente des enjeux du projet.

Zonages environnementaux

L'ensemble des zonages environnementaux réglementaires et d'inventaire a été analysé et pris en compte dans le cadre de l'étude. Les trois sites d'implantation se situent à proximité de plusieurs périmètres à enjeux (ZNIEFF terrestres et marines, Réserve Naturelle Marine, ZICO, réservoirs de biodiversité identifiés au SRCE). Toutefois, l'analyse des incidences du projet conclut à l'absence d'impact significatif sur l'état de conservation, l'intégrité ou les fonctionnalités écologiques de ces zonages.

S'agissant du site de Mamoudzou, localisé au sein d'une ZNIEFF marine, les aménagements prévus s'inscrivent dans un secteur déjà fortement anthropisé, caractérisé par une artificialisation marquée du littoral et la présence d'infrastructures existantes, notamment un quai bétonné. Dans ce contexte, le projet n'est pas de nature à générer d'incidences notables sur la biodiversité et les habitats côtiers à cet endroit.

Effort d'inventaire

Des inventaires naturalistes sont menés au sein de l'aire d'étude de 2019 à 2023, l'essentiel ayant été réalisé en 2019. Une actualisation des inventaires a été réalisée en 2023 sur 3 jours. L'effort d'inventaire, notamment concernant les sites de Illoni et de Longoni apparaît assez faible notamment au regard des habitats présents (mangroves, reliquats forêts sèches). En outre les relevés s'avèrent partiellement obsolètes, datant de 2019 pour une large part.

Protocoles d'inventaire

Les méthodes d'inventaires à terre employées dans le cadre de l'étude apparaissent standardisées et correspondent aux recommandations locales (cf. Référentiel illustré de la faune terrestre protégée de Mayotte, DEALM, 2018). Néanmoins on relèvera l'absence d'inventaires nocturnes (reptiles, insectes, rapaces) sur les sites de Longoni et de Mamoudzou. Si l'artificialité du site de Mamoudzou justifie ce biais méthodologique, le périmètre d'étude du site de Longoni ne le permet pas.

Recueil et analyse préliminaire des données existantes & méthodologies d'inventaire

La méthode d'analyse bibliographique présentée succinctement page 28 fait référence à un ensemble relativement complet de ressources bibliographiques. Aucune base de données numérique ne semble en revanche avoir été consultée dans le cadre de l'étude (SINP 976, BD Mascarine, BD Faune Mayotte). Il s'agit d'une lacune ne permettant pas d'assurer un traitement bibliographique suffisant des enjeux des zones d'étude.

Pour les espèces marines telles que mammifères marins et tortues marines, les données fournies ne reposent que sur des études déjà anciennes (pour les tortues marines 2008 à 2014). Selon le pétitionnaire, aucun site de ponte ni aucun site d'alimentation stratégique pour les tortues marines n'est à ce jour recensé sur l'aire d'étude (données datant de 2004). Par ailleurs, la distribution des tortues en pleine eau, hors des sites d'alimentation et de ponte, n'est pas connue.

S'agissant des mammifères marins, le constat de l'ancienneté des données est également fait que ce soit pour le Dugong, le Grand dauphin de l'Indo-Pacifique (2008 et 2017) ou la Baleine à bosse. Aucun inventaire n'a donc été réalisé dans le cadre de ce projet d'aménagement au motif que ces espèces sont extrêmement mobiles et que leur suivi nécessite la mise en œuvre de protocoles scientifiques. Les suivis actuels pour les tortues marines sont axés sur les sites de ponte et d'alimentation majeurs. Selon le bureau d'études, l'absence de données récentes est un point récurrent à Mayotte souligné à l'occasion de plusieurs projets d'aménagement mais qui devrait nécessiter un engagement collectif. En premier chef, les porteurs de projets d'aménagement. Des données plus récentes relatives aux cétacés ont pourtant été collectées dans le cadre du réseau Tsiono qui semble montrer une présence plus qu'occasionnelle de ces espèces.

Pour le Dugong qui fait l'objet d'un PNA, il est surprenant qu'on ne dispose pas de données plus récentes que celles datant de 2012 qui indiquaient l'extrême faiblesse des effectifs de cette espèce. Sa présence éventuelle dans la zone est considérée comme improbable ce que le CNPN ne peut valider sans analyse des données récentes.

