

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

Réunion du mardi 7 novembre 2017 à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

Étaient présents:

<p>Présidence : M. Pierre DARTOUT - Préfet M. Thierry SUQUET – Secrétaire Général Préfecture</p> <p>Membres au titre des professions aéronautiques : Mme Laure BUA – ICTS M. Laurent FAUROUX – SNCTA M. Pascal BONNET – SNNA-FO M. Patrick THIEBAUGEORGES – Air France M. Pascal PERSONNE – SA ADBM M. Christophe LOUSTALAN – Dassault Aviation</p> <p>Membres au titre des représentants des collectivités territoriales : Mme Marie RECALDE – Mérignac M. Ludovic GUITTON – Le Haillan M. Serge TOURNERIE – Eysines M. Hervé SEYVE – Saint-Jean d'illac</p> <p>Membres au titre des associations : M. Marcel SOULETTE – CLCV Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC M. Jean-Claude GODAIN – AEHDCNA M. Pierre ARNAL – AEHDCNA M. Dominique PEREGO – Vivre à Mérignac Beutre M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Michel KWIATKOWSKI – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</p>	<p>Autres participants :</p> <p>DSAC/SO : M. Gervais GAUDIERE M. Christophe MORNON Mme Séverine FIORLETTA M. David PROUX Mme Raphaëlle INSA</p> <p>SNA/SO : M. Gilles PERBOST M. Erwann LUCAS M. Yannick BENAFLA Mme Anne VINCENT</p> <p>SA ADBM : M. Jean POUGET M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p>Dassault Aviation : M. Alain GARCIA M. Antoine GONCALVES M. Dominique TRENTIN M. Cédric CARLE</p> <p>BA106 : M. Marc GOSSELIN</p> <p>Ville de Pessac : M. Franck RAYNAL - Pessac M. Stéphane MARI - Pessac</p> <p>Associations : M. Jean-Luc BEUVIGNON – AEHDCNA</p>
---	---

Étaient excusés:

Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO
Mme Caroline HOURTANÉ – Martignas
M. Philippe GUITTET – ASL Airlines France
M. Mathieu BERGÉ – Conseil Régional

Membres présents (titulaires et suppléants) : 17

Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 14

Quorum (présence de 9 membres minimum) : atteint

1. Ouverture de la séance

M. DARTOUT, Préfet de la région Nouvelle-Aquitaine, Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Sud-Ouest, Préfet de la Gironde, préside la CCE.

Après l'accueil des membres de la Commission, les points à l'ordre du jour sont abordés.

M. SUQUET, Secrétaire Général de la Préfecture, assure le relais de la présidence de la Commission à compter du point 3 ci-dessous.

2. Présentation du projet de vols Rafale (pas de vote requis)

En préambule, M. DARTOUT précise qu'il s'agit d'un projet majeur pour la France et la crédibilité de la défense nationale ainsi que pour le territoire en termes de création de richesse et d'emplois.

M. GAUDIERE ajoute qu'au-delà du volet économique, le projet se veut être le plus efficient possible en intégrant les aspects environnementaux et la recherche de réduction des effets pour les riverains.

La première partie de la présentation est assurée par M. GARCIA, Conseiller du PDG de Dassault Aviation pour la région Nouvelle Aquitaine :

L'origine du projet est l'obtention de contrats à l'export de l'avion de chasse Rafale impliquant une obligation contractuelle de former les techniciens et de transformer les pilotes sur ce type d'avion de chasse.

La transformation des pilotes et la formation des techniciens seront réalisées par le constructeur pour le contrat indien et en partie pour le contrat qatari (l'autre partie des formations prévues aux contrats étant assurée par l'Armée de l'Air Française, celle-ci n'étant pas en mesure d'accueillir l'intégralité des formations dans la période considérée).

Le Rafale est produit en totalité en France par un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) constitué de Thalès, Safran et Dassault Aviation. Il représente 7000 emplois directs et indirects.

En Nouvelle Aquitaine, Dassault Aviation dispose de 4 sites situés à Biarritz, Martignas, Mérignac et Poitiers pour un effectif total de 3000 employés et fait appel à plus de 80 sociétés de sous-traitance.

Le site de Mérignac a, quant à lui, pour activités principales l'aménagement, l'assemblage final et les mises en vol des avions civils et militaires.

