

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

**Réunion du 20 décembre 2006
Aéroport de Bordeaux – Espace Affaires**

Etaient présents

M. Philippe RAMON – <i>Sous Préfet Arcachon</i>	Mme Dorothea MOREAU – <i>SEPANSO</i>
M. Christian VERGES – <i>Directeur Administration Générale de la Préfecture 33</i>	M. Michel CLEMENT – <i>ACNS St Médard en J.</i>
Mme. Françoise PIREYRE – <i>Bureau Environnement Préfecture 33</i>	M. Dominique LESTYNEK – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
M. Christian ASSAILLY – <i>DGAC DAC/SO</i>	M. Daniel MARIE-ANNE – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
Mme. Patricia LOUIN – <i>DAC/SO DSR</i>	M. Marcel SOULETTE – <i>CLCV Mérignac</i>
M. Christophe MORNON – <i>DAC/SO DSR</i>	LcL Laurent VERRY – <i>BA106</i>
Mme. Béatrice ARTIGLIERI – <i>DAC/SO DSR</i>	M. Michel BACHERE – <i>DIREN</i>
M. Pascal PERSONNE – <i>CCIB / Aéroport</i>	M. Xavier SVAHN – <i>Mairie de Mérignac</i>
M. Eymeric LACOSTE – <i>CCIB / Aéroport</i>	M. Frédéric HUGUEN – <i>Mairie St Médard en Jalles</i>
M. Henri Marc DUPUIS – <i>CCIB / Aéroport</i>	M. J.Yves PROUST – <i>Mairie Le Haillan</i>
M. Patrick THIEBAUGEORGES – <i>Air France</i>	
M. Jacky LOUBRIE – <i>Adjoint au Maire de Saint Jean d'Ilac</i>	Excusés :
M. Lionel ALLEGRIER – <i>1° Adjoint au Maire de Bruges</i>	M. D. DOUGADOS – <i>Mairie Eysines</i>
M. André DIEZ – <i>CGC CRNA/SO</i>	D.D.E.
M. Jean-René NIVOIX – <i>CRNA - SNCTA</i>	
M. Georges GILI – <i>Union locale CGT Mérignac</i>	

M. Philippe RAMON accueille les membres de la CCE et ouvre la séance.

Il demande aux membres de la CCE de bien vouloir excuser M. PENY retenu par une obligation et rappelle que la CCE a pour objet de faire le compte rendu des quatre réunions de préparation de la Charte, de faire le point sur son avancement et de préciser le calendrier.

Après un tour de table, il laisse la parole à M. LACOSTE pour faire le compte-rendu.

Celui-ci rappelle tout d'abord l'objectif, la méthode et le calendrier de réalisation de la nouvelle Charte 2007.

Objectif

Réaliser une nouvelle Charte en 2007 pour succéder à la Charte actuelle 2002 / 2006

Méthode

Lors de la dernière réunion de la CCE, l'Aéroport avait proposé que les éléments constitutifs de la Charte 2007 proviennent de trois sources différentes :

- les quatre réunions de préparation du dernier trimestre 2006 auxquelles ont été invités l'ensemble des membres de la CCE ainsi que des experts extérieurs.
- les contributions écrites que les membres de la CCE ont envoyés à l'Aéroport à l'issue de ces réunions
- les résultats de l'audit environnemental qui est actuellement mené sur l'Aéroport.

M. PENY, Secrétaire Général de la Préfecture, avait souhaité qu'une réunion de la CCE ait lieu à l'Aéroport à la fin de l'année 2006, après les réunions de préparation de la Charte 2007, afin qu'un compte rendu soit présenté à l'ensemble de la CCE.

Calendrier

Le calendrier suivant est proposé :

- > propositions de la CCE avant fin 2006 : c'était l'objet des 4 réunions de préparation ainsi que de la réunion de synthèse de la CCE du 20 décembre 2006,
 - > propositions issues de l'audit environnemental début 2007
- puis
- > étude des mesures proposées par les partenaires de l'Aéroport,
 - > rédaction d'un projet,
 - > consultation de la CCE sur ce projet,
 - > mise en forme,
 - > la signature par le Préfet et le Président de la CCIB pourrait intervenir vers mi-2007

Compte rendu des 4 réunions de préparation de la Charte

Les invitations ont été lancées le 11 septembre 2006 par MM. C. Assailly Directeur de l'Aviation Civile Sud-Ouest et P. Personne Directeur de l'Aéroport de Bordeaux. Tous les membres de la CCE ont été invités ainsi que quelques experts. Les comptes rendus des 4 réunions ont été envoyés à tous les membres de la CCE.

