

**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°2024-06-13a-00866      Référence de la demande : n° 2024-00866-030-001

Dénomination du projet : Liaison routière de l'Est Francilien

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

Lieu des opérations : -Département : Seine et Marne      -Commune(s) : 77410 - Fresnes-sur-Marne  
77410 – Messy  
77410 - Claye-Souilly  
77410 – Gressy  
77290 – Compans  
77290 - Mitry-Mory

Bénéficiaire : Conseil Départemental de Seine et Marne - Direction des Routes

**MOTIVATION OU CONDITIONS**

**Contexte**

**Motifs et situation**

Le développement en cours d'une nouvelle liaison routière entre Roissy et la ville de Meaux dans le nord du département de Seine-et-Marne se traduit par le projet de construction d'un tronçon de 6 km de voie rapide entre la RD 212 et la RN3, en contournement de la commune de Claye-Souilly (seconde phase de la section entre la RN2 et la RN3). Le projet s'inscrit dans un territoire péri-urbain où prédominent encore les espaces agricoles, mais fortement fragmenté par de nombreuses infrastructures de transport et des pôles urbains. Il traverse en outre la vallée d'un cours d'eau, la Beuvronne, ainsi que l'un de ses affluents en rive gauche, le ru du Gué Poiré. L'étude fournie considère que des impacts résiduels vont s'appliquer à cinq espèces d'oiseaux, objet de la demande de dérogation : le Bruant des roseaux (de compétence CNPN), la Linotte mélodieuse, le Bruant proyer, le Tarier pâtre, et la Bouscarle de Cetti.

Trois types d'habitats sont prépondérants : milieux humides et boisés dans le franchissement de la vallée de Beuvronne, friches herbacées aux abords des voies ferrées, et surfaces agricoles de grande culture caractéristiques du département.

**Raison impérative d'intérêt public majeur**

La saturation de la RD212 entre Compans et Claye-Souilly est invoquée comme justifiant d'un intérêt public majeur, du fait des besoins de mobilités et de l'« impossibilité » de doubler l'axe actuel du fait de l'urbanisation à proximité, un constat dès lors forcément au détriment des espaces naturels. Il convient de souligner que si la saturation des voiries est un réel problème pour les riverains et les utilisateurs, elle ne peut constituer une raison suffisante pour la création de nouvelles routes dans la mesure où le désengorgement n'est que temporaire. Les études montrent que l'appel d'air produit par les routes nouvelles engendre une augmentation du trafic et la saturation est à nouveau présente en quelques années.

La seconde raison invoquée vise à favoriser le développement économique du Nord-Ouest du département de Seine-et-Marne, en favorisant les liens entre l'agglomération de Meaux et le pôle aéroportuaire de Roissy.

**Absence de solution alternative satisfaisante**

Le dossier présente le projet d'aménagement retenu comme l'alternative apportant la meilleure réponse aux enjeux de circulation tout en offrant un compromis adéquat entre une moindre incidence sur les milieux humides (par la mise en œuvre d'un viaduc plutôt qu'un tracé en remblais), ainsi qu'un éloignement de l'urbanisation de Gressy et donc une réduction des nuisances sonores (pour les humains). Deux cours d'eau sont néanmoins traversés. Toutes les variantes envisagées sont consommatrices d'espaces naturels. On notera par ailleurs que l'état initial faune-flore « détaillé » n'a porté que sur le fuseau retenu au terme de cette analyse, entraînant une approche singulièrement déficiente dans le choix des alternatives.

Le CNPN déplore que le dossier ne délivre aucun descriptif technique du projet, si bien que des données aussi

essentielles que les dimensions réelles des emprises des voiries et des aménagements périphériques soient inconnues du lecteur.

### **Qualité de l'état initial faune flore**

Les inventaires ont été menés successivement par deux opérateurs, en 2020, puis partiellement en 2023. On regrettera plusieurs points liés à ces inventaires qui dégradent l'analyse générale du projet :