Il présente de nombreux intérêts pour accueillir ces transformations que l'armée de l'air ne peut pas accueillir :

- seul site en charge de l'assemblage final et de la mise en vol ;
- très forte expertise technique ;
- proximité de la chaîne d'assemblage avec toute la logistique associée ;
- présence sur le site du centre de formation des techniciens clients ;
- proximité du principal fournisseur des systèmes (Thalès) et des centres de formation (Aérocampus et Ecole Technique de l'Armée de l'Air de Rochefort).

Ainsi, le programme consistera à réaliser sur le site de Mérignac des vols de jour et en patrouille de 2 à 4 avions maximum (sans système d'arme) selon le calendrier suivant :

- Pour le Qatar : transformation d'avril à mai 2019 (72 vols/144 mouvements) ;
- Pour l'Inde : transformation d'octobre 2019 à janvier 2021 (800 vols/1600 mouvements) avec 3 cycles de formation de 17 semaines.

Cela représentera 3 vols journaliers en moyenne (soit 6 mouvements) par jour ouvrable.

Il est important de souligner que les vols de nuit, les tours de piste et les vols en patrouille de plus de 4 avions seront réalisés sur une autre plateforme afin de minimiser les impacts environnementaux (ces vols représentent 30% de l'ensemble des vols).

Des études d'optimisation des procédures de décollage et d'atterrissage se poursuivent pour réduire l'impact sonore de cette activité avec la DSAC-SO, le SNA-SO et l'aéroport.

La deuxième partie de la présentation est assurée par M. GAUDIERE, Directeur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest :

Afin d'intégrer au mieux les aspects environnementaux et limiter la gêne sonore, les discussions entre Dassault Aviation et les services de l'Aviation Civile ont abouti aux orientations suivantes :

- l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ne sera pas une plateforme d'entraînement mais uniquement un site de départ et d'arrivée des vols de transformation Rafale ;
- les patrouilles seront limitées à 4 ;
- les vols auront lieu uniquement de jour entre 08h30 et 18h, du lundi au vendredi ;
- les vols de nuit et en soirée sont volontairement et intégralement retirés du programme de Mérignac pour être assurés sur d'autres sites.

A ce jour, une réflexion est engagée sur :

- l'optimisation des plannings de vols afin de ne pas perturber le trafic commercial ;
- l'optimisation des trajectoires au départ et à l'arrivée, avec des trajectoires raccourcies permettant de réduire considérablement la durée des impacts sonores.

De par la grande manœuvrabilité spécifique à l'avion de chasse, l'effort porte en particulier sur la recherche de trajectoires à l'arrivée dites au « break ». L'idée est d'être en palier au-dessus des altitudes habituelles d'arrivée des avions de ligne en approche ILS et, une fois à la verticale du terrain, de procéder à une boucle (virage) au-dessus d'une zone non habitée très proche de la piste avec un régime moteur réduit avant de se poser.

Échanges :

M. TOURNERIE se félicite de cette réussite sur le plan national mais déplore les mouvements supplémentaires que le projet va générer au-dessus de la commune d'Eysines dont les 4000 foyers subissent déjà les nuisances sonores. Il estime que l'optimisation des trajectoires n'aura pas d'effet sur la gêne. Il rappelle que sa commune s'est battue au début des années 2000 pour que les avions de chasse utilisent d'autres plateformes et précise qu'il s'oppose à ce projet.

M. RAYNAL indique qu'il n'est pas opposé à l'activité économique. Le Rafale est une belle réussite mais il s'inquiète pour les quartiers de Pessac.

Il pose la question de la pertinence du choix de Mérignac pour ce projet.

M. GODAIN est surpris que la formation soit réalisée à Mérignac au regard des nuisances sonores générées par le Rafale.

M. GUITTON partage les remarques de M. TOURNERIE et considère qu'il s'agit là que de pistes de recherche sans éléments tangibles.

M. PEREGO remarque que les réflexions engagées ne le sont pas dans la concertation.

M. LESTYNEK intervient en son nom propre et non pour le compte de l'association qu'il représente. Il estime que le Rafale est une vitrine technologique et qu'il est cohérent de réaliser les formations là où les appareils sont fabriqués.

Mme RECALDE affirme qu'il s'agit d'une grande chance pour la Ville de Mérignac et pour Bordeaux Métropole, les deux collectivités qu'elle représente.

En tant que riveraine également de l'aéroport, elle admet ne plus être habituée aux vols d'appareils militaires, mais considère qu'il faut se réjouir de ce projet.

Les contrats comportent la formation des techniciens et la transformation des pilotes pour des raisons de sécurité. Ces deux activités sont réalisées par le constructeur mais également par l'Armée de l'Air Française (pour le Qatar), laquelle est impliquée et présente sur les terrains extérieurs.

