UICN | Comité Français

Trafic des espèces sauvages et criminalité organisée

Les 10 recommandations du Comité français de l'UICN

Du 7 au 11 mars 2022 se tient à Lyon la 74e session du Comité permanent de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), en préparation de la Conférence des Parties prévue en novembre 2022 au Panama (COP19). A cette occasion, le Comité français de l'UICN plaide pour la mise en œuvre de solutions concrètes et opérationnelles afin de lutter contre le trafic d'espèces sauvages en France.

Considérée comme la quatrième activité de criminalité transnationale organisée la plus lucrative au monde[1], le trafic illégal d'espèces animales et végétales apparaît aujourd'hui comme une des principales causes de leur disparition. La valeur financière générée par ce trafic dans le monde est estimée entre 7 et 23 milliards de dollars par an selon les données d'Interpol et du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE)[2].

Le Comité français de l'UICN plaide pour que la lutte contre le trafic d'espèces en France soit mise sur un plan d'égalité avec celle engagée à l'encontre des autres trafics. Au-delà de la menace qu'il fait peser sur la biodiversité, dont la situation ne cesse de s'aggraver, ce trafic alimente aussi les réseaux criminels, se nourrit de la corruption qu'il entretient[3], et peut avoir de graves conséquences en termes de sécurité et de santé publique. Aussi, lors de son dernier Congrès mondial de la nature en septembre à Marseille, l'UICN a adopté 3 motions majeures sur ce sujet :

- Traiter la criminalité organisée ayant un impact sur l'environnement comme une infraction grave ;
- Impliquer le secteur privé dans la lutte contre le trafic d'espèces sauvages ;
- Mettre en œuvre des mesures internationales afin de lutter contre la vente en ligne de produits illégaux issus de la faune et de la flore sauvages.

La situation de la France est particulière et implique dès lors une certaine exemplarité. Avec la métropole et ses 12 territoires d'Outre-mer répartis sur l'ensemble du globe, présents dans 5 « hotspots » de biodiversité, la France héberge 1 889 espèces mondialement menacées, ce qui la classe parmi les dix pays hébergeant le plus grand nombre d'espèces menacées. Mais c'est aussi l'un des principaux pays importateurs de produits issus d'espèces sauvages destinés au marché européen, et l'un des principaux points de sortie pour les (ré)exportations vers des pays tiers à l'Union Européenne (UE)[4]. En 2018, les saisies de spécimens CITES au sein de l'UE correspondaient à une valeur marchande de 2,3 millions d'euros, montant faible au regard de la réalité des trafics[5].

[1] Rapport d'IFAW, 2013, La nature du crime. Répercussions du commerce illicite d'espèces sauvages sur la sécurité mondiale. p. 4.
[2] Interpol, PNUE, The environmental crime crisis : threats to sustainable development from illegal exploitation and trade in wildlife and forest ressources, consulté en ligne le 31 août 2021.
[3] Guide de l'ONUDC sur la lutte contre la corruption à l'usage des organes de gestion des espèces sauvages de l'ONUDC. 2020. p. 10 : « la corruption peut être considérée comme l'huile qui lubrifie le moteur du commerce illégal d'espèces sauvages ».
[4] Rapport de WWF et Traffic. 2021. Le rôle de la France dans le commerce d'espèces sauvages. Une analyse du commerce et des saisies CITES - Synthèse, p. 8.
[5] Ibid, p. 9.

L’efficacité de la lutte contre le trafic d’espèces est liée à la volonté de tous les acteurs concernés. La prise de conscience de l’importance de ce trafic et de ses conséquences progresse mais reste insuffisant. Ainsi, il est nécessaire d’encourager tous les acteurs dans cette lutte, qu’ils soient privés ou publics, personnes physiques ou morales, afin qu’ils consacrent toutes leurs forces et moyens à résorber ce trafic et en amoindrir les conséquences.

Le Comité français de l’UICN estime qu’il est urgent d’agir et appelle à la mise en œuvre des 10 recommandations suivantes :

Mieux mobiliser les outils juridiques dans une logique de sanction et de dissuasion

Le droit de l’environnement français, renouvelé et renforcé depuis une dizaine d'années, prévoit de nombreux outils dont l’utilisation rendrait plus efficace la lutte contre le trafic d’espèces. Les mobiliser permettrait de ne pas avoir à attendre des évolutions législatives et réglementaires pour agir.

