

Association Aquitaine Alternatives
Maison de la Nature et de l'Environnement
3 rue de Tauzia 33800 Bordeaux
Tel/fax : 05 56 91 81 95
dnicolas@galilee.fr

CONSEIL D'ETAT

Section du Contentieux

N° 301689

Affaire inscrite au rôle de l'audience du 14/04/2008

MEMOIRE COMPLEMENTAIRE

POUR : L'association **Aquitaine Alternatives**
L'association **Fédération SEPANSO**
L'association **SEPANSO Landes**
L'association **Alternative Régionale Langon-Pau**
L'association **A.I.P.E.Q.V.I.R.**
L'association **S.E.Q.V.I.E.**
L'association **Mieux Vivre à Doumy**
L'association **Coimères Environnement**
Madame **Mireille Barrère**
Monsieur **Bernard Grobon**
Monsieur **Pierre-Jacques Pinet**
Monsieur **Stéphane Paillaugue**
Monsieur **Julien Milanesi**

ayant comme représentant unique l'association Aquitaine Alternatives

CONTRE : Le décret n°2006-1619, en date du 18 décembre 2006, par lequel, le Premier Ministre a approuvé la convention de concession passée entre l'Etat et la société A'liénor pour la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section Langon-Pau de l'autoroute A65 et de son cahier des charges annexé audit décret,

Par Monsieur le Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables

I. Rappel préliminaire

Par le présent mémoire complémentaire, les requérants entendent porter à la connaissance du Conseil d'Etat des éléments nouveaux qui confortent les moyens d'annulation du décret litigieux qu'ils ont soutenus dans leur requête initiale le 15 février 2007.

La pertinence de ces moyens ainsi que de ceux de la requête n°301688 tendant à l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique du projet, est d'autant plus renforcée et prend un relief particulier, à la lumière des conclusions du Grenelle de l'Environnement en matière de politique de transports.

En effet, lors de son discours clôturant ces travaux de concertation, le Président de la République a énoncé les grands principes définissant la nouvelle politique des transports de notre pays :

Il faut avoir le courage de reconnaître que nous ne pouvons plus définir des politiques en ignorant le défi climatique, en ignorant que nous détruisons les conditions de notre survie.

Premier principe : Tous les grands projets publics, toutes les grandes décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour le climat, leur coût en « carbone ». Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé.

Deuxième principe : Renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux projets écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions « non écologiques » devront être motivées et justifiées comme « dernier recours ».

Nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports. Le Grenelle propose une rupture : je la fais mienne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports ».

Le projet d'autoroute A65 est pleinement concerné par ce changement radical de politique car il est patent qu'il est incompatible avec les défis vitaux à relever du changement climatique et de la préservation de la biodiversité, mais aussi avec celui de la sauvegarde des finances publiques du fait de non rentabilité financière manifeste de cette infrastructure.

Enfin l'opacité totale des différentes procédures ayant abouti au décret de concession et de l'approbation de la convention financière et qui persiste encore actuellement, est également totalement incompatible avec la nouvelle gouvernance prônée par le Grenelle de l'Environnement.

II. Sur l'erreur manifeste d'appréciation de l'approbation d'une convention de concession et de son cahier des charges et annexes, en l'absence d'une étude d'analyse de la rentabilité financière du projet pendant sa phase d'exploitation

La convention de concession et son cahier des charges ne comprennent aucune annexe détaillant l'analyse financière de la rentabilité de l'autoroute.

Or cette analyse financière est fondamentale pour accorder et approuver une concession d'autoroute.

Cette analyse financière de la rentabilité devrait se trouver dans les annexes financières au cahier des charges et notamment dans l'annexe 18 intitulée « Plan de financement ». (PJ n°11)

Si figure effectivement un certain nombre de tableaux de données financières, ces données ne sont d'aucune utilité pour connaître la rentabilité intrinsèque de l'autoroute basée principalement sur les hypothèses de trafic des véhicules pendant la phase d'exploitation.

Si page 2 de cette annexe 18, un plan de financement (Emplois/Ressources) est bien décrit, il ne concerne que la phase de construction et n'intègre pas la phase d'exploitation effective.

Le concessionnaire se refuse encore aujourd'hui à livrer ses hypothèses de trafic !

