



**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC**

**Réunion du 12 décembre 2022**

**Étaient présents :**

<p><b>Présidence :</b> Mme Aurore LE BONNEC – Secrétaire Générale Préfecture</p> <p><b>Membres au titre des professions aéronautiques :</b> M. Laurent FAUROUX – SNCTA M. Pascal BONNET – SNA-FO Mme Laure BUA – ICTS M. Franck MANCEAU – DHL M. Simon DRESCHER – ADBM M. Bruno NAVARO – ADBM</p> <p><b>Membres au titre des représentants des collectivités territoriales :</b> Mme Andréa KISS – Commune du Haillan Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE – Commune de Mérignac M. Edouard QUINTANO – Commune de Saint- Jean d'Ilac</p> <p><b>Membres au titre des associations :</b> M. Marcel SOULETTE – CLCV M. Jean Luc FORY – Vivre à Mérignac Beutre M. Jean-Claude GODAIN – AEHDCNA M. Philippe LAGOUARDE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Jean-Pierre ALLEMAND – AP ILLAC Mme Huguette LATECOERE – ARPRAM M. Jean-François FOURNIER – ARPRAM</p>	<p><b>Autres participants :</b></p> <p><b>DSAC/SO :</b> M. Gervais GAUDIERE M. Christophe MORNON M. Clément FAUGER M. Yann BELLARBRE</p> <p><b>SNA/SO :</b> M. Alexandre CROZAT M. Frédéric BARRET Mme Isabelle DESREUMAUX</p> <p><b>SA ADBM :</b> M. Henri-Marc DUPUIS M. Olivier CABANNE Mme Léa PELLEN Mme Noëlle MONIER</p> <p><b>DDTM 33 :</b> Mme Blandine BELIN-ROBERT</p> <p><b>Invités :</b> M. Serge TOURNERIE – Commune d'Eysines M. Stéphane MARI – Commune de Pessac M. François-Denis MONTJEAN – Dassault Aviation Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC</p>
--	---

**Étaient excusés :**

Mme Madeleine SPRENGER – Volotea  
M. Alain GARCIA – Dassault Aviation  
M. Jean-Marc HELLEC – Sabena Technics  
M. Arnaud ARFEUILLE – Conseil Départemental  
M. Franck RAYNAL – Commune de Pessac  
M. Jérôme PEScina – Commune de Martignas sur Jalle

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest

M. Gérard CHAUSSET – Commune de Mérignac  
M. Rodolphe MICHELS – Vivre à Mérignac Beutre  
Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO  
M. Pierre ARNAL – AEHDCNA  
M. Christian MALLARD – Martignas Environnement  
Mme Claudine VIENNE – Martignas Environnement  
Mme Chantal PERROMAT – AP ILLAC  
M. Stéphane DELPEYRAT - Commune de Saint-Médard en Jalles

Membres présents (titulaires et suppléants) : 17  
Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 13  
Membre avec voix délibérative ayant donné mandat : 0  
Quorum (présence de 11 membres minimum) : atteint

\*\*\*\*\*

### Ouverture de la séance

Madame Aurore LE BONNEC, secrétaire générale de la Préfecture de la Gironde, sous-préfète de Bordeaux, ouvre la séance.

#### **1. Point sur l'activité aéroportuaire et statistiques du guichet unique**

La présentation est assurée par M. DRESCHER, Président du directoire de la SA ADBM.

L'aéroport de Bordeaux est encore en phase de reconstruction de son réseau.

Les caractéristiques du trafic sur 2022 (données de janvier à novembre) sont les suivantes :

- un peu plus de 60 300 mouvements d'aéronefs et 5.5 millions de passagers;
- une variation de +24,5% des mouvements par rapport à 2021 avec une saisonnalité marquée (trafic plus important entre juillet et octobre) ;
- des vols commerciaux qui représentent 69% des mouvements totaux ;
- des mouvements de nuit (22h-06h) qui représentent 7,6% du trafic total.

