

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AEROPORT DE BORDEAUX MERIGNAC**

Réunion du mardi 1er juillet 2014 à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

Étaient présents

<p>Présidence : M. Jean-Michel BEDECARRAX - Préfecture</p> <p>Membres au titre des professions aéronautiques : M. Laurent FAUROUX - SNCTA M. Pascal DUCHÊNE – Air France M. Pascal PERSONNE – ADBM M. Stéphane TEULE-GAY – ADBM M. Patrick THIÉBAUGEORGES – Air France</p> <p>Membres au titre des représentants des collectivités territoriales : M. Ludovic GUITTON – Le Haillan M. Serge TOURNERIE – Eysines M. Hervé SEYVE – Saint-Jean d'Ilac M. Gérard CHAUSSET - Mérignac</p> <p>Membres au titre des associations : Mme Dorothea MOREAU - SEPANSO M. Pierre ARNAL - AEHDCNA M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Daniel MARIE-ANNE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Marcel SOULETTE - CLCV Mme Chantal PERROMAT – AP ILLAC</p>	<p>Autres participants :</p> <p>DSAC/SO : M. Pascal REVEL M. Christophe MORNON M. Patrick TOUZINAUD Mme Raphaëlle INSA Mme Nathalie MOUEZ</p> <p>SNA/SO : M. Jean-Marc FERNANDEZ DE GRADO M. Christian GUERER Mme. Marie-Christine OUILLADE M. Louis HIRIBARREN</p> <p>SNIA : M. Christian BERASTEGUI Mme Francine DEVERGE</p> <p>SA ADBM : M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p>DDTM 33 : M. Julien SICOT</p> <p>Dassault Aviation : M. Didier DAURIAC</p> <p>Association : M. Michel GROUSSET - AEHDCNA</p> <p>BA106 : Lt-CI Yann DAVIES M. Morgan LE PERROT</p>
--	---

Étaient excusés

Mme Marie RÉCALDE – Mérignac
Mme Régine MARCHAND – Conseil Régional
Mme Delphine MAURICE - DREAL
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE- Bruges

Membres présents (titulaires et suppléants): 15
Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 12
Quorum (présence de 9 membres minimum) : atteint

1. Ouverture de la séance

M. BEDECARRAX, Secrétaire Général de la Préfecture, préside la CCE.
Après l'accueil des membres de la Commission, les points à l'ordre du jour sont abordés.

2. Le bilan 2013 de l'observatoire des permis de construire en zone de bruit

La présentation est assurée par Mme DEVERGE, chargée d'études au Service National d'Ingénierie Aéroportuaire – Pôle de Bordeaux (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Sont successivement détaillés :

- les principales caractéristiques du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de l'aéroport ;
- la nécessité d'un observatoire des permis de construire en zone de bruit ;
- la réglementation concernant les autorisations de construire en zone de bruit (article L147-5 du code de l'urbanisme) ;
- les 139 permis de construire (PC) accordés en 2013 à l'intérieur du PEB répartis de la manière suivante :
 - 0 en zone A ;
 - 15 en zone B (dont 0 dans la catégorie « logement ») ;
 - 47 en zone C (dont 19 dans la catégorie « logement ») ;
 - 77 en zone D (dont 55 dans la catégorie « logement »).
- l'évolution du nombre d'habitants dans les zones du PEB en 2013 estimée à 885 personnes (contre 877 en 2012).
L'accroissement le plus important est situé dans la zone D du PEB qui représente 97% de l'évolution du nombre d'habitants en zone de bruit. Estimation qui semble cohérente avec les règles fixées par l'article L147-5 du code de l'urbanisme qui ne restreint pas la construction de logement en zone D ;
- les avis défavorables délivrés en zone de bruit sont de 11%. Il peut néanmoins s'agir d'avis défavorables pour un motif autre que sa localisation en zone de bruit.