1. Réhausser les sanctions des délits se rattachant au trafic d’espèces, en les ajustant sur celles prévues en matière de trafic de stupéfiants ou d'armes.

S’agissant des trafics d’espèces protégées, la loi du 8 août 2016[6] a renforcé les sanctions, les délinquants s’exposant à une peine de 3 ans d’emprisonnement et d’une amende de 150 000 euros[7]. Néanmoins, cette peine maximale n’est pratiquement jamais retenue. Il est pourtant fondamental d’appréhender les affaires de trafic d’espèces dans leur entièreté et avec sévérité, dans le respect des principes de proportionnalité[8] et d’individualisation[9] des peines[10]. En effet, bien souvent, les trafiquants d’espèces se livrent à des activités ou utilisent des moyens pénalement répréhensibles (violation de propriété, dégradation des milieux, usages de faux...), qui ne sont pourtant pas toujours retenus par les magistrats comme des infractions connexes. Ensuite, malgré ce renforcement, ces sanctions restent faibles comparées à celles pouvant être prononcées en matière de trafic de stupéfiants ou de trafic d’armes, ce qui revient à hiérarchiser les trafics et considérer le trafic d’espèces comme un enjeu de moindre importance. Ainsi, il convient d’ajuster les peines encourues prévues pour le trafic d’espèces sur celles du trafic de stupéfiants, à savoir 10 ans d’emprisonnement et 7 500 000 euros d’amende[11]. Enfin, il pourrait être envisagé de prévoir un délit de blanchiment d’argent spécifique au trafic d’espèces, là encore sur le modèle de ce qui est prévu pour les trafics de stupéfiants, sanctionné par la même peine de 10 ans d’emprisonnement et 7 500 000 euros d’amende[12].

[6] Loi 2016-1087 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.
[7] Article L. 415-3 du code de l’environnement.
[8] Principe selon lequel la peine doit être prononcée en fonction de la gravité de l'infraction, de la situation du délinquant et de ses capacités de réinsertion (article 130-1 du code pénal).
[9] Principe selon lequel nul n’est responsable pénalement que de son propre fait (article 121-1 du code pénal).
[10] La circulaire du 16 décembre 2013 relative aux trafics d’espèces protégées (JUSD1330992C) appelait déjà à systématiser des réquisitions « empreintes de fermeté » (p.5).
[11] Article 222-37 du code pénal.
[12] Article 222-38 du code pénal.

2. Informer les services judiciaires de la possibilité de qualification de circonstance aggravante de bande organisée, et encourager les magistrats à la retenir lorsque les conditions sont remplies.

Il est fréquent que les trafics d'espèces fassent partie des activités annexes de réseaux criminels, leur permettant de disposer de ressources soutenant leurs activités principales, comme des activités criminelles en lien avec les groupes de combat armés et le terrorisme[13]. La législation permet au juge de retenir, dans le cas d'un trafic d'espèces protégées et si les conditions sont remplies (préméditation des infractions et organisation structurée entre les membres), la qualification de circonstance aggravante de bande organisée[14]. Cette qualification permet à la fois de renforcer les sanctions (750 000 euros d'amende et 7 ans d'emprisonnement), mais aussi de mobiliser des « techniques d'enquêtes spéciales », plus intrusives et donc plus efficaces (sonorisation, captation des données, fixation d'images des lieux privés…)[15]. Or, il s'avère que cette qualification est peu utilisée par les magistrats.

3. Encourager les procureurs et les juges, lorsque les conditions sont remplies, à requérir et à prononcer des peines complémentaires, et notamment celle de la confiscation des biens ayant servi à commettre l'infraction.

Depuis la circulaire du 16 décembre 2013, le Garde des sceaux encourage les magistrats et procureurs à requérir toute peine complémentaire utile pour lutter efficacement contre les trafics d'espèces, et notamment l'interdiction d'exercer une activité professionnelle, la fermeture d'établissement ou l'affichage de la décision rendue[16]. Or, ces peines ne sont encore que très rarement mobilisées[17].