La décarbonation des activités aéroportuaires étant un enjeu primordial, le Plan d'Orientation Stratégique 2023-2027 (POS en cours de validation) met particulièrement l'accent sur les énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques, géothermie et hydrogène) dont le développement pourrait à terme bénéficier au territoire.

Par ailleurs, l'aéroport propose depuis juin 2022 une offre permanente de carburant durable aux compagnies aériennes.

Concernant les vols de nuit, l'objectif est de contenir leur reprise par rapport à 2019. Raison pour laquelle l'aéroport, dans le cadre de la Commission Consultative Economique, souhaite renforcer dès 2023 la modulation des redevances d'atterrissage en fonction du classement acoustique des aéronefs et des horaires.

La qualité de service rendue à l'ensemble des clients de l'aéroport sera également un axe majeur du plan à 5 ans.

La suite de la présentation concernant le bilan du guichet unique est assurée par M. Olivier CABANNE, Chargé des Relations Territoriales de la SA ADBM.

Depuis le début de l'année, 461 réclamations émanant de 95 réclamants et 54 demandes d'informations ont été traitées par le guichet unique.

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest

Il est constaté un pic des réclamations au mois de mars lié à une utilisation plus importante de la piste 11 en raison de conditions météorologiques inhabituelles (vent de sud/sud-est en provenance du Sahara).

Il est rappelé que l'aéroport de Bordeaux comporte 2 pistes sécantes orientées nord-est/sud-ouest (piste préférentielle 05/23) et nord-ouest/sud-est (piste 11/29) qui peuvent servir chacune dans les 2 sens. Le choix de la piste est effectué par le contrôle aérien en fonction d'un certain nombre de critères dont les conditions météorologiques et les infrastructures en maintenance.

### Échanges :

Mme LATECOERE demande comment peut fonctionner l'aéroport par vent de sud-est en cas de fermeture de la piste secondaire.

M. GAUDIERE attire l'attention sur le fait qu'il n'existe pas de lien entre l'utilisation actuelle des 2 pistes et l'utilisation d'une seule piste.

Mme LE BONNEC demande s'il s'agit bien de 95 réclamants pour 461 réclamations.

M. CABANNE répond par l'affirmative. Un certain nombre de riverains posent plusieurs réclamations en cours d'année.

Mme KISS précise qu'il faudrait ajouter au bilan du guichet unique les réclamations reçues en mairie car non relayées à l'aéroport.

Elle ajoute que le nord du Haillan subit beaucoup plus les nuisances sonores depuis la reprise du trafic.

Mrs. TOURNERIE et GODAIN estiment que beaucoup de riverains ne signalent pas à l'aéroport les nuisances qu'ils subissent.

M. CABANNE rappelle que chaque réclamation ou demande reçue au guichet unique est analysée et fait l'objet d'une réponse adaptée.

M. FAUROUX précise que 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. Le QFU 23 (atterrissages et décollages en direction du sud-ouest) est utilisé jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds y compris les rafales. Le choix de la piste en service prend également en compte d'autres facteurs (gradient de vent en altitude, conditions météorologiques, disponibilité des aides de radionavigation etc.).

M. FORY souhaite connaître le pourcentage de réclamations concernant les vols de nuit et demande s'il existe une réglementation pour les limiter ou les interdire à Bordeaux.

M. CABANNE répond qu'il s'agit d'environ 10% des réclamations.

M. DRESCHER précise que les vols de nuit sont restreints mais pas interdits sur la majorité des aéroports français. Les couvre-feux *stricto sensu* restent très peu nombreux.

L'aéroport de Bordeaux n'est pas à l'origine des réglementations et n'a pas toute latitude pour agir. Néanmoins, il utilise les leviers à sa disposition pour inciter les compagnies à exploiter d'autres créneaux horaires, dont la modulation à la hausse des redevances d'atterrissage de nuit. L'aéroport est également disposé à faire évoluer la situation sur le cœur de nuit.