Échanges :

M. BEDECARRAX demande s'il est possible de rappeler la réglementation par zone concernant les logements.

M. BERASTEGUI précise que les constructions à usage d'habitation sont autorisées sous certaines conditions :

- En zone A, si elles sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- En zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, s'il s'agit de logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone ;

- En zone C, si les constructions individuelles sont non groupées et situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics. Cependant, les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative doivent être respectées et le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur ;
- En zone D toutes les constructions sont autorisées. Elles font l'objet d'une information obligatoire et de mesures d'isolation acoustique prévues dans le code de l'urbanisme.

M. MORNON explique qu'en zone C les constructions individuelles non groupées peuvent être autorisées lorsqu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

M. BERASTEGUI ajoute que l'objectif est de maîtriser l'urbanisation en zone C, autrement dit, de ne pas augmenter le nombre de personnes exposées.

M. LESTYNEK estime qu'il faudrait affiner les indicateurs de l'observatoire en précisant les motivations des refus.

M. BEDECARRAX renchérit en demandant que les services administratifs fassent le distinguo entre les refus liés aux questions aéronautiques et les autres refus. Il fait remarquer que le bilan est plutôt satisfaisant car la ligne rouge n'a pas été dépassée.

M. BERASTEGUI note que les maires des communes concernées font respecter la réglementation.

M. GROUSSET, qui a assisté le matin-même à une Commission Consultative d'Aide aux Riverains, fait remarquer qu'un certain nombre de permis de construire a été accordé à Mérignac Beutre au début des années 2000.

M. BERASTEGUI répond qu'il faut se référer au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) actuel qui comporte une quatrième zone (zone D). Si une construction est autorisée aujourd'hui à l'intérieur du Plan, celle-ci ne pourra pas bénéficier de l'aide à l'insonorisation.

M. SEYVE demande s'il est prévu de réviser le PEB suite à une augmentation du trafic.

M. BERASTEGUI répond, que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle, vu les hypothèses de trafic retenues dans le PEB en vigueur.

M. MARIE-ANNE indique que le PLU.1 est intercommunal et qu'il y a un fort risque de voir apparaître de nouvelles constructions.
Par ailleurs, il préconise une limitation de la hauteur des bâtiments.

3. Le bilan de l'expérimentation de la procédure de moindre bruit NADP2 : comparaison des trafics NADP1 et NADP2 pour évaluer les nuisances à proximité de la plateforme et expérimentation correspondante

La présentation est assurée par Mme OUILLADE, chef de la subdivision Études/Environnement du SNA-SO (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Contexte : cette expérimentation concernant les décollages fait suite à la décision prise lors de la précédente CCE.

Elle a consisté à mener une étude comparative des deux critères OACI (Organisation Internationale de l'Aviation Civile) moindre bruit NADP1/NADP2.

Pour rappel :

→ La NADP 1 (Noise Abatement Departure Procedures) est appliquée à Mérignac. Elle consiste à monter à $V_2 + 10$ nœuds jusqu'à 3000 pieds, avec les volets maintenus en position intermédiaire. Ceci permet à l'avion d'être le plus haut possible à une distance proche du décollage, avec une zone de dispersion du bruit au sol relativement large. Le bruit moteur est élevé, car les moteurs proches du plein régime et le bruit aérodynamique important car les volets ne sont rentrés qu'à partir de 3000 pieds.

→ La NADP 2

Elle consiste à maintenir $V_2 + 10$ nœuds avec les volets en position intermédiaire jusqu'à 1000 pieds environ puis à réduire la pente de montée. Cette procédure, couramment imposée dans les pays d'Europe du nord permet de réduire le niveau de bruit à moyenne distance du terrain entre 3 000 et 10 000 m du seuil, avec une zone de dispersion du bruit au sol moins large et un gain en matière d'émissions.

L'expérimentation a été menée avec la compagnie Air France uniquement qui a reçu l'autorisation de faire de la NADP2 sur une période déterminée. Une comparaison a été faite entre le trafic d'octobre à décembre 2012 et octobre à décembre 2013.

En parallèle, une étude nationale a été menée avec l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Les résultats ont été les suivants :

- Concernant les profils de vol, l'étude montre un profil plus écrasé entre 3000 et 10000m du seuil conformément au profil théorique attendu ;
- Concernant la consommation de carburant, le gain est de 20 à 30kg par vol ;
- Concernant le bilan sonore, on note une nette augmentation du bruit sous la trajectoire nominale avec une diminution de la largeur de la trace impactée par plus de 65 dB.