M. Lacoste remercie tous ceux qui ont participé à ces réunions très denses. Il remercie également ceux qui ont envoyé des contributions écrites ainsi que la DACSO où ont eu lieu les réunions.

Il indique pour information que l'ensemble des comptes-rendus représente 141 pages.

Après s'être excusé par avance auprès de ceux qui ont participé à ces réunions de répéter ce qu'ils ont déjà entendu, il commence le compte-rendu de ces réunions (présentation jointe en annexe).

1°réunion du 3 octobre 2006 sur le bruit

Des exposés ont été faits sur :

- la problématique bruit
 - définition
 - mesures
 - indicateurs acoustiques (descripteurs et indices)
- le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions
 - objectif : répondre de façon fiable et rapide aux questions des riverains
 - sources de données : DACSO données trajectographiques, Météo France, CCIB : données vols et données bruit
- l'aide à l'insonorisation des logements des riverains
 - démarche suivie pour l'instruction des dossiers
- les procédures moindre bruit en vigueur sur l'Aéroport de Bordeaux.

2°réunion du 24 octobre 2006 sur le développement durable

Les sujets suivants ont été abordés :

- le bilan des actions prévues dans la Charte 2002/2006
 - sur 32 mesures, 28 complètement réalisées, 3 retardées, en cours ou programmées (code de bonne conduite pilotes/contrôleurs, installation séparateur hydrocarbures bassin versant n°2 / Devèze Nord, décontamination du sol du ball trap), 1 non réalisée (démarche management environnemental après audit).

- la présentation de la problématique environnement de l'Aéroport
 - environnement « écologique »
 - eau : production et distribution d'eau potable, traitement eaux usées et pluviales
 - air : campagnes de mesures de la qualité de l'air effectuées par AIRAQ sur et autour de l'Aéroport
 - déchets : plan d'implantation des bennes, production de déchets, valorisation, comparaison 2004/2005
 - environnement territorial
 - protection de l'espace PEB
 - amélioration des accès : route, transports en commun (tramway, bus)
 - environnement économique
 - rayonnement économique de la plate-forme et effet d'accélérateur sur l'économie locale
 - communication environnementale
 - documents d'informations, site Internet, bureau d'accueil riverains...
 - audit environnemental
 - périmètre de l'audit (concession CCIB + interactions avec principaux partenaires)
 - étapes : état des lieux (analyse environnementale, analyse de conformité), proposition de programme environnemental
- la présentation de la rubrique environnement du Règlement d'Exploitation de l'Aéroport

3°réunion du 7 novembre sur les propositions d'act ions bruit

Les thèmes retenus lors de la 1^{ère} réunion ont été discutés :

- le respect des procédures

M. Mornon précise que les non respects de procédure ne représentent que quelques cas par an et que pour l'instant, la DACSO envoie une lettre de rappel aux compagnies lorsque ces non respects sont avérés après enquête.

La DACSO pourrait donc étudier la possibilité de mettre en place un arrêté permettant de sanctionner le non respect des procédures moindre bruit.

- l'aide aux riverains

M. Lacoste indique que les participants aux réunions ont insisté sur la nécessité d'aider en priorité les plus défavorisés par le bruit, les aspects financiers ou les difficultés administratives.

- la réduction de la dispersion des trajectoires

M. Mornon explique que les moyens techniques actuels permettent de mener une étude pour réduire les dispersions de trajectoires au décollage de la piste 23 vers le Nord. Il précise également que cette étude devrait comporter un volet financier et un volet sur les effets pervers d'une modification éventuelle de procédure.

- l'atterrissage VOR DME en piste 23

M. Mornon précise que l'ILS 23 va être remplacé en 2007 et que les pilotes qui vont être amenés à atterrir selon la procédure VOR DME demandent à pouvoir s'entraîner avant.

- l'urbanisation en zone C du PEB

M. Mornon souligne que la réglementation de l'urbanisation en zone C peut entraîner des interprétations différentes selon les aéroports et qu'il convient d'en discuter au niveau national afin de préciser les règles.