Comment l'Etat a-t-il pu approuver une convention de concession sans exiger de la part du futur concessionnaire cette analyse de la rentabilité financière à partir des hypothèses de trafic ?

Les demandes répétées des requérants auprès des services de l'Etat pour se procurer cette analyse sont restées vaines jusqu'à ce jour.

Soit cette analyse n'a jamais été réalisée, soit cette analyse existe mais alors on veut l'occulter sciemment parce qu'elle remettrait en cause la justification de la réalisation de cette infrastructure.

Dans les deux cas, cela démontre de manière irréfutable que les données fondamentales permettant d'apprécier la pertinence et la légalité de ce projet et de sa mise en concession sont inconnues de tous, à l'exception du concessionnaire, et qu'elles ne figurent dans aucun document, ni dans la convention de concession, ni dans son cahier des charges, ni dans leurs annexes.

L'Etat lui même est obligé de reconnaître ce fait puisque lors d'une rencontre avec un conseiller technique du Cabinet du ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, le 8 janvier dernier, celui-ci s'était engagé à fournir aux requérants cette analyse dans les 3 semaines.

Or, les requérants, malgré leurs relances répétées au ministère par courrier du 22 janvier et du 18 février 2008, attendent toujours que le ministère se décide enfin à fournir cette analyse financière. (PJ n°20)

Plaise au Conseil d'Etat d'utiliser son pouvoir d'instruction pour verser cette analyse financière aux débats.

Les requérants sont donc bien fondés à soutenir que l'approbation de la convention de concession par le décret litigieux résulte d'une erreur manifeste d'appréciation du Premier Ministre et qu'en conséquence le décret litigieux doit être annulé.

III. Sur l'erreur manifeste d'appréciation de l'approbation d'une convention de concession aboutissant, de facto, à la déchéance certaine du concessionnaire du fait de la non rentabilité de la concession

Le dossier d'enquête publique met en avant le choix du recours à la concession précisément parce qu'il permet de limiter le coût apparent supporté par la puissance publique, dans un premier temps.

Malgré tout, au détour d'une phrase, il n'est pas contesté que la concession de l'A65 nécessitera l'intervention de la puissance publique :

: « *Le concessionnaire (...) anticipe ses futures recettes de péages et sollicite une subvention d'équilibre, indiquée dans le contrat de concession dans le cas où le trafic prévisionnel ne suffirait pas à équilibrer le coût initial de construction et les frais de gestion et d'exploitation. C'est le cas pour l'A65.* »

Or, comme exposé, le recours à la subvention d'équilibre a été abandonné au contrat de concession approuvé par le décret du 18 décembre 2006 au profit d'une indemnité de déchéance.

Bien entendu, le concessionnaire privé a obtenu en compensation la rédaction d'une clause de déchéance permettant de faire face aux déficits d'exploitation futurs de l'ouvrage.

Il a été démontré par l'étude réalisée par M. Patrick Du Fau De Lamothe et produite par les requérants, que **le financement public, par le jeu de cette clause, pouvait atteindre la somme de 1 000 M d'euros** courants (environ 700 M€ 2005).

Force est de reconnaître que l'Etat ne conteste pas cette analyse.

Elle a été d'ailleurs confortée par d'autres documents qui n'émanent pas des requérants.

Ainsi, à l'occasion du vote des délibérations des collectivités locales en 2006 approuvant les conventions relatives au financement des concours publics pour la réalisation de l'autoroute A 65, des montants de l'indemnité de déchéance approchent cette évaluation.

*« Le candidat retenu (Alienor), grand groupe international de BTP, présente en effet un risque de non-refinancement limité, en raison d'une offre basée sur des hypothèses de recette basses, et sur une structure de financement robuste. Au cas extrême où l'Etat n'arriverait pas à revendre l'ouvrage à un tiers, les simulations actuelles faites par l'Etat, permettent d'extrapoler une indemnité de déchéance **estimée à 765 M€** courants en 2014 (soit **468 M€ en valeur actualisée au 1^{er} novembre 2005**), date de refinancement du prêt du concessionnaire . »*

Dans le cadre de l'instance engagée devant le tribunal administratif de Bordeaux contre la délibération du conseil régional approuvant sa participation financière (mémoire d'octobre 2007), la collectivité écrit :

« Il est exact que les deux dates auxquelles le risque de déchéance est le plus élevé sont théoriquement la mise en service de l'autoroute prévue en 2010 et le refinancement prévu en 2014. »

La région fournit une courbe présentant le montant maximum de la déchéance en fonction du temps. Selon cette courbe, ce montant culmine **à 830 M€, en 2010** à la fin des travaux, soit 757 M€ 2008.