- Le peu d'illustrations pertinentes des habitats dans le dossier de dérogation : zones impactées, territoires environnants, stations botaniques, habitats, sites de compensation. La compréhension des incidences du projet est très difficile à percevoir pour un non connaisseur du secteur, et oblige à un report sur l'étude d'impact où la diversité des clichés n'est malheureusement pas assortie de correspondances sur les cartographies. Un cahier dédié associant photos et fonds de carte constituerait un outil très pertinent pour comprendre le dossier.
- L'absence d'un relevé complet des espèces observées au sein du dossier de dérogation, qui se doit d'être autoportant.
- L'absence d'analyse de la bibliographie locale (Faune Île-de-France ? Geonat ?).
- Presque aucune espèce hivernante des cultures n'est citée (inventoriée ?), ni ne fait par conséquent l'objet de mesures de compensation (reconnue d'ailleurs en page 23).
- A minima, les espèces d'oiseaux suivantes sont connues du secteur immédiat, et pourtant n'apparaissent pas dans l'étude de terrain : Tarin des aulnes, Rousserolle verderolle, Héron cendré, Goéland brun, Tourterelle des bois, Perdrix grise, Goéland argenté, Chevalier culblanc, Coucou gris, Cigogne blanche, Grande Aigrette, Grand Cormoran, Corbeau freux, Pipit rousseline, Roitelet triple-bandeau, Gobemouche gris, Tarier des prés, Pie-grièche écorcheur. A relative proximité, deux espèces à fort enjeux sont aussi présentes : la Chouette chevêche et le Moineau friquet, et leurs capacités de dispersion les conduisent inévitablement à les considérer partie prenante vis-à-vis du projet routier.
- Trop peu de prospections et d'écoutes pour les chiroptères (une écoute en juin et une en septembre).
- Aucune prospection ni piégeage pour les micromammifères.
- Prospection notoirement insuffisante pour les poissons (une seule journée), dont le peuplement est par conséquent décrit de seules données de littérature. Les deux cours d'eau concernés sont certes dégradés, mais non dénués de potentialités d'accueil.
- Aucun tableau récapitulatif de l'ensemble des espèces observées, et leur localisation sur le fuseau. Pas d'analyse conduisant au choix, par ailleurs très limité, des espèces dites remarquables. Les cartographies présentées dans le dossier d'Étude d'Impact, par exemple de la flore patrimoniale, aurait mérité d'être déclinée en situation prospective post-travaux pour illustrer les progrès attendus.

### **Evaluation des enjeux et des impacts**

#### **Impacts bruts**

Un tableau page 39 traduit en proportion certains seulement des habitats détruits, mais on ignore à ce stade quels sont les habitats concernés par les 43% restants. On ignore aussi ce que représentent les surfaces ainsi listées, en termes d'aménagements proprement dits.

L'incidence des voies routières sur la biodiversité est aujourd'hui abondamment décrite, et on sait les impacts que font peser les véhicules sur la faune sauvage : pollution des habitats périphériques, mortalité routière par collision (oiseaux, chiroptères, mammifères terrestres, insectes, batraciens, ...), bruit, perte d'habitat par évitement, fragmentation des domaines vitaux, .... Seulement certains de ces points sont évoqués dans le dossier, mais leur incidence globale sur les populations périphériques du projet ne sont pas vraiment explorées ou dimensionnées. Il serait souhaitable à ce stade de bénéficier d'analyses sur la mortalité routière animale en Île-de-France, ainsi que de bilans de littérature donnant des surfaces d'habitats perdues par évitement ou dégradation fonctionnelle des territoires occupés sous emprise des perturbations.

Les impacts sur les chiroptères mériteraient un développement plus soutenu, permettant par exemple de modéliser les effets d'évitement ainsi que la mortalité des insectes par le nouveau flux routier, et dimensionner l'impact que cela représente sur la ressource alimentaire disponible pour les chiroptères, et la faune en général. En règle générale, les impacts de mortalité routière sur la faune ne sont pas abordés en détail, ni par conséquent les mesures qui pourraient être prises pour en réduire l'ampleur, ou la compenser.

## Impacts cumulés

Le dossier n'apporte pas de renseignement sur le sujet. On pourrait signaler toutefois le projet de raccordement des réseaux ferrés Roissy-Picardie situé non loin et qui concourt comme ici à une fragmentation des espaces naturels d'Île-de-France qui subissent déjà les effets d'un maillage conséquent des infrastructures de transport.