En conclusion, suite au constat d'une augmentation du bruit sous l'axe (jusqu'à +3 dB immédiatement sous l'axe) et la répartition des populations à Mérignac, l'expérimentation NADP2 n'a pas été prolongée. La NADP1 reste la procédure appliquée à Mérignac. La NADP2 est adoptée dans certains pays européens mais dans des situations particulières lorsque les populations se situent plus en latéral des axes.

Échanges :

M. BEDECARRAX demande des précisions sur l'échelle de la carte présentée.

Mme OUILLADE répond que le bruit augmente jusqu'à 10 km environ du seuil de piste. La zone la plus critique se situant entre 5000 et 8000 mètres.

M. BEDECARRAX acte donc que la NADP2 n'est pas retenue.

M. GUITTON demande s'il y a un conflit entre le gain de carburant et le niveau sonore.

Mme OUILLADE répond par la négative. Au dessous de 6500 pieds, la prise en compte des nuisances sonores est prioritaire.

M. MARIE-ANNE souligne les efforts faits par Air France en matière de réduction des nuisances sonores et de la pollution.

4. La publication de la carte Environnement approche à vue

La présentation est assurée par Mme OUILLADE, chef de la subdivision Études/Environnement du SNA-SO (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Rappel du contexte :

En mai 2012, une carte d'approche à vue en piste 05 a été créée sur laquelle figure des restrictions graphiques matérialisant un axe de protection des zones à forte densité de population. Il s'agit d'un mur environnemental virtuel à ne pas franchir pour les arrivées en provenance du nord.

Cependant, son application a posé des problèmes techniques et de sécurité aux pilotes qui ne pouvaient pas garder le visuel de la piste sur l'ensemble de la procédure.

Une proposition d'amélioration présentée à la CCE de juin 2013 consistait à « couder » le mur virtuel existant afin de garder la piste en vue jusqu'au bout de la procédure et de créer un repère radio balisé pour faciliter la navigation.

Lors de cette même CCE, il a été décidé de publier une nouvelle carte d'approche à vue à titre temporaire avec nécessité d'établir un bilan de l'expérimentation par le SNA/SO.

Résultats :

Après une année d'expérimentation, aucun manquement de la part des compagnies n'a été relevé. Le mur virtuel coudé est facile à respecter par les pilotes et permet une bonne navigabilité de la procédure.

Partant de ce constat, l'avis des membres de la CCE est demandé afin de pouvoir publier cette carte à titre permanent.

M. BEDECARRAX demande s'il y a des observations avant l'avis des membres.

Échanges :

Mme PERROMAT est satisfaite de voir que Saint-Jean d'Illac ne se limite pas au bourg et que Le Las est bien pris en considération. Cependant, elle constate que le mur virtuel ne protège pas Le Las des atterrissages en provenance du nord (piste 05). Il subsiste par ailleurs des problèmes concernant un certain nombre de décollages de la piste 23 vers le nord, notamment d'aéronefs qui effectuent un virage serré pénalisant les quartiers ouest du bourg.

M. SEYVE constate que la situation s'est améliorée pour le bourg concernant les atterrissages en 05 mais il fait état d'un fort ressenti au niveau du Las qui est appelé à se développer. Il estime qu'il faut encore faire un petit effort pour que les atterrissages passent au-delà du Las. Par ailleurs, il demande pourquoi autoriser des approches à vue alors qu'il existe une approche aux instruments.

M. FAUROUX répond que les contrôleurs ne peuvent pas refuser une approche à vue qui est une procédure autorisée. Dans cette configuration, il faut que le pilote puisse garder le visuel de la piste jusqu'au bout de la procédure.

M. GROUSSET demande quelles sont les compagnies qui effectuent des approches à vue.

Mme OUILLADE répond que ce sont en général les compagnies traditionnelles et non les low cost. L'approche à vue n'est d'ailleurs autorisée que lorsque le temps le permet.