[13] Déclaration de la Conférence de Londres sur le commerce illicite d'espèces sauvages, 2014, p. 1 : Le braconnage et le trafic « sont des activités criminelles organisées et très répandues qui mettent en jeu des réseaux transnationaux. Dans certains cas, les recettes qui en découlent servent à soutenir d'autres activités criminelles et ont été liées à des groupes armés impliqués dans des conflits internes et transfrontaliers ».

[14] Article L. 415-7 du code de l'environnement.

[15] Article 706-73 et suivants du code de procédure pénale.

[16] Circulaire du 16 décembre 2013 relative aux trafics d'espèces protégées (JUSD1330992C), p.3.

[17] CGEDD, « Une justice pour l'environnement. Mission d'évaluation des relations entre justice et environnement », 2019, p. 12 : « Recommandation n° 13. Élaborer une circulaire de politique pénale portant sur la nécessité de recourir aux peines complémentaires (telles que confiscations, privation temporaire ou définitive d'un droit, exclusion des marchés publics, interdiction temporaire d'exercer) et à la peine de travail d'intérêt général ».

À titre de peine complémentaire, la législation offre notamment la possibilité au juge de prononcer la confiscation des biens saisis dans le cadre de l'enquête en lien avec l'infraction, voire la confiscation générale du patrimoine du mis en cause, dans le respect du principe de proportionnalité[18]. Une fois cette confiscation prononcée, les biens - et le produit de la vente de ces biens - entrent dans le patrimoine de l'État et sont gérés par l'Agence de gestion et de recouvrement des avoirs saisis et confisqués (AGRASC). Là encore, la confiscation est peu souvent prononcée à l'encontre des personnes s'étant livrées à un trafic d'espèces protégées, alors qu'elle permettrait d'assécher financièrement les réseaux de trafiquants. Dès lors qu'elle impacte le patrimoine financier et matériel des contrevenants, elle dispose d'un caractère dissuasif important.

Mieux mobiliser les outils juridiques dans une logique de soutien financier aux structures d'accueil des animaux saisis ou confisqués

La charge financière de la garde des animaux vivants saisis ou confisqués après l'arrestation d'un trafiquant pèse sur des établissements d'accueil, qui doivent débourser des sommes importantes pour remplir une mission de service public (transport, mise en quarantaine, nourriture, soins, identification de l'animal…). Si la remise des espèces dans leur milieu naturel doit être privilégiée lorsque leur état le permet, cette possibilité reste très rare dans les faits, et il convient donc de permettre aux établissements volontaires d'accueillir les animaux dans des conditions garantissant le bien-être animal ou bien de promouvoir la création de structures ad hoc spécialisées.

4. Rappeler les dispositifs existants pour alléger la charge financière de la garde des animaux saisis par les établissements d'accueil, et leur conférer un statut juridique leur permettant de bénéficier de subventions publiques.

Trois leviers permettraient de s'assurer que cette charge ne pèse plus sur ces établissements.

D'abord, la législation prévoit la possibilité de rédiger un mémoire de frais de garde que l'institution d'accueil, via l'autorité en charge de l'enquête, peut remettre au juge afin que ce dernier prenne en compte ces frais et prévoit leurs modalités d'engagement. Or dans les faits, peu de mémoires sont soumis au juge ou pris en compte par ce dernier.

De plus, la prise en charge financière reste largement tributaire de l'appréciation du juge. En effet, l'article 99-1 du code de procédure pénale prévoit expressément que les frais exposés pour la garde de l'animal sont à la charge du propriétaire. Mais le juge peut accorder, sur demande, l'exonération du mis en cause à payer ces frais quand bien même celui-ci serait condamné.

Enfin, la possibilité de subventionnement public au profit de ces établissements se heurte au fait qu'ils ne disposent pas d'un statut juridique adapté. Si la loi relative au bien-être animal adoptée en 2021 a inséré dans le code de l'environnement la définition d'un refuge (accueil temporaire) ou d'un sanctuaire (accueil définitif)[19], il n'en reste pas moins que le texte devant définir leur statut juridique n'a toujours pas été adopté.

[18] Article 131-21 du code de procédure pénale. N.B. : La confiscation est à différencier de la saisie, qui consiste uniquement à rendre les biens indisponibles jusqu'au prononcé du jugement.
[19] Article L. 413-1-1 du code de l'environnement.