Évaluation des enjeux

Méthode d'évaluation des enjeux

La méthode d'évaluation des enjeux de conservation liés aux espèces, présentée en ANNEXE 3, apparaît prendre en compte l'ensemble des critères pertinents pour ce type d'exercice et repose sur une logique globalement satisfaisante pour la qualification des niveaux d'enjeu.

En revanche, la hiérarchisation des enjeux de conservation associés aux habitats, présentée en page 41, appelle plusieurs remarques.

Tout d'abord, l'étude et la cartographie des habitats ont été réalisées sans s'appuyer sur un référentiel typologique existant. À Mayotte, la typologie des habitats publiée en 2005 par Vincent Boullet (HABREF 4.0) constitue pourtant la référence adaptée à ce type d'étude. L'imprécision dans la caractérisation des habitats (limitée à dix postes typologiques distincts) ne permet pas une interprétation fine des enjeux de conservation à l'échelle des sites.

À titre d'exemple, l'étude ne distingue pas les différents types de mangroves potentiellement présents à Mayotte, alors qu'au moins cinq types de compositions phytosociologiques sont décrits. Cette absence de distinction affecte directement la pertinence de l'évaluation des enjeux. En effet, selon la *Liste rouge des écosystèmes en France – Chapitre Mangroves de Mayotte* (UICN France, 2017), les mangroves externes sont classées « VU » (Vulnérable), tandis que les mangroves internes sont classées « LC » (Préoccupation mineure). Les niveaux d'enjeu de conservation associés diffèrent donc sensiblement. Sur ce point, le dossier manque de précision, ce qui fragilise la portée de l'évaluation proposée.

Par ailleurs, le choix de qualifier l'enjeu de conservation des mangroves comme « très fort » et celui des arrière-mangroves comme « fort » n'est accompagné d'aucune justification. Cette hiérarchisation apparaît d'autant plus discutable que les arrière-mangroves sont classées « CR » (En danger critique) selon l'UICN France (2017).

En conséquence, la méthode ainsi que les résultats de l'évaluation des enjeux de conservation liés aux habitats mériteraient d'être réexaminés, afin de permettre une appréciation plus fiable et plus pertinente des enjeux écologiques présents.

Habitats

En conséquence des limites méthodologiques précédemment identifiées, la hiérarchisation des enjeux de conservation liés aux habitats sur le site apparaît insuffisamment pertinente et nécessite d'être réexaminée. Cette réévaluation devra notamment tenir compte du niveau de menace pesant sur les arrière-mangroves, y compris lorsque celles-ci présentent un état de dégradation avancé.

Zones humides

Selon le code de l'environnement, les zones humides sont définies comme des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre, de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, lorsqu'elle existe, est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année » (art. L.211-1). À ce titre, les mangroves constituent des zones humides au sens du droit français.

En France hexagonale, les critères de définition et de délimitation des zones humides sont précisés par des protocoles et des listes de référence (art. L.214-7-1 et R.211-108). Toutefois, à Mayotte, en raison des spécificités pédologiques locales, ces critères ne sont pas applicables. Dans ce contexte, seules les dispositions générales des articles L.211-1 et R.211-108 du code de l'environnement font foi. Des travaux sont actuellement en cours afin d'adapter les protocoles et référentiels à ces territoires. Par ailleurs, les travaux du CBNM réalisés en 2011, notamment la liste d'espèces indicatrices de zones humides, ne présentent pas de valeur réglementaire. L'étude s'appuie néanmoins sur une méthode de délimitation fondée sur une argumentation technique structurée, permettant de justifier l'identification des zones humides présentes.

Espèces

Concernant la flore et la faune terrestre, l'étude n'appelle pas de remarque particulière. Le CNPN souligne toutefois positivement l'ampleur des déterminations taxonomiques réalisées, gage de la qualité et de l'efficacité des inventaires. L'absence de prospections nocturnes sur les sites de Longoni et de Mamoudzou vient néanmoins tempérer cette appréciation.