Etant rappelé que ni le montant de la subvention d'équilibre prévue initialement (500 M€), ni le recours à une telle indemnité de déchéance n'ont été évoquées au dossier au titre de l'étude socio-économique exigée par la LOTI.

Dès lors, la mise en œuvre de la clause de déchéance est inévitable.

Le projet n'était pas rentable économiquement en 2005 comme l'admet le dossier d'enquête publique : « *le concessionnaire (...) sollicite une subvention d'équilibre* ».

Il ne l'est guère plus devenu depuis, comme par enchantement, au contraire.

Dès lors que l'on intègre l'indemnité de déchéance dans le coût réel de l'A65, sa réalisation constitue une charge prohibitive pour la collectivité publique eu égard à la faiblesse de sa fréquentation.

En s'en tenant aux estimations du conseil régional d'Aquitaine qui estime le risque maximal de déchéance à 830 M € en 2010 (659 M€ valeur 2006) :

- construction des ouvrages (supporté par le concessionnaire)	1.150 M€
- participations en nature de l'Etat et des collectivités :	
- contournement d'Aire-sur-Adour	55 M€
- indemnité de déchéance	
(hypothèse conseil régional correspondant à 830 M€2010)	659 M€
Total	714 M€

Certes, le coût essentiel des ouvrages serait supporté par la concessionnaire ; apparemment, il ne s'agit donc pas d'une dépense publique.

Mais, dès lors que le concessionnaire doit être rémunéré par les usagers, c'est bien *in fine* ces derniers qui devront financer le projet ; cette dépense ne sera pas insupportable si le trafic est élevé ; s'il est faible, le risque est évident de voir augmenter le coût des péages.

Or, précisément, les prévisions de trafic attendu, de l'aveu même de l'Etat, sont faibles ; elles sont en plus certainement surestimées car elles ne prennent pas en compte suffisamment l'augmentation du coût des carburants.

L'ensemble de ces informations auraient d'ailleurs dû figurer dans le volet de l'étude socio-économique au titre de l'analyse financière, comme déjà relevé.

Les requérants sont donc bien fondés à soutenir que l'approbation de la convention de concession par le décret litigieux résulte d'une erreur manifeste d'appréciation et qu'en conséquence le décret litigieux doit être annulé.

4. Sur l'approbation de la convention financière par les collectivités territoriales entachée d'irrégularité qui entraîne l'illégalité du décret approuvant la concession

Les informations insuffisantes ou erronées fournies aux conseillers généraux et régionaux

La rétention d'informations de la part de l'Etat et des collectivités territoriales pendant la procédure aboutissant au décret de concession et au décret de déclaration d'utilité publique est très révélatrice du climat de secret dans lequel ces procédures se sont déroulées.

Ni les conseillers régionaux, ni les conseillers généraux, et a fortiori le public, et notamment les requérants, n'ont pu avoir accès à des informations essentielles et notamment à des éléments du dossier concernant l'analyse financière de la rentabilité du projet.

Il est ahurissant de lire dans les écritures du ministre dans son mémoire en réponse (p 11) que « *en l'état des informations dont dispose la direction générale des routes, l'ensemble des documents nécessaires à l'examen du projet de convention financière semble bien avoir été transmis aux conseillers régionaux et aux conseillers généraux dans les conditions prévues par le CGCT* ».

Et le ministre de citer un ensemble de documents préparatoires à la convention de concession et à la convention de financement dont aucun conseiller régional ou conseiller général « de base » n'a été destinataire - à l'exception du projet final de convention financière - puisque ces documents sont restés dans un cercle restreint d'élus et de fonctionnaires de ces collectivités territoriales.

Le ministre emploie le verbe « semble » dans ses écritures précitées, c'est dire qu'il n'apporte aucune preuve formelle de cette affirmation.