M. D. Lestynek approuve et insiste sur la nécessité d'apporter de la clarté à la réglementation.

- le tramway

M. Lacoste informe que l'on a parlé de la nécessité de prolonger la ligne du tramway jusqu'à l'Aéroport à chaque réunion ce qui prouve bien qu'il y a un réel problème de desserte de la zone aéroportuaire à régler au plus vite.

- les propositions de la Sepanso ont ensuite été discutées.

4° réunion du 5 décembre sur les propositions d'actions développement durable

Après la présentation du rapport développement durable 2005/2006 d'Air France-KLM par M. Thiébauges, les thèmes retenus lors de la 2^{ème} réunion ont été discutés :

-présentation de l'analyse environnementale en cours dont la méthode a été exposée lors de la 2^o réunion.

M. Lacoste rappelle que cette analyse est prévue dans la mesure 23 de la Charte : « établir un bilan et déterminer des axes de progression ». Il rappelle également que lors de cette réunion il a insisté sur le fait que l'analyse était faite sur tous les aspects environnementaux de l'Aéroport, même ceux dont le gestionnaire n'avait pas la « maîtrise ».

Les aspects : bruit, air, eau, déchets, sols ont été abordés.

Les propositions de la Sepanso ont ensuite été étudiées ainsi que tous les aspects de la communication environnementale de l'Aéroport.

A ce sujet, M. Lacoste précise que l'ensemble des documents de communication devra être revu ainsi que le site Internet de l'Aéroport. Les membres de la CCE présents à cette réunion n'ont en revanche pas souhaité modifier le contenu du bulletin trimestriel d'informations riverains afin que ceux-ci ne soit pas déroutés par l'apparition de nouveaux indices.

Des propositions de présentation pour la Charte 2007 ont ensuite été discutées.

M. Lacoste souligne qu'à ce sujet beaucoup de choses ont été dites et qu'il semble que de nombreuses positions convergent vers l'évolution de la charte de l'Environnement vers une Charte du Développement Durable

A ce sujet, il cite quelques phrases qui ont été dites lors de cette réunion :

« Montrer ce que l'Aéroport de Bordeaux apporte à la région Aquitaine »

« L'environnement n'est plus prioritaire, c'est l'économie et le social qui sont le fondement de l'entreprise »

« La Charte de l'Environnement de l'Aéroport doit s'inspirer du rapport de développement durable d'Air France - KLM notamment pour l'élargir à d'autres aspects que l'environnement classique en y incluant les aspects économiques et sociaux que comporte la notion de développement durable »

« Faire une charte du Développement Durable qui intègre l'économie et les intérêts humains. Il faut avoir un langage social et économique »

« Il faut parler de la participation des acteurs »

« À l'image de ce que les autres font, il faut une Charte plus uniquement Environnement mais développement durable » ...

Il rappelle que les 3 piliers du Développement Durable indiqués par M. PENY lors de la CCE du 15 juin 2006 sont :

-Le développement économique

-L'équilibre social

-Le respect de l'environnement

Ce qui peut se résumer par : l'économie, l'homme et les relations humaines, l'environnement.

M. Lacoste propose de traduire cette approche dans la Charte 2007 et de la décomposer en 3 grandes parties :

- le développement économique
- la concertation entre les acteurs
- le respect de l'environnement

Il présente alors une proposition de structuration de la future Charte de l'Environnement de l'Aéroport.

Proposition de Charte de l'Environnement 2007

(Présentation en annexe)

Trois grandes parties pourraient être abordées :

Développement économique

Il s'agit de montrer le rayonnement économique de l'Aéroport et son effet d'entraînement sur les territoires qui l'entourent.

Cette partie pourrait se diviser en 2 chapitres : impact économique et aménagement du territoire.

Impact économique

M. Lacoste informe que sur invitation de la DGAC, l'Aéroport de Bordeaux est intervenu la semaine précédente lors d'un séminaire de la DAST sur l'impact économique des Aéroports. Les méthodes utilisées à Bordeaux ont été exposées.

De nombreuses études ont été réalisées depuis plus de dix ans, dont des études régulières d'impact économique selon la méthode mise au point par l'ACI (Airport Council International)

La dernière date d'il y a un an.

Elle consiste à calculer l'impact économique total dû à la présence de l'Aéroport.