Une attention particulière doit toutefois être portée à l'observation, sur le site d'Iloni, du lépidoptère *Amauris nossima*, espèce protégée et déterminante ZNIEFF à Mayotte (sous réserve d'absence de confusion avec *Hypolimnias anthedon*). Cette espèce est connue uniquement à partir de quatre populations très isolées à Madagascar, où elle est en régression ; la population de Mayotte est considérée comme une cinquième population restreinte. À Madagascar, l'espèce est inféodée aux milieux forestiers, tandis qu'à Mayotte elle occupe des habitats plus variés, notamment les prairies humides. Son cycle de reproduction dépend de la présence de plantes héliotropes (Boraginaceae), en particulier *Heliotropium indicum* à Mayotte. Elle est ainsi menacée par la régression des prairies humides, les défrichements et brûlis agricoles, ainsi que par l'urbanisation. Les stations à héliotropes nécessaires à sa survie sont estimées à environ cinq sur l'ensemble de Mayotte. Bien que les inventaires botaniques n'aient pas mis en évidence la présence de cette plante sur le site d'Iloni, cette espèce doit être considérée comme présentant un enjeu de conservation fort, au regard de sa dépendance à des habitats rares et fortement menacés à Mayotte.

Enfin, on notera la catégorisation à bon escient de l'enjeu de conservation relatif au Scinque maritime (*Cryptoblepharus gloriosus*) sur le site de Longoni.

Évaluation des impacts bruts potentiels

Concernant la flore et la faune terrestres, les niveaux d'impact bruts évalués apparaissent proportionnés aux enjeux relevés et à la nature du projet. La méthodologie proposée apparaît également suffisamment structurée et détaillée.

Concernant la faune marine, les impacts bruts sont évalués notamment par rapport à la pollution sonore pendant les travaux sur les mammifères marins et les tortues marines. S'agissant des premiers, il serait souhaitable de bien distinguer lors de l'évaluation des enjeux, le Dugong, le Grand Dauphin de l'Indo-Pacifique et la Baleine à bosse. La sensibilité des cétacés dans le cadre de cette étude, en particulier du Grand Dauphin de l'Indo-Pacifique, espèce côtière présente en permanence dans le Lagon est évaluée comme moyenne sans qu'on en comprenne la raison. La même remarque peut être faite pour les tortues marines (sensibilité faible).

L'impact de la pollution sonore est évalué site par site par rapport aux travaux (battage de pieux) et le couloir de navigation menant à la route maritime du SHOM pendant la phase d'exploitation. Si dans le premier cas, l'impact est temporaire, il est permanent dans le deuxième. Cet impact n'est pas évalué dans les routes maritimes qui verront leur trafic augmenter.

L'impact des collisions (pour les tortues marines) est évalué pendant la phase travaux et d'exploitation pour les couloirs de navigation mais comme précédemment, pas dans les routes maritimes en tant qu'impact cumulé.

Globalement l'impact brut semble sous-évalué pour les espèces de cétacés et de tortues marines puisqu'il s'appuie sur des données montrant une faible fréquentation des 3 zones par les cétacés et l'absence de sites importants pour la conservation des deux espèces de tortues marines fréquentant le lagon (ponte et nourrissage) dans ces zones et donc finalement peu d'enjeux.

Les impacts sont également évalués en fonction de la turbidité de l'eau conséquence de la remise en suspension des matières (considérés comme nuls compte-tenu de la turbidité actuelle dans les trois sites) et le risque de collisions avec les bateaux durant la phase d'exploitation.

Le risque de collisions et de blessures causées par la navigation concerne à la fois les navires de charges, durant les phases de travaux (risque temporaire, sur les champs immédiats), et les navires de transport de passagers, durant la phase d'exploitation (risque permanent, sur les cercles de manœuvres et les couloirs de navigation côtière). Il est indiqué que le respect des routes maritimes définies et la navigation plus au large (route maritime du SHOM) des navires de transport de passagers pourrait réduire la probabilité de collision mais on ne voit pas très bien en quoi la définition de ces routes prend en compte le risque collision. Par ailleurs, la fréquence des trajets en phase d'exploitation (un navire toutes les quarante minutes) aura certainement une influence sur le risque collision.

Les impacts cumulés d'autres travaux ou trafic maritime ne sont pas évalués.

Mesures d'évitement et de réduction

ME 01 : Positionnement adapté du projet au niveau des ripisylves – Cette mesure doit être accompagnée d'une cartographie de délimitation du chantier et de l'emprise projet pour être efficiente et effective. Sans quoi elle ne permet pas le contrôle des engagements d'évitement.