## Mesures d'évitement

On peut citer dans ce cadre :

- ME1 : construction d'un viaduc pour franchir la Beuvronne (en remplacement de remblais prévus dans un premier temps ...). Attention à la conception de la clôture de 5 m de haut et destinée à éviter les collisions d'oiseaux, qui peut elle-même représenter un danger pour l'avifaune. Le viaduc permet une bien meilleure intégration dans l'écosystème (par rapport à un passage en remblais), mais son incidence vis-à-vis des peuplements faunistiques situés en contre-bas de part et d'autre n'en demeure pas moins réelle.
- ME2 : La restauration de continuités écologiques se limite ici à deux passages de chemins agricoles ou un franchissement à faune mixte hydraulique sur le Ru du Gué Poiré, ainsi que deux passages à petite faune. Les dimensions de ces derniers (notamment une longueur de 60 m) incitent à l'extrême prudence quant à leur efficacité et les rendraient sans doute assez peu fonctionnels. Il serait souhaitable de fournir des retours d'expérience illustrant l'efficacité d'un tel dispositif dans ces dimensions (section du passage, et longueur de franchissement).
- Les mesures listées en ME3 sont liées au chantier, et demeurent temporaires.

## Mesures de réduction

Le plan paysager du projet (figure 92 du dossier EI) est illisible du fait d'une résolution dégradée, ce qui limite la lecture de la mesure MR6, destinée à une valorisation écologique des abords de la voirie sur 9 ha. Le CNPN attire l'attention sur le paradoxe de développer des habitats favorables à la biodiversité en si étroite promiscuité de la route et de ses dangers (pollution, bruit, mortalité par collision), et souhaite que puisse en être tiré des enseignements en cours d'usage.

La mesure MR7 vise à favoriser certaines espèces fréquentant les milieux agricoles par une gestion adaptée de cinq hectares au total de délaissées situées dans l'emprise des aménagements. Le CNPN souhaiterait que soient présentés des engagements de gestion sur le long terme, et l'identification des opérateurs chargés de sa conduite. La proximité de ces habitats favorables avec la voirie rapide demeure une source de perturbations potentielles pour les espèces souhaitées, et là aussi le CNPN souhaiterait que les protocoles de suivi intègrent l'observation de ces interactions (oiseaux, insectes, reptiles) en lien avec l'évolution de leurs populations. Dans ce sens, le CNPN reconnaît l'intérêt de la démarche intrinsèque mais demeure attaché à ce que les impacts liés à la perte des terres agricoles soient compensés formellement par une opération spécifiquement dédiée.

La mesure MR8 vise la pose de dix gîtes à chiroptères dans le boisement humide traversé au niveau de la Beuvronne, qui apporte une réponse à court et moyen terme face à la perte de quelques arbres. On regrettera le fait de fixer des animaux à proximité du projet et de ses sources de nuisances, d'autant que le dossier stipule précisément que « *les oiseaux nicheurs et les chauves-souris cherchant à gîter s'éloigneront du viaduc et de ses environs immédiats, ne pouvant plus profiter de ce secteur du fond de vallée pour se reproduire et élever leurs jeunes* » (EI, p. 85). Ces gîtes seront par conséquent plutôt installés dans les boisements proches des sites n° 1 MC4 étendu (x 20 ex.) et n° 2 MC4 étendu (x 20).

Le CNPN recommande l'usage de nichoirs en béton de bois, efficaces et durables, mais qui requièrent des moyens de suivi, et souhaite avant tout que soient privilégiées des mesures favorables au développement de vieux bois. L'intégration de gîtes dans le bâti du viaduc est également à envisager dès sa phase de conception. L'incidence globale du projet sur les populations locales de chiroptères devrait en effet idéalement être compensée par la combinaison de parcelles plus favorables à leur alimentation et l'accroissement de l'offre de gîtes. En complément des sites retenus dans le dossier dont la gestion devrait accroître les ressources alimentaires, il conviendra de préserver plusieurs boisements à vocation de libre évolution afin d'augmenter l'offre de gîtes à long terme.

La mesure MR10 requiert aussi un suivi attentif, dans la mesure où ces populations de reptiles se retrouveront contraintes entre deux importantes infrastructures de transport. Aussi les résultats obtenus seront précieux.

## Impacts résiduels

Dans son ensemble, le projet identifie effectivement la perte d'habitats et la fragmentation accentuée du territoire comme les impacts résiduels (tableau 15), mais tend à sous-estimer les effets sur les espèces des

milieux agricoles qui perdent plus de 30 hectares d'espaces vitaux (un effet partiel des faiblesses de l'état initial). La valorisation de certains délaissés gérés en faveur de certaines des espèces concernées demeure sous les effets des dérangements et pollutions de la circulation routière.