Celui-ci se décompose en :

- impact direct : richesse directement injectée dans l'économie régionale par les 111 établissements et les 7300 salariés de la plate-forme aéroportuaire
- impact indirect : dépenses des passagers non résidents dans la région
- impact induit : effet d'entraînement dans l'économie régionale des impacts directs et indirects

Impact total = impact direct + impact indirect + impact induit = 1,5 milliards €/an (chiffres 2004)

A cette méthode et pour répondre à certaines demandes, la CCIB a ajouté une étude précisant les principaux bénéficiaires de ces retombées économiques et financières, c'est à dire :

- les communes
- la CUB
- les départements
- la région

Une deuxième précision a été apportée à cette méthode en évaluant le rôle d'accélérateur économique de l'Aéroport sur les territoires qui l'entourent.

Ainsi la CCIB a réalisé une étude sur le développement économique (création d'entreprise et d'emplois) de la Zone d'Influence économique de l'Aéroport par rapport aux autres zones de la CUB.

L'ensemble de ces études est complexe et difficile à lire.

M. Lacoste propose qu'on inscrive dans la Charte la réalisation et la diffusion d'un document résumant ces études sur l'impact économique de l'Aéroport

M. Assailly demande si ces études intègrent le futur Pôle Aviation

M. Lacoste répond que non.

L'Aéroport n'a pas seulement une influence sur le développement économique, il a également une influence sur l'aménagement du territoire.

Aménagement du territoire

Le PGAD (Projet Global d'Aménagement et de Développement de la zone Aéroportuaire) élaboré il y a environ deux ans par la DDE, l' A'Urba, la CCIB et d'autres partenaires a pour objectif de fixer les principales orientations en matière d'aménagement et d'organisation du territoire d'interaction de la zone aéroportuaire en mettant en avant:

- le développement des zones d'activités économiques
- les moyens à mettre en œuvre pour maîtriser l'urbanisation afin de contenir l'étalement urbain
- les moyens à mettre en œuvre pour garantir une desserte de bonne qualité par des modes de transport adaptés, tant pour l'Aéroport que pour

l'ensemble de la zone aéroportuaire

Les réalisateurs de cette étude ont également souhaité qu'elle puisse avoir une influence sur l'élaboration des PLU.

Cette étude a mis une nouvelle fois en exergue les problèmes de desserte que connaît la zone aéroportuaire et la situation de congestion permanente qu'elle risque de connaître d'ici 2012.

Les problèmes de desserte ont été évoqués à presque toutes les réunions de préparation de la Charte 2007 ce qui prouve que c'est une préoccupation majeure.

M. Lacoste propose que dans la Charte on insiste sur ces problèmes et que l'on continue à mener des actions pour le développement des transports en commun :

- pour une desserte cadencée d'autobus entre l'Aéroport et le réseau tramway dès sa 2° phase de construction
- pour obtenir la prolongation de la ligne tramway jusqu'à l'Aéroport dès la 3° phase,

et des accès routiers :

- pour obtenir le bouclage total à 2X3 voies de la rocade Ouest
- pour obtenir le passage à 2X2 voies de l'avenue R.Cassin et la refonte du rond-point d'entrée à l'Aéroport.

Enfin les partenaires de l'Aéroport pourraient favoriser la mise en place d'un Plan de Déplacement des Entreprises dans la zone terminale de la plate-forme aéroportuaire.

En fin d'exposé, une discussion générale s'engage sur les transports en commun : Navette gare/aéroport, desserte bus à l'extérieur de la rocade depuis la gare de Pessac.

M. Lestynek dit son opposition à un tramway « au rabais » c'est-à-dire à une seule voie jusqu'à l'Aéroport et souligne que celui-ci et sa zone économique ont besoin d'un tramway normal à double voie.

M. Proust souligne que l'important c'est la liaison en site propre.

Mme. Louin regrette que le PGAD ne donne qu'une très faible part aux problèmes de desserte de l'Aéroport.

M. Assailly remarque que concernant les accès routiers et le PDE (Plan de Déplacement des Entreprises), il serait judicieux d'avoir un site Internet commun....

M. Svahn indique que la volonté de la ville de Mérignac est bien de développer au maximum ce PDE.

Concertation entre les acteurs

M. Lacoste indique qu'il s'agit d'optimiser le dialogue et l'information.

Le dialogue, la participation des acteurs et l'information permanente doivent être des éléments essentiels de la Charte 2007 comme ils l'ont été dans la Charte 2002.

La participation des acteurs à l'environnement a déjà été concrétisée dans le règlement d'exploitation de l'Aéroport, dans les conditions générales d'achat, dans les conventions avec les partenaires, dans les contrats de chantier et autorisation d'activité, etc....