Le renforcement des moyens des services de contrôle

Parmi les différents services de contrôles intervenant dans les affaires de trafic d'espèces sauvages en France, les agents des douanes présents dans les ports et aéroports sont en première ligne. Malgré des équipes assez réduites, ces agents ont à eux seuls réalisé près d'un quart des saisies effectuées sur le territoire français entre 2008 et 2017[20].

5. Augmenter les effectifs des services douaniers chargés des contrôles à Roissy-Charles de Gaulle et dans les autres aéroports susceptibles d'être des points d'entrées pour le trafic d'espèces sauvages.

L'un des plus grands hubs aéroportuaires européens, Roissy-Charles de Gaulle, concentre la très grande majorité des flux illégaux arrivant en France par voie aérienne[21]. Cet aéroport a notamment un rôle majeur dans l'importation de viande de brousse en Europe, mais aussi dans le transit de produits d'espèces sauvages vers l'Asie. Pourtant, les contrôles sont à la charge d'équipes composées d'une vingtaine de douaniers, pour un aéroport qui reçoit en moyenne 200 000 passagers par jour.

Cette situation de sous-effectif réduit d'autant plus la probabilité d'identification et d'interpellation de contrevenants dans un contexte où la priorité reste donnée à la lutte anti-terrorisme ainsi qu'aux trafics de stupéfiants et d'armes. Les services de Roissy-Charles de Gaulle estiment que les douaniers ne sont en capacité de saisir qu'environ 10% du trafic de spécimens et produits d'espèces sauvages transitant par la plateforme aéroportuaire. Il apparaît donc primordial d'augmenter leurs effectifs. Dans l'optique d'une lutte efficace, il convient également de réévaluer le rôle des aérorports de Paris-Orly, Beauvais et des autres grands aéroports de province dans ce trafic, ainsi que leurs besoins en personnel douanier.

Le renforcement de la formation à la question du trafic d'espèces

Renforcer la lutte contre cette forme de criminalité transnationale nécessite que les acteurs aient accès à une formation théorique et pratique solide, qui doit porter aussi bien sur l'identification des espèces - près de 6 000 animaux et 30 000 végétaux - que sur la connaissance des nombreuses procédures administratives, judiciaires, nationales et internationales afférentes.

[20] Rapport de WWF et Traffic. Op. cit. p. 39.
[21] Voir : statistiques de Routes Dashboard pour la France.

6. Institutionnaliser et systématiser la participation des acteurs concernés à des formations sur la lutte contre le trafic d'espèces adaptées à leurs missions.

Le rapport français d'information sur l'application de la Convention CITES pour la période 2018-2020 insiste sur un « besoin de formation permanent » tant pour le personnel de l'autorité scientifique que pour les agents de contrôle déployés sur le terrain[22]. Dans le même temps, la formation des autorités judiciaires apparaît également comme un enjeu majeur du renforcement de l'application de la justice environnementale. En France, plusieurs programmes de formation continue sur la question du trafic d'espèces sauvages sont déjà proposés par des établissements publics nationaux (Ecole nationale de la magistrature, Office Français de la Biodiversité) aux magistrats ou aux autorités CITES nationales et régionales.

Répondre au besoin de formation identifié implique avant tout de permettre à des agents souvent débordés de pouvoir prendre le temps de se former. En outre, d'autres organisations spécialisées sur la protection des espèces (IFAW) ou le trafic par voie aérienne (TRAFFIC, IATA) pourraient être sollicitées pour augmenter le nombre de programmes et places de formation disponibles.

Accroître la responsabilité et l'engagement des transporteurs aériens

L'industrie du transport aérien participe très largement, bien qu'indirectement, au trafic d'espèces sauvages. Conscientes de l'ampleur du problème, les compagnies de passagers comme de fret prennent un nombre croissant d'engagements[23] qui n'ont cependant pas de valeur contraignante. Le régime juridique en vigueur reste plutôt favorable au transporteur aérien, n'engageant que la responsabilité du passager pour le transport de spécimens ou produits d'espèces sauvages illégaux. Accroître la responsabilité légale du transporteur apporterait un levier garantissant que des dispositions à la mesure de l'urgence du problème soient effectivement prises, notamment lors de l'embarquement dans les pays sources de ces trafics.