Pour les chiroptères, plusieurs mesures de réduction apportent un soutien à ce groupe d'espèces, mais elles concernent essentiellement des mesures prises à proximité immédiate de la nouvelle voirie, ce qui appelle par conséquent des mesures complémentaires situées à plus grande distance. Les mesures en faveur de la zone humide de la vallée de la Beuvronne (peupleraie, roselière, etc.) sont à améliorer, en particulier pour les habitats favorables au Bruant des roseaux. Le caractère artificiel de la peupleraie sera avantageusement effacé par un retour à un milieu plus ouvert, prairie, mégaphorbiaie ou roselière. Le CNPN considère qu'il serait plus avantageux de conserver dans ce contexte des habitats témoins des paysages encore présents il y a peu.

### **Compensation**

Plusieurs sites complémentaires sont destinés à améliorer l'accueil d'espèces de milieux ouverts ou d'apporter une compensation à la perte de milieux humides. Le CNPN insiste sur le besoin d'opérer de manière pérenne sur ce type de projet. On regrette à nouveau le manque d'illustration de ces sites, hormis des photos aériennes peu lisibles.

MC1 : la transformation d'une peupleraie en boisement humide risque d'aller à l'encontre de la diversité des strates basses du milieu. Les milieux humides ouverts étant sous-représentés dans cette vallée du fait des peupleraies ayant reconquis des prairies humides ayant prédominé dans ces paysages, il serait préférable de favoriser le retour à un espace dégagé, et d'en concevoir le paysage en combinaison avec les mesures voisines MC2 et MC3. Aussi est-il recommandé d'élargir cette opération pour y inclure une plus grande diversité d'habitats, y compris des espaces plus ouverts en continuité avec la prairie humide voisine.

MC2 : création d'une dépression humide en milieu agricole, sur 3000 m<sup>2</sup>, et située au terme des travaux en immédiat voisinage de l'infrastructure. Sa situation foncière mérite aussi plus de détails, et sa durée sur 30 ans doit pouvoir être modifiée en situation pérenne, conforme au temps long du projet routier.

MC3 : creusement de dépressions humides, pour un total de 3300 m<sup>3</sup>, dans la prairie située au pied du viaduc. Gestion sur 30 ans. Là aussi, la pérennisation de la maîtrise foncière et de la destination écologique devrait être explicitée. Le Laiteron des marais devra figurer parmi les espèces particulièrement suivies.

MC4 : valorisation de milieux ouverts :

- 2,5 hectares en six parcelles de tailles variées situées en limite immédiate de l'aménagement routier, et gérés en prairies rases. Propriétés du Conseil Départemental.
- Parc Papillon de la Prée (site n° 1) : 12 hectares de prairies actuellement pâturées par des vaches et des chevaux, où présence d'espèces exotiques envahissantes et d'une forme de surpâturage. Il s'agit d'un ancien ISDI. Une gestion serait appliquée pour améliorer l'intérêt écologique du site, dont des espèces de milieux ouverts et de buissons. Propriété de la commune de Claye-Souilly. Géré durant 30 ans. Le CNPN recommande d'étendre cette approche aux zones humides, roselières et boisements situés aux alentours, notamment à l'est et au nord jusqu'au pied du canal de l'Ourcq, afin de compléter utilement l'Espace Naturel Sensible du Moulin des Marais immédiatement voisin (par ailleurs non listé dans les espaces protégés de proximité dans le dossier qui déclare qu'il n'existe pas d'ENS à proximité du projet (p. 5 de l'EI), et riche d'une abondante liste d'espèces).
- Site n°2, lieu de stockage de remblais issus du TGV proche. Site à gérer en pâturage ouvert sur 10 hectares, et entouré de fourrés. Propriété de la commune de Claye-Souilly. Géré durant 30 ans. La gestion de ce site sera surtout favorable aux espèces de pelouses et buissons (Tariet pâtre, Bruant jaune, Accenteur mouchet, Rossignol, Pie-grièche écorcheur, divers reptiles, ...), et sa plus-value à l'égard des Alouettes des champs et du Bruant proyer probablement plus incertaine. L'extension de ces 10 hectares à l'ensemble du site qui s'étend à l'ouest et au nord en zone humide (ZNIEFF 1 de la vallée de la Beuvronne) est à rechercher en complément (vieux boisements et zones humides ouvertes) (Bruant des roseaux, Bouscarle de Cetti, chiroptères, ...).