Les relations avec les riverains et les communes se sont normalisées notamment au moyen d'une communication spécifique mise en place depuis 2002. Il faut continuer et améliorer cette concertation entre les acteurs.

Relations internes

Entre partenaires.

Beaucoup de suggestions ont été faites pour la Charte 2007 :

- la réalisation d'un guide des bonnes pratiques environnementales Compagnies/Pilotes/Contrôleurs afin de faciliter la sensibilisation des principaux acteurs du transport aérien aux questions environnementales ;
- information régulière de la CCIB vers la DACSO sur les trajectoires inhabituelles sans attendre le dépôt de plaintes de riverains

On pourrait également mettre en place des relations permanentes entre partenaires de l'Aéroport au niveau de l'environnement comme il en existe dans d'autres domaines, et se concerter au moins une fois par an sur les politiques environnementales respectives et sur le suivi des actions prévues dans la Charte

Relations externes

Avec les Mairies

Lors des différentes réunions il a également été suggéré d'intensifier les relations avec les mairies.

On pourrait écrire dans la Charte certaines dispositions comme:

- étudier avec les Mairies des solutions de financement d'insonorisation pour aider les riverains les plus défavorisés
- informer les communes des procédures en vigueur au dessus de leur territoire
- informer les communes de l'utilisation prolongée de toute procédure dégradée entraînant des trajectoires inhabituelles

L'Aéroport pourrait également, et à la demande des communes : aider à la rédaction d'articles dans les bulletins d'information municipaux, et participer à des réunions d'information riverains

M. Lestynek estime que les mairies peuvent apporter au riverain un soutien administratif, mais que le soutien financier est à rechercher avec l'ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat).

Avec les riverains

Les participants aux groupes de travail ont suggéré de réactualiser l'ensemble des documents d'information riverains :

- réactualiser le bulletin d'info trimestriel
- refaire et compléter le site Internet de l'Aéroport
- réaliser un « abécédaire » du riverain
- mettre en place dans une des aérogares un point d'information riverains
- publier chaque année un bilan environnemental
- favoriser l'accès à l'aide à l'insonorisation en optimisant l'instruction et le suivi des dossiers

On peut également étudier la mise en place d'une information des riverains sur les emplois de la plate-forme aéroportuaire, par exemple en diffusant les offres d'emplois aux mairies.

Mme Moreau demande que des liens avec les principales institutions dans le domaine de l'air, de l'eau et du bruit soient créés sur le site Internet de l'Aéroport.

Respect de l'environnement

Il s'agit de mettre en place des mesures permettant de développer l'Aéroport en harmonie avec son environnement.

Bruit

Objectif : prévenir la gêne

De nouvelles possibilités de limitation de l'impact sonore ont été exposées

- étudier la possibilité de réduire la dispersion des trajectoires au décollage de la piste 23 vers le Nord
- optimiser le respect des procédures : étudier la mise en place d'un arrêté permettant de sanctionner le non respect des procédures moindre bruit.

Air

Objectif : lutter contre les pollutions.

Il a été demandé de

- positionner les capteurs afin de rechercher systématiquement les sources de pollution lors des campagnes de mesures
 - continuer l'effort en ce qui concerne l'utilisation des GPU
-

M. Svahn indique qu'au service des espaces verts de la Mairie de Mérignac en amont de la piste 23, des dépôts d'hydrocarbures avaient été constatés dont l'origine n'a pas pu être déterminée.

M. Lacoste répond que justement à cet endroit-là, suite à la demande de la Mairie d'Eysines et en accord avec la Mairie de Mérignac, l'Aéroport a fait installer par AIRAQ une armoire de mesure de la qualité de l'air en continu. Pendant un mois et demi, plus de 5000 mesures ont été enregistrées et comparées aux atterrissages en piste 23. Aucune corrélation n'a pu être établie. On a également noté que même lorsque aucun survol de l'armoire de mesure n'était effectué, par exemple lors de l'utilisation exclusive de la piste 29, l'incidence sur les mesures était nulle. Airaq a donc conclu que l'incidence du trafic aérien par rapport au trafic routier était négligeable. Les conclusions de ces études sont sur le site d'Airaq.

Eau

Objectif : mieux maîtriser la consommation d'eau

M. Lestynek insiste sur la nécessité de réduire la consommation d'eau.

M. Lacoste rappelle qu'entre 2001 et 2005 celle-ci est passée de 80000m³ à environ 50000m³.

Dans la Charte on pourrait inscrire la poursuite des efforts pour :

- maîtriser la consommation eau
- privilégier l'utilisation de produits biodégradables.