7. Inscrire dans le droit international aérien la responsabilité légale du transporteur pour sa cargaison une fois qu'il a accepté la Lettre de Transport Aérien (LTA) de l'expéditeur ou du passager et procédé à l'embarquement de ses marchandises ou bagages.

La Convention de Montréal (MC99) sur l'unification de certaines règles pour le transport international aérien dispose à son article 16 que le transporteur n'est pas tenu de vérifier l'exactitude et la conformité des informations fournies par les passagers dans les documents demandés par les autorités de contrôle des pays de destination.

[22] Rapport de la France disponible en ligne. Page 26.
[23] Voir, notamment: la déclaration de Buckingham Palace du 15 mars 2016, qui porte 11 engagements dont : la tolérance zéro face au trafic, encourager la prise de conscience, développer des systèmes de partage de données en temps réel et de bonnes pratiques, faciliter le reporting, coordonner le travail des douanes et des autorités judiciaires.

Ainsi, il semble que la responsabilité du transporteur aérien ne soit pas engagée lorsqu'il transporte à son insu des spécimens ou produits illégaux d'espèces sauvages, même s'il a théoriquement validé le contenu de sa cargaison en acceptant la LTA de l'expéditeur ou passager.

Cette disposition n'encourage pas le transporteur aérien à s'assurer du contenu des marchandises et bagages qu'il embarque. Or, dans de nombreux pays d'exportation d'espèces protégées, le risque de corruption des agents de contrôle et la probabilité qu'ils laissent - sciemment - passer des bagages contenant des marchandises illégales sont élevés. Dans ce contexte, rendre le transporteur aérien responsable de la légalité des marchandises qu'il transporte apparaît comme un moyen plus sûr de renforcer la lutte contre le trafic en amont. Il sera ainsi incité à chercher et instaurer des moyens de s'assurer de l'effectivité ainsi que de la qualité du contrôle de la cargaison avant son embarquement.

La sensibilisation des voyageurs à la lutte contre le trafic d'espèces

L'une des raisons pour laquelle les auteurs du trafic d'espèces sont prêts à prendre des risques importants s'explique par le fait qu'il y a une forte demande et donc l'occasion de réaliser des gains importants. Dès lors, il est nécessaire de faire baisser cette demande en ciblant les potentiels acheteurs pour les informer, d'une part, des conséquences du trafic d'espèces sur la biodiversité, le bien-être animal, la sécurité et la santé humaine et d'autre part sur ce qu'ils risquent pénalement lors de tels achats. De nombreuses actions sont déjà faites en ce sens, qu'il convient de renforcer.

8. Lancer des campagnes de sensibilisation en visant notamment une diffusion massive sur les réseaux sociaux et les lieux de départ des passagers et en insistant sur les enjeux sanitaires.

Plusieurs campagnes de sensibilisation ont déjà été réalisées, à l'image de celle menée par le PNUE et l'Inde «Not All Animals Migrate By Choice» diffusée dans les principaux aéroports du pays. Grâce à l'ampleur qu'ont pris les réseaux sociaux ces dernières années, il serait judicieux d'organiser une nouvelle campagne de prévention au niveau français qui pourrait, en plus de son partage sur ces réseaux, être retransmise dans les aéroports et les avions. Les voyageurs auraient ainsi à l'esprit les risques que comportent l'achat de marchandises illégales issues d'animaux ou de végétaux dès leur départ.

Un point particulier serait à consacrer aux enjeux sanitaires car les passagers rapportant dans leurs bagages de la viande de brousse sont le plus souvent inconscients du danger sanitaire que cela représente. En effet, une viande d'un animal sauvage ayant été transporté pendant plusieurs heures voire jours sans moyen de réfrigération adéquat et sans contrôle sanitaire est très susceptible d'être vecteur de zoonoses. La viande peut en plus contenir des insectes, potentiellement nuisibles et invasifs, qui risquent ainsi d'être fortuitement introduits en France. Ces insectes peuvent à leur tour transmettre des maladies. Il y a donc un véritable enjeu de santé publique dont les voyageurs doivent avoir conscience.

Pour apporter une première réponse, une campagne de communication portée par Air France et le Groupe ADP, à destination des passagers et des voyageurs, sera lancée cet été en collaboration avec le Comité français de l'UICN.