Ces mesures sont utiles dans le contexte très anthropisé du secteur, mais on observe qu'elles pourraient être manifestement renforcées. Le bilan en faveur des espèces des milieux humides peut être complété par l'élargissement des sites proposés, et celui en faveur des espèces des milieux agricoles ouverts complété par des actions conduites en pleine culture.

## Conclusion

Le dossier considère que le projet ne nuira pas à l'état de conservation favorable « des espèces visées dans leur aire de répartition naturelle », mais il échoue à le démontrer :

- Bien que le territoire concerné soit déjà très anthropisé, il demeure riche d'une biodiversité qui n'est qu'incomplètement prise en considération.
- Les inventaires sont notoirement insuffisants car ils s'appuient sur une aire d'étude extraordinairement restreinte, puisque limitée à une bande de 300 m centrée sur le tracé, et qui s'affranchit par conséquent des domaines vitaux étendus des espèces fréquentant le territoire traversé, ou de celles à forte dispersion, et qui peuvent par conséquent tout à fait interagir avec le projet, même si elles ne sont pas détectées dans la bande des 300 m. Au-delà du fuseau de l'emprise routière proprement dite, l'aire d'étude complète ne peut s'abstenir d'une investigation rigoureuse et détaillée à moins d'un kilomètre minimum de part et d'autre du tracé pour en apprécier les dynamiques. Les inventaires, par ailleurs bien conduits, sont restés malheureusement trop peu fréquents au cours du cycle annuel et n'ont pas permis une évaluation entière des enjeux de biodiversité.
- Ainsi, l'importance du « Grand marais » situé immédiatement au nord du franchissement de la Beuvronne nécessite d'être intégrée à l'étude et aux mesures de préservation écologique associées car les espèces et individus qui la fréquentent seront tout autant concernés par le projet.
- Certaines bases de données naturalistes régionales ne sont pas interrogées, ce qui accentue encore les lacunes issues de trop peu de relevés de terrain, et provoque l'absence d'espèces pourtant attendues.
- Ainsi, de très (trop) nombreuses espèces pourtant classiques du secteur n'apparaissent pas dans les relevés et affaiblissent par conséquent l'analyse des impacts du projet. Particulièrement illustratif est le cas des oiseaux des espaces agricoles, qui n'ont même pas bénéficié de recherches hivernales.
- Deux espèces d'oiseaux menacées et présentes à proximité du projet (dans leur aire de dispersion) ne sont pas prises en compte : des mesures doivent être considérées en termes de sites d'alimentation ou de reproduction pour faire face à la mortalité routière attendue vis-à-vis du Moineau friquet, de la Chouette chevêche, et de la Chouette effraie. Elles pourront concerner des habitats de reproduction et/ou d'alimentation pour les chouettes (verger existant, terre à planter en verger et assortir de bâti adapté pour les chouettes, parcelle adaptée à ces exigences alimentaires pour le moineau à proximité d'une colonie connue).
- Le sort du Bruant des roseaux n'apparaît ici ou là sans que la somme des actions dont il pourrait tirer bénéfice ne soit développée. Cette espèce requière des dispositions bien plus ambitieuses, en travaillant en particulier sur la reconquête des roselières dégradées par les peupleraies et leur diversification architecturale et hydraulique, en conjonction et continuité avec les habitats de mégaphorbiaies et de prairies humides à améliorer. L'association des mesures MC1, MC2 et MC3 serait favorable en ce sens, assortie d'une gestion par pâturage en rotation, ainsi que les périmètres étendus des sites 1 et 2 de MC4.
- L'assertion (en page 114 de l'EI) prétendant que « *Concernant le Vanneau huppé et le Pipit farlouse, contactés sur le site uniquement en hiver, la grande superficie de surfaces de cultures environnantes permettra de maintenir le site comme site d'hivernage* » est une erreur manifeste, car le projet contribue évidemment à une réduction des surfaces d'habitats disponibles et altère sans ambiguïté possible ses capacités d'accueil. Malheureusement, ces deux espèces (parmi d'autres utilisant les cultures) ne sont pas prises en compte dans la conception des mesures compensatoires, qui s'imposent pourtant sans doute possibles. Il faut souligner ici qu'outre détruire des surfaces importantes d'espaces vitaux pour ces espèces, le projet le réduit également par le fait d'isoler des reliquats de terres agricoles (notamment à l'Ouest et au Sud-Ouest du tracé) qui deviendront moins accueillantes par la proximité induite des dérangements.
- La qualification des espèces impactées (les six oiseaux de la demande de dérogation) ne s'appuie par conséquent pas sur une analyse suffisamment aboutie du peuplement réellement en présence, et potentiellement impacté.
- Les deux seuls relevés acoustiques pour caractériser le peuplement de chiroptères sont pareillement très insuffisants pour en proposer une analyse objective, notamment vis-à-vis des risques à venir d'évitement d'habitats et de collisions routières. Les mesures adoptées seront complétées par la préservation de boisements gérés en libre évolution et débarrassés d'éventuels essences exotiques afin de favoriser à long terme la diversification de gîtes et des populations d'insectes.
- Les mesures compensatoires sont de ce fait insuffisantes, singulièrement sous-dimensionnées, et pour certaines exagérément proches de la voirie (dont aussi des mesures de réduction). Pour certaines, la proximité géographique est choisie à bon compte pour valoriser le foncier disponible, mais conduit à des pièges écologiques du fait de l'immédiate proximité de la circulation.
- Les impacts de la circulation routière ne sont pratiquement pas considérés : bruit, pollution, mortalité