M. GUERER ajoute que l'approche à vue est un outil qui permet de gérer le trafic.

Il souligne le bénéfice apporté par le mur environnemental qui a permis d'éviter de survoler les communes de Saint-Aubin et de Saint-Médard d'où provenaient les plaintes. Si au Las il y a des problèmes vis-à-vis des atterrissages en piste 05, il faut les examiner. D'où l'idée d'une procédure expérimentale que le SNA se propose de présenter dans le point suivant de l'ordre du jour.

M. BEDECARRAX propose alors d'aborder le point suivant concernant l'expérimentation RNAV Visual 05 avant que les membres ne donnent leur avis.

5. L'expérimentation RNAV Visual en 05

La présentation est assurée par Mme OUILLADE, chef de la subdivision Études/Environnement du SNA-SO (cf. pièce jointe au compte-rendu).

La proposition consiste à expérimenter un nouveau mode de navigation en condition d'approche à vue guidée par satellite afin de mieux prendre en compte les contraintes environnementales.

Ainsi, l'appareil en provenance du nord réaliserait un arc de cercle qui contournerait Le Las sans pour autant s'éloigner de l'aéroport comme c'est le cas pour les approches aux instruments et ce, avec une relativement bonne précision de la trajectoire.

Cette expérimentation est proposée dans un cadre très précis :

- les avions doivent être équipés « RF » (Air France l'est mais pas Hop par exemple) et les équipages formés ;
- seules les compagnies approuvées par la DSAC pourront participer à l'évaluation, soit Air France et Dassault ;
- la procédure peut être demandée par le pilote ou proposée de jour par le contrôle pour les compagnies approuvées.

Enfin, il est important de souligner que la mise en place des réglementations internationales concernant la RNAV Visual (puis de leur transposition en droit français) prendra quelques années.

La proposition faite par le SNA-SO est donc uniquement à titre expérimental.

Échanges :

M. BEDECARRAX demande quel est le pourcentage des avions susceptibles de suivre cette procédure.

Mme OUILLADE répond que sur 20 à 30% du trafic, une moitié pourrait la réaliser. Les autres feront une approche à vue habituelle.

M. LESTYNEK demande quelles sont les contraintes qui ne permettent pas de passer entre Le Las et Saint-Jean d'illac bourg dans la procédure d'approche à vue habituelle.

Mme OUILLADE répond que la navigation est manuelle, d'où une dispersion des trajectoires.

M. FAUROUX ajoute que ce sont les avions de faible tonnage qui peuvent le faire.

M. SEYVE demande des précisions concernant le nombre de survols du Las à l'atterrissage (piste 05).

M. GUERER répond que le SNA peut lui communiquer des statistiques précises en analysant les chevelus.

M. BEDECARRAX demande quel est l'horizon de publication de cette procédure après expérimentation.

Mme OUILLADE précise que l'expérimentation peut être menée dès à présent, mais la publication définitive ne pourra se faire qu'à moyen terme ; le temps que la réglementation internationale évolue et soit ensuite transposée en droit français.

M. BEDECARRAX constate que les deux démarches relatives aux approches à vues 05 ne sont pas en contradiction, mais bien complémentaires, et qu'il faut donc en premier lieu publier la carte Environnement approche à vue.

Avis des membres :

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de publication à titre permanent de la carte Environnement approche à vue, M. BEDECARRAX demande l'avis des membres de la CCE :

Avis favorables : 10

Avis favorable avec réserve(*) : 1

Avis défavorables : 0

Abstentions(**) : 1

(*) : M. SEYVE donne un avis favorable avec une réserve : il souhaite qu'un suivi statistique du survol du Las à l'atterrissage soit réalisé par le SNA.

(**) : Mme PERROMAT s'abstient.

6. Le bilan des descentes continues (CDO) en piste 23

La présentation est assurée par Mme OUILLADE, chef de la subdivision Études/Environnement du SNA-SO (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Rappel du contexte :

La CDO est une technique de pilotage validée et pilotable en automatique depuis le FMS (Flight Management System) de l'avion.