Quant au choix de Mérignac, il se justifie par la mise à disposition du matériel, des personnels et des outils comme précisé par M. Garcia.

En définitive, il s'agit de préserver à la fois l'environnement et l'enjeu industriel national que représentent ces contrats pour l'industrie aéronautique française et pour la métropole bordelaise en particulier. D'où la nécessité d'évaluer le rapport coûts/bénéfices de ce projet sur le plan de l'intérêt général.

M. SEYVE se réjouit du succès du Rafale mais craint que les décollages n'aient une répercussion sur la commune de Saint-Jean d'Ilac.

Il demande que ce projet soit une réelle opportunité pour les communes y compris celles situées hors de Bordeaux Métropole.

Il y est favorable, sous réserve de minimiser les impacts sur les populations survolées.

M. GAUDIERE rappelle les points suivants :

- la situation sera temporaire car les vols seront répartis sur 18 à 20 mois environ au total;
- le break consiste à arriver vertical piste beaucoup plus haut et à réaliser la boucle finale sur des zones inhabitées avec une puissance moteur très réduite en regard d'une arrivée selon une procédure ILS standard ;
- il n'y a pas d'éléments tangibles à ce jour car les vols ne débuteront que dans 1 an et demi, mais les réflexions se poursuivent avec l'ensemble des acteurs concernés.

M. GARCIA insiste également sur le caractère temporaire du projet et sur la volonté de minimiser l'impact sonore avec des tests en vol en cours.

M. BEUVIGNON demande pourquoi le Rafale ne peut pas atterrir normalement.

M. CARLE répond que le break minimise le temps de posé d'un avion de chasse. L'objectif est de limiter le bruit en arrivant plus haut et de casser la vitesse au dernier moment.

M. BEUVIGNON demande si le plan de Gêne Sonore sera modifié en conséquence.

M. GAUDIERE répond par la négative car le plan ne couvre pas les avions de chasse.

M. TOURNERIE comprend que la situation sera provisoire mais reste prudent quant à la signature éventuelle d'autres contrats. Il demande si des mesures acoustiques ont été réalisées par Dassault Aviation.

M. ARNAL s'interroge sur les transactions immobilières durant toute la période des vols et demande à Dassault Aviation de mesurer, à titre expérimental, les niveaux sonores du passage de 4 Rafales en patrouille.

M. GARCIA répond qu'il ne dispose pas à ce jour de 4 appareils mais confirme que l'évaluation de cette configuration sera effectuée.

M. DARTOUT propose, dans la mesure où les collectivités et les associations le demanderaient, qu'un comité de suivi de ce projet soit institué et puisse se réunir dans le courant du 1^{er} trimestre 2018.

Les collectivités et associations présentes en CCE y sont favorables à l'unanimité.

M. GARCIA propose que cette réunion se fasse au sein du site de Dassault Mérignac.

M. DARTOUT entend les inquiétudes générées par ce projet et en conclusion, rappelle les points suivants :

- la vente de l'avion de chasse Rafale crée de la richesse avec une capacité d'exportation remarquable. C'est une grande chance économique pour la Métropole et la Région. Beaucoup d'autres régions n'ont pas l'opportunité de disposer d'un secteur productif aussi dynamique.

Ces vols de transformation peuvent avoir lieu à Bordeaux Mérignac parce que le site existant présente un certain nombre d'intérêts et parce que les autres sites possibles sont déjà mobilisés.

- un comité de suivi doit être instauré au premier trimestre 2018.

3. Présentation de l'étude d'altération de cap pour les décollages piste 23 vers le sud (pas de vote requis)

La présentation est assurée par M. PERBOST, Chef du Service de la Navigation Aérienne du Sud-Ouest (SNA-SO).

Afin de réduire les nuisances environnementales et à la demande de la commune de Saint-Jean d'Illac relayée en CCE, le SNA-SO a étudié l'impact environnemental de nouveaux départs sud en piste 23 avec une altération de cap de 13 degrés à gauche.

Des comparaisons sont faites entre la situation actuelle et celle projetée en s'appuyant sur :

- l'enveloppe des trajectoires Sud ;
- une journée caractéristique de départs en piste 23 ;
- des trajectoires moyennes de départs en piste 23 ;
- les impacts visuels et sonores des flux vers le sud.