La preuve la plus éclatante de cette contre vérité est fournie par les requêtes en intervention volontaire de la Conseillère régionale d'Aquitaine Mme Monique de Marco et du Conseiller général de la Gironde Jean-Jacques Paris, en soutien des recours des requérants devant le Tribunal administratif de Bordeaux contre les délibérations respectives du Conseil régional et du Conseil général de la Gironde approuvant la convention financière annexée à la convention de concession (PJ n° 12 et n°13).

Ces élus, comme leurs collègues de « base » n'ont jamais été informés de l'avancement des procédures et des négociations et surtout ils ont été amenés à délibérer sur un dossier alors qu'ils n'avaient pas à leur disposition les éléments nécessaires, notamment financiers, pour prendre une décision en toute connaissance de cause.

Votre Haute Assemblée pourra elle même apprécier les difficultés pour les requérants d'avoir accès aux informations sur la procédure ayant abouti à l'approbation de la convention financière par les collectivités régionales, et ce, après une période de 18 mois après sa signature, le 16 octobre 2006 !

En effet, par courrier du 21 janvier 2008, l'association Aquitaine Alternatives demandait au Conseil régional, communication, entre autres, d'un mémoire d'analyse réalisée par une mission d'assistance et de conseil en ingénierie financière dans le cadre de la négociation de la convention de financement et du contrat de concession de l'A65. (PJ n°14)

Ce document est d'une grande importance pour connaître les tenants et les aboutissants de la négociation ayant abouti notamment à la disparition de la subvention de 500 M€.

Il est à noter qu'aucun conseiller régional ou général de « base » n'a été destinataire des conclusions de ce rapport. Les conclusions de ce rapport ne sont même pas évoquées dans les délibérations de ces collectivités ayant approuvé la convention de financement.

Par un courrier du 21 février 2008, mais notifié le 27 février, le Conseil régional répondait, soit plus d'un mois après et donc hors délai, qu'il refusait cette communication au prétexte fallacieux qu'une instance était pendante devant le Tribunal administratif de Bordeaux. (PJ n° 15)

Le 26 février l'association Aquitaine Alternatives saisissait la CADA pour ce refus. (PJ n°16)

Le 21 mars 2008, la CADA rendait un avis favorable à la communication de ce rapport d'analyse. (PJ n°17)

A la date d'envoi du présent mémoire, l'association Aquitaine Alternatives n'a toujours pas été destinataire de ce rapport d'analyse.

Il est donc incontestable que tout a été mis en œuvre, aussi bien par le ministère (refus de communiquer l'analyse financière de la rentabilité), que par les collectivités territoriales, pour ne pas livrer aux conseillers régionaux et généraux les informations essentielles sur la partie financière du projet touchant à l'analyse de la rentabilité financière de l'infrastructure et aux véritables risques de déchéance.

Il y a donc eu violation manifeste des articles L.4132-7 et L.3221-18 et 19 du Code des Collectivités territoriales.

Au surplus, cela est confirmé par les débats en cours dans les différentes requêtes des requérants contre les délibérations des collectivités ayant approuvé la convention de financement, car il est édifiant d'y constater autant d'appréciations du risque de déchéances différentes qu'il y a de collectivités garantes !

Ainsi pour le Conseil régional d'Aquitaine (CRA) : « ...les simulations actuelles faites par l'Etat permettent d'extrapoler une indemnité de déchéance estimée à 765 M€ courants en 2014 (soit 468 M€ en valeur actualisée au 1^{er} novembre 2005), date de refinancement du prêt du concessionnaire ». « Le candidat retenu (Alienor), grand groupe international de BTP, présente en effet un risque de non-refinancement limité, en raison d'une offre basée sur des hypothèses de recettes basses, et sur une structure de financement robuste ». (Délibération du 16 octobre 2006).