Le principe est un calcul optimisé de début de descente permettant de rejoindre la plateforme avec les moteurs réduits et sans mise en palier pour intercepter l'ILS (système d'aide à l'atterrissage). La réalisation de la descente « moteur réduit » permet de diminuer la consommation de carburant. L'absence de palier permet au pilote de ne pas relancer la puissance des moteurs pour stabiliser l'aéronef et donc diminue l'impact sonore au niveau de l'interception de l'ILS.

Les CDO ont été validées en CCE de juin 2013 et présentées à l'ACNUSA en juillet 2013. L'Autorité a souhaité qu'un bilan soit présenté au terme de 6 mois de mise en œuvre à la CCE.

Bilan :

- Le bilan sonore a déjà été réalisé lors de l'étude préliminaire et a mis en évidence une baisse des nuisances sonores en amont de l'estuaire de la Gironde ;
- Les CDO concernent uniquement les arrivées via LIBRU (Libourne), CNA (Cognac) et LMG (Limoges) soit environ 80% du trafic de l'aéroport ;
- Elles sont réalisables H24, sauf en cas de régulation de trafic à l'arrivée ;
- Depuis la publication de la CDO en juillet 2013, le taux moyen de CDO en piste 23 est en constante augmentation ; elle atteint 50 à 55% du trafic sur les 4 premiers mois de 2014.

Échanges :

M. LESTYNEK demande d'une part si le trafic n'est pas mieux régulé quand on fait de la CDO et d'autre part, si la régulation ne peut pas se faire dès le départ.

Mme OUILLADE précise que la CDO nécessite de connaître de manière très précise (de l'ordre de quelques centaines de mètres), en début de descente, la distance exacte entre l'avion et le terrain pour un vol « plané » sans palier moteur réduit. Dès que l'on fait de la régulation, cette donnée n'est plus conservée, la trajectoire est modifiée impliquant un rallongement ou raccourcissement de celle-ci.

M. FERNANDEZ DE GRADO ajoute que les avions ont des créneaux au départ pour éviter les embouteillages dans l'espace aérien. Il y a donc effectivement une régulation dès le départ. Toutefois, cette régulation se fait à 10mn près et n'est donc pas suffisamment fine pour garantir une utilisation systématique des CDO.

M. FAUROUX indique, vu la précision de l'heure d'arrivée au départ, qu'il faudrait cadencer les avions à 15/20 minutes, ce qui n'est pas compatible avec le trafic actuel.

7. La mise à jour de la partie Environnement de l'AIP

La présentation est assurée par Mme INSA du Département Surveillance et Régulation de la DSAC-SO (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Objectif :

Comme la plupart des grands aéroports français, les procédures moindre bruit de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac vont être regroupées dans une seule partie « Environnement » qui devrait être publiée à l'automne 2014.

Cette partie comprendra les sections suivantes :

1. Consignes générales (arrêté du 06 mars 2009, conduite de vol) ;
2. Procédures moindre bruit (utilisation des pistes, départs IFR, arrivées IFR) ;
3. Consignes particulières (inverseurs de poussée, essais moteurs) ;
4. Mesures de bruit (emplacement des stations).

Échanges :

Mme OUILLADE explique qu'il s'agit simplement d'une réorganisation du volet environnemental qui est aujourd'hui disséminé dans plusieurs endroits. Ce sujet est présenté en CCE avant publication mais ne nécessite pas l'avis des membres.

8. Questions diverses

Concernant l'AIP (Publication d'Information Aéronautique) :

M. GROUSSET, en référence aux recommandations du rapport ACNUSA 2013 et particulièrement à la partie relative à la plate-forme de Bordeaux-Mérignac, demande si les notions de « QFU préférentiel » et « de piste prioritaire » seront supprimées.

Mme OUILLADE confirme qu'elles seront supprimées dans la mise à jour de la partie environnementale de l'AIP qui vient d'être exposée.

M. MORNON ajoute que la nouvelle rédaction sera claire à la fois pour les compagnies et pour les services chargés de l'instruction des dossiers de manquements aux procédures moindre bruit.