Au final, l'étude montre une amélioration à Saint-Jean d'Illac (150 personnes en moins impactées) mais une nette dégradation à Cestas, Pessac Toctoucau et Mérignac (plus de 800 personnes en plus impactées) ;

L'altération de cap de 13 degrés gauche n'est donc pas envisageable.

Échanges :

M. GODAIN remarque que cette altération de cap augmenterait les nuisances du côté de Pessac Toctoucau. Il demande, malgré tout, s'il est possible de desserrer le virage vers le sud.

M. RAYNAL constate que la dégradation est éloquente pour Pessac Toctoucau et Cestas, donc pas acceptable car elle altérerait le cadre de vie de plus de 800 personnes.

M. SEYVE rappelle que 3 propositions ont été faites depuis 2008 pour améliorer les trajectoires au décollage sur Saint-Jean d'Illac :

- le guidage satellitaire ;
- le report du virage à plus de 3 nautiques ;
- une altération de cap au décollage en piste 23 pour le flux nord.

L'étude actuelle ne constitue qu'une variante de sa demande initiale car le problème concerne les avions partant vers le nord et non vers le sud.

Il faut donc trouver une solution intelligente qui n'impacterait pas d'autres personnes ou d'autres communes.

M. PERBOST répond que cela n'est pas aussi simple car après le virage, la dispersion des trajectoires résulte de nombreux paramètres (tels que la motorisation, la charge, la vitesse, le type d'appareil, la météo...).

Concernant les études sur le report du point de virage de plusieurs nautiques, celles-ci ont montré soit une impossibilité technique (zone militaire) soit des survols du Las. Malheureusement, à ce jour, il n'existe pas de solution envisageable pour les départs nord.

Concernant les trajectoires satellitaires, le SNA-SO indique qu'un axe d'amélioration pourrait être de limiter la dispersion des vols au travers d'une nouvelle norme appelée « Radius to FIX » consistant à guider, par données satellitaires, le virage des avions. Néanmoins, cette méthode n'est pour l'instant pas validée au niveau international et tout reste à construire notamment d'un point de vue réglementaire.

M. SUQUET note que les futures technologies satellitaires sont prometteuses et conclut que cette étude d'altération de cap pour les décollages en piste 23 vers le sud restera sans suite.

4. Présentation de l'étude comparative des hauteurs de survol pour les départs en piste 05 pour Le Haillan-Eysines

La présentation est assurée par Mme FIORLETTA, Chef de la division Régulation et Développement Durable de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest (DSAC-SO).

Rappel du contexte :

Une étude comparative des hauteurs de survol au décollage (piste 05) des communes du Haillan et d'Eysines par les aéronefs des compagnies Ryanair et Air France a été présentée lors de la précédente CCE. Il a été proposé d'élargir le champ de l'étude à d'autres compagnies et types d'appareils.

En préambule, Mme FIORLETTA rappelle les contraintes environnementales que le chef de tour prend en compte dans le choix de la piste en service :

- lorsque les deux pistes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15 nœuds y compris les rafales ;
- la runway 23 (piste 23) est utilisée jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds y compris les rafales.

Les départs initiaux aux instruments (IFR) doivent le plus rapidement possible atteindre 3000 pieds.

Quant aux avions à réacteurs, ils doivent appliquer la procédure NADP1 (monter à V2+10 nœuds jusqu'à 3000 pieds, avec braquage des volets en configuration décollage puis vitesse de montée normale et rétractation des volets).

Cette étude portant sur 2718 trajectoires au total montre :

- de manière générale, que la famille des Airbus (A319 à A321) atteint une moyenne plus élevée que celle des Boeing (B737-B738) ;
- de grandes disparités entre les hauteurs de survol en fonction des compagnies et des types d'appareils.

	Moyennes les plus basses	Moyennes les plus hautes
A319	British Airways	Air France - Hop
A320	Aer Lingus – British Airways	Vueling Airlines - Hop
A321	Finnair – Air France	Vueling Airlines
B737	Europe Airpost	Royal Air Maroc - Jetairfly
B738	Travel Sce - Ryanair	Royal Air Maroc - Air Algérie

En conclusion :

- la fiabilité des données moyennes est très dépendante du nombre de vols effectués. En effet, certaines compagnies ne volent qu'en saison estivale durant laquelle les performances des aéronefs sont dégradées par un air chaud, beaucoup moins porteur ;
- la comparaison des données entre elles est rendue difficile de par l'étendue des paramètres à prendre en considération qui influent directement sur la trajectoire (données météo, emport de carburant, taux de remplissage, type de motorisation, masse au décollage, distance de décollage...).