M. ALLEMAND s'étonne de ne pas voir sur la présentation un pic de réclamations durant l'été alors que Saint-Jean d'Illac a été survolé par de nombreux avions.

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest

M. CABANNE répond que les pistes ont été utilisées de façon inhabituelle l'été dernier en raison des priorités données aux aéronefs de la sécurité civile pour se rendre sur les lieux des multiples incendies.

M. QUINTANO constate que les chiffres du trafic 2022 sont minorés par rapport à 2019.

M. DRESCHER explique que le trafic 2022 représente un peu moins de 80% de celui de 2019. Bordeaux met plus de temps que les autres aéroports pour reconstruire son trafic avec une volonté affirmée de croissance raisonnée. Le trafic 2019 ne devrait être ainsi retrouvé qu'en 2027.

M. GODAIN insiste sur le fait que les retours de nuit de la compagnie Volotea ne sont pas dus qu'aux incidents techniques.

M. DRESCHER répond qu'il faut ajouter aux retards les vols programmés.

Mme LE BONNEC souligne son intérêt pour tous les projets liés à la maîtrise du bruit et à la diminution de l'empreinte carbone de l'aéroport et demande à quel horizon la feuille de route sera établie.

M. DRESCHER répond que cette feuille de route devrait être votée le 15 décembre.

### **2. Présentation du projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs « APU »**

La présentation est assurée par M. Clément FAUGER, Chef de la Subdivision Développement Durable - DSAC SO.

L'APU (Auxiliary Power Unit) est un moteur auxiliaire de puissance destiné à produire de l'énergie à bord des avions pour alimenter au sol les différents systèmes de bord. Les APU sont généralement positionnés à l'arrière de l'avion, dans le cône de queue, et alimentés par le kérosène des réservoirs de l'avion. L'utilisation de l'APU est la 2ème source d'émissions atmosphériques après les moteurs.

Cet arrêté rend obligatoire l'utilisation des moyens de substitution mis à disposition par l'exploitant de l'aéronef. Des durées de limitation d'utilisation des APU sont indiquées en fonction du poids de l'avion, des équipements de substitution à sa disposition et de la phase (départ ou arrivée).

Les contrôles du respect de cet arrêté seront réalisés par la BGTA de Mérignac. En cas de manquement, les procès-verbaux établis par la BGTA seront notifiés aux opérateurs par la DSAC-SO.

L'ACNUSA sera l'autorité compétente pour sanctionner les manquements (article L. 6361-12 du code des transports) et pourra établir une amende maximale de 20 000 € par manquement constaté (article L. 6361-13 du code des transports).

Cette restriction ne s'appliquera pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public,
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest

Cet arrêté de restriction s'inscrit dans le cadre de l'axe 1 de la stratégie nationale du transport aérien 2025 afin de participer pleinement à la transition écologique et assurer un développement durable de l'aviation dans notre pays et dans le monde.

### Échanges :

M. LESTYNEK fait remarquer que les progrès en la matière sont lents car l'installation de prises 400Hz était déjà mentionnée dans la dernière charte du développement durable de l'aéroport.

Mme KISS demande si les gains ont été estimés et souhaite connaître les investissements prévus.

M. DRESCHER répond qu'à ce jour, 30% des postes avions sont équipés en prises 400Hz, avec une prévision d'électrification de 100% pour 2030. Cette stratégie de réduction des émissions nécessite des investissements significatifs difficiles à financer après cette période de crise sanitaire. Les solutions techniques et financières d'électrification des parkings pourront également être partagées avec les partenaires compagnies et assistants.