M. Lacoste indique que des compteurs ont été installés à l'entrée des sanitaires du Hall A qui permettent d'ores et déjà d'établir une corrélation directe entre le nombre de passagers (3 100 000) et le nombre d'utilisation des sanitaires (3 100 000).

D'autre part, la comparaison avec d'autres aéroports montre que la consommation d'eau par passager à l'Aéroport de Bordeaux est tout à fait comparable à celle des autres aéroports.

M. Nivoix propose qu'un guide de bonnes pratiques environnementales soit également établi entre le gestionnaire et ses partenaires.

Déchets

Objectif : améliorer la gestion des déchets

En ce qui concerne les déchets les deux impératifs principaux qui sont ressortis des réunions de préparation de la Charte sont :

- faire respecter le tri sélectif
 - privilégier la valorisation.
-

M. Lacoste ajoute que dans la Charte 2002/2006 des règles pour les partenaires ont été fixées. L'effort de la Charte 2007 devrait être de mieux faire respecter ces règles.

Sols

Objectif : limiter les risques de pollution

Il faut, dans la Charte, continuer à mettre en œuvre des mesures préventives et curatives :

- privilégier les produits biodégradables
- récupérer les produits dangereux
- dépolluer les sols pollués

D'une façon générale, il faut rappeler les règles et vérifier qu'elles sont bien appliquées.

M. Lacoste indique que la partie analyse environnementale de l'audit est maintenant quasiment terminée.

Elle se poursuivra par l'étude d'un projet de programme environnemental.

Celui-ci sera discuté avec les partenaires de l'Aéroport.

Les propositions retenues ainsi que les suggestions émises lors des réunions de préparation de la Charte serviront de base pour les mesures qui seront inscrites dans la Charte 2007.

M. Lestynek fait remarquer l'importance des affichages publicitaires sur l'Aéroport.

M. Lacoste répond qu'à la suite de la nouvelle réglementation mise en œuvre par la Mairie de Mérignac, l'ensemble des panneaux publicitaires mobiles de l'Aéroport ont été changés et respectent la réglementation publicitaire.

Durée de la Charte

M. Lacoste aborde alors le sujet de la durée de la Charte

Il suggère de faire une Charte sur 3 ans (2007, 2008 et 2009) au lieu de 5 ans comme en 2002.

En effet pour la Charte 2002/2006, 27 des 32 actions prévues ont été réalisées en environ deux ans et demi, et sur les deux ans et demi qu'il restait, seules 2 nouvelles actions ont été réalisées.

Ceci montre que l'Aéroport n'a pas une vision assez claire à 5 ans et ne peut s'engager que sur une durée plus courte d'environ 3 ans.

De plus cette durée raccourcie donnera une Charte plus vivante.

M. Thiébauges confirme que dans le transport aérien, les prévisions à 5 ans sont quasiment impossibles à faire.

M. Lacoste ajoute que l'Aéroport travaille sur des plans à 5 ans, mais que ces plans sont « glissants » et réévalués tous les ans.

Mme. Louin pense qu'il faut faire attention à ne pas trop réduire la durée de la Charte car même si elle comporte moins de nouvelles mesures, celles-ci seront plus complexes à mettre en œuvre.

M. Lacoste propose alors que la Charte comprenne alors 3 types de mesures :

- les mesures non réalisées et les mesures permanentes de la Charte 2002/2006 reprises dans la Charte 2007 comme l'ont souhaité les participants aux réunions de préparation pour montrer que l'effort est continu et ne s'arrête pas en 2006

- de nouvelles mesures permanentes dont la plupart ont été discutées lors des 4 réunions de préparation

- de nouvelles mesures ponctuelles qui feront notamment suite aux résultats de l'audit et dont l'échéance ne dépassera pas 3 ans.

Les membres de la CCE approuvent et demande de changer juste le titre de Charte de l'environnement par Charte du Développement Durable.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Ramon conclue la CCE et précise qu'elle va être immédiatement suivie d'une réunion de la CCAR à laquelle il invite les membres qui le souhaitent.

Le président,

Philippe RAMON

PJ.

-compte-rendu des 4 réunions de préparation de la Charte 2007

-proposition de Charte de l'Environnement 2007