Si pour le Conseil général des Landes (CG40) : « ...L'indemnité de déchéance serait de 765 M€ en valeur 2014, soit 468 M€ en valeur 2005 (actualisée à 5,50 %). Encore faut-il déduire le montant apporté par un repreneur de la concession ». « Quant aux risques liés au trafic routier : Le groupement retenu (Alienor) a pris en compte des hypothèses de recettes (tarif et trafic) plus élevées que celles de l'administration... Il en résulte un aléa. Les recettes seront-elles conformes aux prévisions ? Les conditions de refinancement du premier emprunt, dans 8 ans, seront-elles aussi favorables ? »

Des hypothèses basses pour le CRA, des hypothèses plus hautes que celles envisagées par l'administration pour le CG 40, beaucoup plus hautes en réalité. En effet sur un projet estimé à 1 157,28 M€, ce sort 500 M€ (43,20%) qui devront être financés par un emprunt en lieu et place de la subvention initialement prévue.

C'est, en proportion, bien plus de recettes supplémentaires que devra générer l'exploitation de l'autoroute pour faire face au remboursement de l'emprunt, des intérêts attachés, et des charges d'exploitation supplémentaires générées par un trafic très supérieur.

Mais surtout des informations erronées fournies aux élus.

Les informations comprennent deux erreurs particulièrement significatives ;

1. Erreur sur la date de refinancement

Ce n'est pas en 2014, comme mentionné dans les délibérations mais en 2010 que le risque sera maximal et pas pour 765 M€ mais pour 833,24M€ comme nous l'avons établi dans nos précédentes écritures.

2. Erreur sur le montant

Dans son mémoire en défenses n°3, le CRA s'enferme dans la négation, c'est la réalité du dossier qui le contredit. Il suffit de consulter la pièce n°11 « *Indemnité déchéance* » produite par le CRA. Ce n'est pas en 2014 que l'indemnité est maximale, mais en 2010. Ce maximum n'est pas de 765M€, elle est supérieure à 800M€. Une extrapolation géométrique de ce graphique montre un maximum d'environ 833 M€. Ces résultats sont ceux que nous avons indiqués dans notre mémoire initial.

« Erreur » sur la date, « erreur » sur le montant, mais aussi une autre « erreur » dans le calcul de l'indemnité actualisé.

3. Une actualisation de l'indemnité erronée.

Là où il y a un versement certain, une subvention de 500 M€, le CRA oppose une éventuelle déchéance.

Mais surtout il entend démontrer que même dans le cas où elle devrait jouer, son montant serait inférieur à celui de la subvention.

Pour cela un calcul d'actualisation est pratiqué. Il consiste à ramener des montants valorisés en euros courants, ici 2014, en des euros actuels, 2005.

Ainsi 765 M€ seraient équivalents à 468 M€ en valeur 2005, selon le Conseil régional d'Aquitaine, montant inférieur à 500 M€. Dans les délibérations soumises aux élus, un taux de 5,5% est utilisé.

Ce montant de 468 M€ résulte du calcul suivant : $765 / (1 + 0,055)^{10} = 468 \text{ M€}$.

Nous le savons, ce n'est pas en 2014, mais en 2010 que le montant est maximum, soit 4 années en moins et son montant n'est pas de 765 M€ mais de 833,28.

Enfin, ce n'est pas en 2005 qu'il faut faire la comparaison des sommes, puisque la subvention n'aurait pas été versée sur cette année. Rappelons que le contrat n'a été approuvé par l'Etat que le 18 décembre 2006.

Le tableau ci après montre l'évolution des financements mis en place par le concessionnaire. Ce n'est qu'au 1er semestre 2009 que le besoin dépasse 500M€.

	1er semestre	2ème semestre	Total	Cumul
2007	62,624	68,077	130,701	
2008	72,107	150,377	222,484	353,185
2009	188,778		188,778	541,963

Compte tenu de la date prise d'effet du contrat, de celles des besoins de financement, nous comparerons les sommes en valeur 2007.

	Valeur 2010	Coefficient	Valeur 2007
2010	833,28	1	
2009		0,9479	
2008		0,8985	
2007		0,8516	709,63

Actualisée, en valeur 2007, la garantie équivaut à 709,73 M€.

Qu'en est-il de la subvention ?

	Subvention	Coefficient	Valeur 2007
2009	146,82	0,8985	131,91
2008	222,48	0,9479	210,89
2007	130,70	1	130,70
	500,00		473,51

Des versements étalés de 2007 à 2009, pou un total de 500 M€ sont équivalents à 473,51 M€ en valeur 2007.