ME 02 : Conserver les grands arbres - Cette mesure doit être accompagnée d'un dénombrement, d'une description de l'intérêt écologique et d'une localisation des spécimens de grands arbres conservés afin d'être efficiente et effective. Sans quoi il n'est pas possible d'évaluer l'impact positif de cette mesure.

MR 02 : Translocation des espèces à capacité de mobilité réduite – La mesure est actuellement formulée au conditionnel (« pourraient être posés »), ce qui ne permet pas d'en garantir l'effectivité. Elle doit être reformulée de manière prescriptive et précisée afin de constituer une action opérationnelle, définie, quantifiée et budgétisée. Il ne convient pas de renvoyer à l'élaboration ultérieure d'un CCTP, mais de présenter dès à présent les modalités concrètes de mise en œuvre (espèces concernées, protocoles, moyens humains et techniques, calendrier, coûts).

Par ailleurs, il est rappelé que l'obtention par le maître d'ouvrage d'une dérogation espèces protégées (DEP) au titre du projet vaut autorisation de capture et de déplacement des espèces concernées dans le cadre de sa réalisation. En revanche, la mise en œuvre des opérations doit être confiée à un écologue disposant d'une attestation de compétence délivrée par un organisme reconnu (MNHN, CNRS, universités, etc.). Cette exigence doit être explicitement mentionnée comme condition d'habilitation, en particulier pour les opérations portant sur les reptiles (cf. partie « 7.9 Qualification des personnes amenées à intervenir »).

MR 07 : Récupération des troncs des grands arbres pour favoriser la biodiversité - La rédaction de la mesure doit être revue, sa formulation actuelle apparaissant imprécise et partiellement incohérente. Les formulations au conditionnel sont à proscrire afin de garantir leurs caractères prescriptifs.

La mesure doit être précisée en indiquant les espèces ou groupes d'espèces ciblés par cette action, les modalités concrètes de mise en œuvre (dimension, volume, organisation des andains, conditions de dépôt), la localisation des zones de dépôt, à cartographier à l'échelle du projet. Ces éléments sont nécessaires pour assurer le caractère opérationnel et évaluable de la mesure.

MR 08 : Stratégie végétale et reconquête de l'indigénat et de l'endémicité en aménagement paysager – Si l'objectif de la mesure est de réduire l'impact du projet en favorisant l'utilisation d'espèces indigènes dans les aménagements paysagers, sa formulation actuelle doit être revue afin de la rendre prescriptive, vérifiable et réellement opérationnelle. La mesure doit préciser le caractère exclusif (ou, à défaut, majoritaire avec un seuil chiffré) du recours aux espèces indigènes dans les opérations de plantation, afin d'en garantir l'effectivité et le contrôle. Elle doit également définir clairement les modalités de mise en œuvre (liste ou référentiel d'espèces, proportions attendues, modalités de suivi). Ces précisions sont nécessaires pour assurer l'efficacité de la mesure en matière de réduction des impacts et permettre l'évaluation de la réduction générée.

MR 09 : Limitation de la détérioration de la qualité des eaux – La mesure ne propose pas de moyens techniques spécifiques à mettre en œuvre permettant d'atteindre les objectifs environnementaux. Son effectivité est donc très relative.

En mer, la présentation des mesures est totalement à revoir dans la mesure où il est présenté un catalogue de mesures possibles sans réel engagement du pétitionnaire. Au-delà de cet engagement indispensable, il est nécessaire d'indiquer un calendrier de mise en œuvre, le responsable, le coût des mesures et le suivi de la mise en œuvre.

Les mesures proposées comprennent :

Une mesure d'évitement propre à la Baleine à bosse puisque les travaux les plus bruyants auront lieu en dehors de période de présence de cette espèce à Mayotte. Cet évitement ne concerne cependant que la phase travaux, or la phase d'exploitation comporte des risques de collision ou de perturbation et de dérangement lié à la pollution sonore induite par la navigation.

Les mesures de réduction de la pollution sonore évoquées comme possibles et relatives aux travaux décrivent :

L'utilisation d'un rideau de bulles, la réalisation du battage de pieux à marée basse, l'augmentation progressive du niveau sonore (ramp-up)

La surveillance visuelle qui permet d'arrêter les travaux lorsque des animaux sont en approche de la zone de battage est un corollaire des mesures de réduction mais la zone d'exclusion doit être de 200m et non pas de 50m comme indiqué dans le rapport.