Échanges :

M. GUITTON fait référence à une campagne de mesures réalisée par l'ACNUSA qui montrait, entre autres, la différence de hauteur entre les compagnies.

M. TOURNERIE estime que certaines d'entre elles ne font pas d'effort.

M. GODAIN considère que demander à un pilote d'atteindre les 3000 pieds le plus rapidement possible ne signifie pas grand chose. Il a toutefois constaté des efforts de la part d'Air France.

5. Information sur les aires de retournement piste 05

La présentation est assurée par M. HOUBRE, Chargé des Relations Territoriales et Environnement de la société Aéroport de Bordeaux Mérignac (ADBM).

La zone permettant aux aéronefs les plus contraignants d'effectuer un demi-tour en bout de piste 05/23 (côté 05), dénommée aire de retournement, va faire l'objet de travaux.

Le chantier, qui devrait débuter le 20 novembre prochain pour une durée prévisionnelle de 3 semaines, consistera à modifier les accotements et à adapter le balisage lumineux.

Il aura pour conséquence un report d'une partie du trafic sur la seconde piste dans les conditions suivantes :

- Piste 05 fermée durant toute la durée des travaux ;

- Piste 23 fermée de 07h45 à 18h30 (heures locales), du lundi au vendredi, hors procédure de basse visibilité conduisant à l'impossibilité d'exploiter la piste 11/29 ;
- Report du trafic sur la piste 11/29 de 07h45 à 18h30 du lundi au vendredi, hors conditions météo défavorables.

Une information sera diffusée aux communes et relayée sur le site web de l'aéroport (rubrique environnement, section dernières infos).

Échanges :

M. BEUVIGNON remarque que certains aéronefs remontent la piste avant de décoller et demande si c'est le cas pour la piste 11.

M. FAUROUX répond par l'affirmative, contrairement à la piste 05 où seuls les avions lourds demandent à remonter la piste.

M. LUCAS précise, concernant les travaux prévus sur les aires de retournement de la piste 05, que la piste 23 pourra être utilisée en journée si les conditions météo ne permettent pas de basculer le trafic sur la piste 11/29.

6. Information sur la concertation publique concernant le réaménagement du boulevard technologique

Le point d'information est assuré par M. PERSONNE, Président du Directoire de la société Aéroport de Bordeaux Mérignac (ADBM).

Bordeaux Métropole a lancé le 10 juillet dernier une concertation sur un projet intitulé « Réaménager le boulevard technologique pour fluidifier la circulation autour de l'aéroport ».

Face à l'engorgement des points d'entrée de l'aéroport et de la saturation des accès aux abords de la plateforme dénoncés par un certain nombre d'instances, Bordeaux Métropole étudie 3 options d'amélioration :

- la mise à double voie de la rue Caroline Aigle;
- la création d'une trémie au niveau du rond-point René Cassin;
- la création d'un barreau routier entre l'avenue Kennedy et l'avenue René Cassin.

Certaines options pourraient être intégrées dans la déclaration d'utilité publique concernant le tramway.

Pour information, la contribution de l'aéroport à cette concertation est en ligne depuis le 30 octobre.

Échanges :

M. LESTYNEK réitère sa proposition de faire rejoindre les lignes A et B du tramway au niveau de la zone aéroportuaire en desservant la gare de Pessac Alouette. Cela permettrait de relier l'OIM Bordeaux Inno Campus à l'OIM de Bordeaux Aéroport.

M. TOURNERIE indique que le tramway n'aura pas de liaison circulaire, le SDODM (Schéma Opérationnel des Déplacements Métropolitains) privilégiant le BHNS (bus à haut niveau de service).

M. RAYNAL fait remarquer que la ligne Flexo 48 préconfigure le BHNS.

M. GODAIN pose la question de l'accessibilité suite à l'implantation de nouvelles entreprises dans le secteur.

M. SEYVE dénonce les embouteillages que la commune de Saint-Jean d'Illac subit régulièrement et qui mécontentent de plus en plus les habitants et les entreprises. S'agissant d'une responsabilité collective, il demande à ce qu'une partie des fonds de l'OIM puisse financer les projets d'infrastructures routières et cyclables sur sa commune.

M. BONNET souhaiterait bien venir travailler en vélo, mais le manque de pistes cyclables sécurisées l'en dissuade. Il y a urgence à en créer.