par collision, effet d'évitement sont autant de facteurs dont il faut tenir compte pour dimensionner et positionner les infrastructures de franchissement et les sites compensatoires à distance. Il conviendra de veiller à la bonne insertion des deux passages à faune dans les habitats concernés, et aux modalités d'entretien à long terme.

- Il est attendu que le dimensionnement des mesures compensatoires apporte une plus-value écologique manifeste au regard des habitats et espèces impactés (suivis démontrant une croissance d'effectifs d'espèces indicatrices), et des gains nets surfaciques. Cette compensation doit impérativement prendre en compte la totalité des espèces et fonctions impactées, et inclure de ce fait des milieux ouverts agricoles.

En conclusion, le CNPN souligne les carences importantes du dossier présenté, ne permettant pas une analyse satisfaisante des enjeux de biodiversité. Les insuffisances d'inventaires en toutes saisons, la méprise des enjeux écologiques des terres agricoles, la limitation trop importante de l'aire d'étude, la limitation de l'inventaire à la seule alternative de tracé retenue, sont autant d'éléments qui produisent au final une gamme de mesures compensatoires mal adaptées aux enjeux.

Dans l'attente de progrès conséquents, le CNPN prononce **un avis défavorable** à cette demande de dérogation, et recommande au pétitionnaire de porter l'ambition de restauration des écosystèmes et des fonctionnalités écologiques à la hauteur des attentes contemporaines. Il est tout particulièrement attendu :

Une analyse de l'ensemble des espèces connues sur une aire d'étude plus étendue qui tient compte des domaines vitaux des espèces nicheuses, migratrices et hivernantes, et par conséquent des pertes d'habitats et d'une mortalité accrue (accidentelle ou diminution des ressources).

- Des mesures compensatoires qui tiennent compte et renforcent la totalité des espèces impactées par le projet, assorties de propositions tendancielles d'amélioration en lien avec l'accroissement des potentialités d'accueil des habitats.
- Des mesures compensatoires qui incluent des terres agricoles dont la gestion sera adaptée aux espèces visées. On s'appliquera notamment sur les exploitations retenues à organiser les pratiques selon des protocoles décrits dans la littérature, incluant par exemple la réduction à suppression des biocides, la suppression du déchaumage après les récoltes de céréales, la constitution de petits périmètres non semés dispersés au sein des céréales, le semis de bandes « faune » au moins biennuelles sur 6% des surfaces emblavées. Dans cet esprit le CNPN recommande de prendre l'attache de la SAFER pour organiser cette transition sur une exploitation (une opportunité existe à ce jour sur la commune de Trilport, dans le périmètre du projet de liaison Roissy-agglo de Meaux)
- Des mesures compensatoires qui s'autorisent d'être plus éloignées du projet tant qu'elles permettent l'émergence d'écosystèmes fonctionnels et résilients.
- Des mesures compensatoires pérennes appuyées sur une pleine maîtrise foncière ou d'usage conforme et parallèle à la durée du projet lui-même, et gérées par un organisme *ad-hoc* habilité à la gestion des espaces naturels.

Ainsi, renforcé afin qu'il puisse ne pas remettre en cause le bon état de conservation de l'ensemble des espèces impactées, ce dossier pourra être représenté au CNPN.

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 : 12/08/2024

Signature :



Le président