Concernant la Charte du développement durable:

M. CHAUSSET questionne l'aéroport sur le suivi de la charte du Développement Durable 2010/2013 et son renouvellement, les avancées en matière de gestion des rejets d'eau pluviales, le rapport social et environnemental de l'aéroport et les perspectives de développement.

M. HOUBRE répond sur le premier point qu'une réunion de bilan de la charte sera organisée au dernier trimestre après une présentation au Conseil de Surveillance d'ADBM d'octobre. Il n'y aura pas de renouvellement de la charte en tant que tel, ADBM a prévu de déployer un Système de Management de l'Environnement (SME) sur l'ensemble des impacts environnementaux liés à ses activités, en adéquation avec le cahier des charges des concessions aéroportuaires.

Concernant le rapport social et environnemental, il sera lui aussi établi dans le cadre du cahier des charges de la concession .

M. LESTYNEK estime que la charte n'est qu'un point de départ et qu'il est souhaitable de la poursuivre.

M. CHAUSSET regrette que la charte ne soit pas poursuivie car c'est un moyen de faire travailler ensemble les professionnels de l'aéronautique, les communes et les associations.

M. TEULE-GAY fait remarquer que les actions de développement durable ne sont pas exclusives de l'existence d'une charte.

Concernant la gestion des rejets des eaux pluviales, il précise que le bassin versant 3 a fait l'objet en 2013 d'un renforcement du réseau hydraulique garantissant le débit de rejet. Sur le plan qualitatif, il confirme l'objectif de la mise en service d'une station de traitement pour l'automne 2015, dans le respect des attentes de l'arrêté préfectoral d'autorisation de rejet du BV3. Il précise également que le travail sur les autres bassins versants se poursuit en étroite collaboration avec les services compétents de la DDTM.

Enfin, concernant les perspectives de développement, celles-ci font partie des missions du gestionnaire.

M. BEDECARRAX ne voit pas d'inconvénient à ce que tous les sujets environnementaux aéroportuaires soient évoqués en CCE. L'aéroport est un outil de développement économique mais il doit également s'intégrer dans son environnement.

M. MARIE-ANNE félicite l'aéroport pour les efforts effectués sur les eaux de ruissellement.

M. SEYVE interroge l'aéroport sur ses rejets d'eau dans le secteur de Boulac sensible aux inondations.

Par ailleurs, il se réjouit de développement de l'aéroport mais note que la mise en service de la LGV en 2017 aura des incidences et des impacts sur l'urbanisme notamment.

M. TEULE-GAY répond d'une part que les inondations sur Boulac ne peuvent pas provenir de l'aéroport et d'autre part que la LGV aura pour conséquence une diminution du nombre de mouvements.

M. LESTYNEK rappelle que sur les questions relatives à l'eau, l'aéroport communique les résultats de ses analyses.

Concernant les vols militaires :

M. GROUSSET demande comment sont gérés les vols militaires et s'ils ont tous les droits.

M. FAUROUX répond que les militaires et les civils sont gérés par les civils, mais les avions militaires ne sont pas tenus de respecter les procédures moindre bruit. Il existe des procédures spécifiques compatibles avec les performances des avions de chasse en particulier.

M. GROUSSET rappelle la recommandation n°11 de l'ACNUSA dans son rapport 2013 concernant les vols militaires visant d'une part, à rappeler aux commandants d'unité la nécessité de prévenir les responsables civils de la programmation d'un exercice ou d'entraînement et d'autre part, à obliger les pilotes, lorsqu'ils utilisent un aérodrome civil, d'en respecter les règles de protection de l'environnement dans la mesure où elles sont compatibles avec les performances de leurs aéronefs.

Le Lt-CI Yann DAVIES souligne que les équipages sont informés des procédures sur Bordeaux et précise que les capacités des avions militaires sont autres que celles des avions de ligne.

M. BEDECARRAX remarque que la concertation se pratique déjà, mais c'est la pratique opérationnelle qui prime.

Autres sujets :

M. HOUBRE signale qu'une réunion ACNUSA/CCE sera prévue au dernier trimestre (date à définir).

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur BEDECARRAX lève la séance.

Le président,
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général

Jean-Michel BEDECARRAX

Pièces jointes : Supports de présentation