7. Questions diverses

7.1 Etudes

M. RAYNAL remercie les autorités aéroportuaires pour avoir organisé une rencontre très instructive en octobre dernier avec les élus, les représentants du quartier de Toctoucau et de la Fédération des quartiers de Pessac, dont l'objectif était de faire le point sur l'accroissement des nuisances sonores aériennes ressenties par les habitants du quartier de Toctoucau depuis 3 ans.

Pour faire suite à cette rencontre et dans le cadre de cette Commission, il demande dans un premier temps qu'une étude soit menée sur l'identification des moyens de réduction des dispersions des trajectoires vers le sud-est, laquelle serait suivie d'une seconde étude de faisabilité de mise en œuvre de la piste d'amélioration la plus adaptée.

M. PERBOST prend note de cette demande et propose effectivement de réaliser une étude en deux temps :

- 2018 : identification des améliorations possibles et proposition à la CCE de lancer une étude ciblée ;
- 2019 : réalisation des études de faisabilité, de sécurité et d'impact environnemental de la piste la plus prometteuse.

M. LESTYNEK ajoute qu'il faut rendre les mesures de bruit objectives et bien les distinguer du ressenti. L'installation d'une station mobile pourrait y répondre.

M. HOUBRE indique qu'une station mobile pourra être installée dans le courant du 1^{er} trimestre 2018.

M. RAYNAL rappelle qu'il a été acté lors de cette rencontre la réalisation d'une analyse des données (2014 à 2016) permettant d'objectiver l'évolution du trafic au dessus du quartier. Il suggère qu'à l'occasion de la réunion de restitution de cette analyse soit également présentés les résultats des mesures de bruit, quitte à décaler la réunion initialement prévue fin février 2018.

M. KWIATKOWSKI souhaiterait par ailleurs qu'une réunion d'information avec les représentants des quartiers de Pessac soit organisée afin de leur apporter les connaissances nécessaires sur le fonctionnement de l'aéroport.

M. PERSONNE n'y est pas opposé, en comité restreint sur l'aéroport.

M. GAUDIERE ajoute qu'il est important que les représentants de quartiers transmettent, à leur tour, les connaissances aux habitants.

7.2 Orientations stratégiques

M. GODAIN fait part de la transmission par M. le Préfet aux collectivités concernées d'un document intitulé « Les grandes orientations de développement des infrastructures et installations de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ». Il s'indigne du fait que ce document mentionne les questions de l'avenir de la piste secondaire et du doublet de piste et demande à M. le Préfet, en conséquence, sa position sur ce projet.

M. SUQUET répond qu'il ne s'agit absolument pas d'un projet constitué mais d'une réflexion initiée par les services de l'Etat.

M. GAUDIERE ajoute que cette réflexion porte sur la stratégie globale de l'aéroport à moyen et long termes. Les grandes orientations stratégiques font l'objet de consultations menées par le Préfet et feront l'objet prochainement d'une synthèse.

Le questionnement sur le maintien ou non de la piste secondaire s'est déjà posé et se pose encore, mais il ne s'agit en aucun cas d'une décision.

M. GODAIN souligne qu'il est contre le doublet de piste.

M. GAUDIERE confirme la différenciation à apporter entre la question de la piste secondaire et celle du doublet de piste. La première relève de la pertinence de conserver ou non la piste 11/29 sur les plans économique, technique et environnemental. La seconde relève de la question de la capacité à long terme (par rapport au nombre de passagers et/ou de mouvements).

M. SUQUET prend acte de l'incompréhension suscitée par ce document et confirme qu'il ne s'agit ni d'une étude, ni d'un projet.

7.3 Autres points

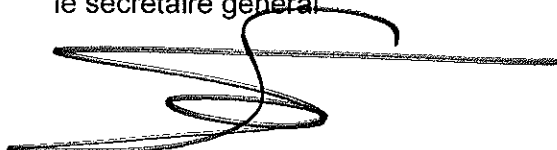
M. GODAIN souhaite, en marge de la CCE, qu'un chevelu d'une journée caractéristique de décollages en piste 05 lui soit adressée.

M. LESTYNEK revient sur la nécessité d'apporter des connaissances aux riverains au travers de documents pédagogiques.

M. SUQUET conclut la séance en rappelant la demande de M. le Préfet d'établir un comité de suivi portant sur le projet de vols de transformation sur l'avion de chasse Rafale dans le courant du 1^{er} trimestre 2018.

L'ordre du jour étant épuisé, M. SUQUET lève la séance après avoir remercié les participants pour la qualité des interventions et de l'information.

Le préfet,
pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Thierry SUQUET