Une réglementation plus adaptée pour les bagages des voyageurs en provenance d'Afrique

Pour des vols long courrier, les voyageurs sont généralement autorisés à transporter un bagage en soute de 23 kilos maximum, comme le conseillent les directives non contraignantes fixant les standards en poids de bagage de IATA, l'association du transport aérien international. Or, la majorité des avions provenant d'Afrique autorisent les voyageurs en classe économique à posséder sans surcoût deux bagages en soute de 23 kilos, ce qui leur permet de transporter jusqu'à 46 kilos d'effets personnels. Cette réglementation facilite le commerce illégal d'espèces sauvages puisqu'elle permet aux trafiquants de mieux dissimuler leurs marchandises illégales sous d'autres marchandises. En outre, ils peuvent en ramener en plus grande quantité.

9. Uniformiser le volume des bagages en soute à 23 kilos maximum pour tous les vols commerciaux afin de réduire les risques sanitaires et environnementaux.

Ainsi, à cause de cette exception sans justification autre que commerciale, des quantités importantes d'espèces protégées ou de produits issus de ces espèces peuvent arriver en France aisément.

Le trafic de viande de brousse en profite particulièrement : en 2010, il a été estimé qu'environ cinq tonnes de viande de brousse étaient introduites illégalement chaque semaine à l'aéroport de Paris-Roissy Charles de Gaulle[24]. En plus des dommages que cela représente pour la conservation de la biodiversité et le bien-être animal, cela constitue un énorme danger sanitaire, comme vu précédemment. Il est donc urgent de remédier à cette exception commerciale concernant les liaisons aériennes africaines, en soulignant qu'en réduisant le poids des bagages, les douaniers auront moins de marchandises à contrôler et gagneront ainsi en efficacité.

Les compagnies aériennes telles qu'Air France qui se sont engagées à combattre le trafic d'espèces sauvages (notamment en signant la déclaration de Buckingham Palace dans laquelle il est déclaré que les signataires ne faciliteront pas le transfert de la faune sauvage lorsqu'il est illégal[25]) pourraient être le moteur de ce changement en associant leurs volontés, afin de s'accorder sur la suppression de ces kilos de bagages supplémentaires au sein de la profession.

[24] The scale of illegal meat importation from Africa to Europe via Paris Anne-Lise Chaber1,2, Sophie Allebone-Webb1,3, Yves Lignereux4, Andrew A. Cunningham1, & J. Marcus Rowcliffe, 26 avril 2010.

[25]http://prod2-airfrance-corporate2.integra.fr/fr/communique-de-presse/air-france-sengage-contre-le-trafic-des-especes-protegees?language=fr

10. Modifier le règlement délégué de 2019/2122 de la Commission européenne du 10 octobre 2019 pour que l'importation de poissons soit aussi soumise à un contrôle aux frontières systématique.

Une autre exception surprenante est celle relative à l'importation de poissons contenus dans les bagages personnels des passagers et destinés à leur consommation personnelle ou à leur usage personnel. En effet, si l'importation dans l'Union européenne (UE) de viandes provenant de pays hors UE dans de telles conditions est soumise à un contrôle officiel aux postes de contrôle frontaliers, celle de produits de la pêche frais, éviscérés ou préparés ou transformés en est exemptée, dans la limite des 20 kilos[26].

Or, il n'y a pas de justification à ce que les poissons et les viandes soient traités de manière différenciée puisque les poissons peuvent également être vecteurs de zoonoses et doivent être protégés tout autant que les autres espèces. Cette exception ouvre elle aussi la voie à la revente et au trafic, et ce même si l'article 9 du règlement en question prévoit des contrôles officiels spécifiques des biens contenus dans les bagages personnels des passagers aux points d'entrée dans l'UE.

[26] Article 7 lettre b du règlement délégué de 2019/2122 de la Commission européenne du 10 octobre 2019 complétant le règlement 2017/625 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne certaines catégories d'animaux et de biens exemptées des contrôles officiels aux postes de contrôle frontaliers, des contrôles spécifiques des bagages personnels des passagers et de petits envois de biens expédiés à des personnes physiques, qui ne sont pas destinés à être mis sur le marché

Comité français de l'UICN
259-261 rue de Paris
93100 Montreuil

E-mail : uicn@uicn.fr
www.uicn.fr