En phase d'exploitation, il est préconisé mais là encore sans engagement, l'utilisation de navires plus silencieux par notamment des dispositifs anti-cavitation des hélices, la réduction de la vitesse (qui a aussi un impact sur la réduction des collisions).

Parmi les autres mesures de réduction qui « pourraient » être mises en œuvre :

- l'évitement et la réduction des MES et la turbidité des eaux associées ;
- la réduction des pollutions accidentelles (déchets, pollution accidentelle par les hydrocarbures) ;
- la réduction des collisions avec les mammifères marins et tortues marines par la réduction de la vitesse à 10 nœuds, la protection des hélices...

Ces mesures nécessitent des engagements clairs et précis, notamment sur la réduction de la vitesse de 18 à 10 nœuds sur tout le trajet de la ligne maritime.

L'ensemble des mesures en mer doit impérativement faire l'objet d'un suivi écologique.

Évaluation des impacts résiduels – Espèces soumises à la dérogation et CERFA(s)

L'évaluation des impacts résiduels du projet apparaît efficiente. La méthodologie est structurée et cohérente.

Mesures de compensation

Le dossier indique en page 206 que « une approche compensatoire n'est pas nécessaire ». Or, au regard du cadre juridique, la compensation est requise dès lors que des impacts résiduels sur la biodiversité subsistent après application des mesures d'évitement et de réduction, afin de satisfaire à l'objectif d'absence de perte nette. La même remarque peut être faite pour la faune marine.

L'évaluation présentée met en évidence un nombre important d'impacts résiduels qualifiés de faibles. Toutefois, leur cumul génère un effet réel sur la biodiversité. Ces impacts n'étant pas nuls, ils appellent donc la mise en place de mesures compensatoires, conformément à la séquence réglementaire Éviter–Réduire–Compenser (ERC).

Dans ce contexte, la mise en œuvre de mesures telles que la mise en défens de milieux naturels, l'acquisition et la rétrocession de terrains au profit du Conservatoire du littoral, ou encore la restauration/replantation d'arrière-mangroves apparaissent adaptées à la nature des impacts résiduels identifiés. Ces options devraient être étudiées et formalisées dans le dossier.

Les mesures de compensation pour les espèces marines sont évoquées mais uniquement comme pistes de réflexion, notamment pour les tortues marines par la restauration des conditions de ponte sur la plage d'Iloni, ce qui n'est pas satisfaisant.

Conclusion

Au regard de l'ensemble des éléments présentés ci-dessus, **le CNPN émet un avis défavorable à la demande de dérogation**, et invite le maître d'ouvrage à reprendre les points d'insuffisance suivants :

- **Effort d'inventaire** : données en partie anciennes (2019) et niveau de prospection insuffisant au regard des secteurs les plus naturels, notamment à Longoni et Illoni ;
- **Absence d'inventaires nocturnes**, en particulier sur le site de Longoni ;
- **Consultation insuffisante des bases de données naturalistes** : aucune mobilisation apparente du SINP 976, de la base Mascarine ou de la base Faune Mayotte. Un échange avec les animateurs du PNA Dugong semble également nécessaire ;
- **Réévaluation des enjeux** : le niveau d'enjeu associé aux arrière-mangroves doit être réexaminé ainsi que ceux liés aux espèces marines ;
- **Espèce *Amauris nossima*** : prise en compte avec un niveau d'enjeu fort ;
- **Mesures d'évitement et de réduction** (ME 01, ME 02, MR 02, MR 07, MR 08, MR 09) : à préciser et renforcer afin d'en garantir le caractère opérationnel et effectif ;
- **Compensation** : mise en place de mesures compensatoires au regard des impacts résiduels identifiés, conformément à la séquence ERC.

Ces points ne devraient pas poser de difficultés particulières pour aboutir dans des délais raisonnables à un dossier mis à jour pouvant accéder dans de bonnes conditions à un nouvel avis du CNPN.

Le CNPN s'engage à rendre un avis dans des délais restreints pour ne pas retarder le lancement du projet sur la base d'un mémoire en réponse détaillé mais concis répondant aux points évoqués dans l'avis.

Par délégation du Conseil national de la protection de la nature :
Le Président de la commission espèces et communautés biologiques : Nyls de Pracontal

AVIS : Favorable ☐

Favorable sous conditions ☐

Défavorable ☒

Fait le : 17/03/2026

Signature :



Le président