La réalité n'est pas celle décrite par le Conseil Régional d'Aquitaine dans ses écritures et présentées aux élus pour obtenir leur accord.

- ce n'est pas en 2014 que le montant de la déchéance est maximal, mais en 2010,
- ce n'est pas un montant de 765 M€ qu'il convient de retenir, mais de 833,28 M€,
- actualisé, en valeur 2007, ce montant représente 709,63 M€,
- actualisée, en valeur 2007, la subvention de 500 M€, versée de 2007 à 2009, représente 473,51M€.

Contrairement à ces écritures, contrairement à sa délibération, le montant en jeu est bien plus élevé au titre de la déchéance (+49,86 %).

Et encore, le taux d'actualisation retenu 5,50 %, est supérieur à celui fixé par le Conseil général du plan, 4 %. À ce taux, l'écart aurait été plus important.

Manifestement les termes du contrat signé, ne correspondent :

- ni aux éléments financiers décrits dans l'enquête publique,
- ni à ceux fournis à l'approbation des élus du Conseil régional d'Aquitaine, des conseils généraux de Gironde, des Landes, des Pyrénées atlantiques.

Ils sous-évaluent considérablement les engagements pris par les collectivités locales.

IV. Sur l'exception d'illégalité du décret, en date du 18 décembre 2006, de déclaration d'utilité publique du projet

Les requérants, dans leur requête initiale avaient exposé un ensemble de moyens tendant à démontrer l'illégalité du décret de déclaration d'utilité publique du projet.

L'étude d'impact du projet notamment se révélait particulièrement insuffisante déjà lors de l'enquête publique, en matière d'impacts sur la faune et la flore et alors que le tracé de cette infrastructure va traverser des zones remarquables classés Natura 2000.

Saisi par le ministère en charge de l'écologie d'avis relatifs à deux demandes d'autorisation de destruction d'espèces protégés sur le fondement de l'article du titre 1^{er} - Livre IV du code de l'environnement, le Conseil National de Protection de la nature a rendu le 7 janvier et le 18 février 2008 des avis négatifs particulièrement motivés.

PJ n°18 : Avis sur la demande de destruction de faune

PJ n°19 : Avis sur la demande de destruction de végétaux

Il ressort des informations contenues dans ces avis que le projet d'autoroute aura des impacts significatifs sur le milieu naturel et des espèces animales protégées.

Ces avis confirment ainsi que l'étude d'impact présentée lors de l'enquête publique était notoirement insuffisante.

D'autre part, ces avis révèlent que la procédure prévue à l'article L414-4-III du code de l'environnement (qui impose que l'Etat s'assure préalablement à l'autorisation des travaux de la prise de mesures compensatoires aux destructions de sites « Natura 2000 ») n'a pas été respectée.

V. Conclusions

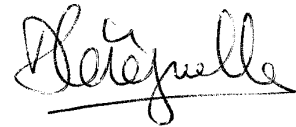
PAR CES MOTIFS et tous autres à produire, déduire ou suppléer, même d'office, les requérants concluent qu'il plaise au Conseil d'Etat :

- ✓ **Leur octroyer l'entier bénéfice de leurs précédentes conclusions.**

Fait à Bordeaux, le 7 avril 2008

Pour l'association Aquitaine Alternatives,
représentant unique des requérants

**Le Président,
Daniel CEREZUELLE**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Cerezuelle', with a horizontal line drawn underneath the name.

Liste des nouvelles pièces jointes

N° des pièces	DESIGNATION
N° 11	Annexe 18 de la convention financière
N° 12	Recours de Mme Monique de Marco, Conseillère régionale d'Aquitaine
N° 13	Recours de M. Jean-Jacques Paris, Conseiller général de Gironde
N° 14	Courrier d'Aquitaine Alternatives du 21 janvier 2008 au président du conseil régional
N° 15	Courrier de refus du conseil régional du 21 février
N° 16	Saisie de la CADA par Aquitaine Alternatives le 26 février 2008
N° 17	Avis de la CADA du 21 mars 2008
N° 18	Avis du CNPN sur la demande des de destruction de faune
N° 19	Avis du CNPN sur la demande des de destruction de flore
N° 20	Courrier des associations au Cabinet du ministère de l'écologie