M. ALLEMAND demande si ce service va être facturé aux compagnies.

M. DRESCHER confirme qu'il sera facturé mais l'investissement sera très long à amortir.

M. SOULETTE souhaite connaître le nombre de manquements déjà enregistrés.

M. FAUGER rappelle que l'arrêté n'est pas encore en vigueur et qu'il n'y a donc pas encore de manquement.

M. LESTYNEK demande quelle serait la puissance nécessaire du passage au tout électrique.

M. DRESCHER répond que cette donnée sera connue. L'objectif de l'aéroport à 5 ans est de produire plus de 60% de son électricité avec l'installation d'ombrières photovoltaïques sur le parking P0 (4% des consommations électriques de l'aéroport dans un premier temps) puis sur le P4 après réalisation des études préalables. Un projet de géothermie est également lancé qui permettra de réduire la consommation de gaz d'un peu plus de 40%.

M. GODAIN s'interroge sur l'intérêt de demander l'avis des associations de riverains sur un sujet qui ne les concerne pas.

M. GAUDIERE précise l'obligation réglementaire de présenter ce projet d'arrêté en CCE pour avis. Concernant le photovoltaïque, une étude est en cours au sein de la DSAC-SO pour l'installation d'ombrières sur les parkings.

Mme CASSOU-SCHOTTE plaide pour un juste équilibre entre ces projets très intéressants et une désimperméabilisation des sols.

Par ailleurs, si elle est favorable à la diminution du trafic aérien, elle souhaiterait que l'aéroport devienne un véritable espace de vie social et culturel.

M. DRESCHER est favorable à cette vision d'un aéroport attractif et mentionne un certain nombre d'actions qui vont dans ce sens (centre de dépitage covid ouvert 7j/7, installation d'une entreprise de fabrication de triporteurs professionnels sur la plateforme, ouverture prochaine d'un restaurant, activités développées sur le 45ème parallèle...). Des projets de végétalisation sont également en cours. Enfin, tout projet éventuel de parking supplémentaire sera réalisé en silo avec une offre de services pour la clientèle.

M. LAGOUARDE demande s'il est prévu d'avoir un suivi des vols qui ne seront pas concernés par l'arrêté « APU ».

M. GAUDIERE répond que ces exemptions se limitent généralement sur Bordeaux aux aéronefs de la sécurité civile, aux missions à caractère médical, sanitaire, humanitaire ainsi qu'aux forces de l'ordre et militaires.

M. LESTYNEK insiste sur la nécessité de développer les transports en commun pour améliorer la qualité de l'air, particulièrement par une jonction des lignes A et B du tramway sur l'aéroport permettant une connexion à la gare de Pessac Alouette.

M. GAUDIERE répond que ce sujet dépasse les attributions de la CCE.

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation du projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs « APU », Madame Aurore LE BONNEC sollicite formellement l'avis des membres de la CCE :

**Avis des membres de la Commission sur le projet d'arrêté relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs « APU »**

Avis défavorable : (0)

Abstention : M. GODAIN (1)

Avis favorables : le reste des membres présents et votants (12)

**Le projet est adopté**

### **3. Présentation du projet de cartes stratégiques de bruit 2022**

La présentation est assurée par M. Clément FAUGER, Chef de la Subdivision Développement Durable - DSAC SO.

La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit un cadre commun et harmonisé en matière de cartographie du bruit, de méthodes d'évaluation, d'indicateurs et critères.

L'objectif principal de cette directive est de réaliser un diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit, grâce aux cartes stratégiques de bruit (CSB), puis d'identifier les mesures à prendre dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour prévenir les effets du bruit et réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit.

Les CSB de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac se déclinent en :

- deux cartes pour le court terme (CSB CT) réalisées à partir du trafic aérien de l'année N-1 par rapport à l'année de révision, pour 24h (indice Lden) et pour une nuit (indice Ln) ;
- deux cartes pour le long terme (CSB LT) réalisées à partir de prévisions de trafic à 15/20 ans par rapport à l'année de révision, pour 24h (indice Lden) et pour une nuit (indice Ln) ;
- une estimation du nombre d'habitants et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés ;
- une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles (forte gêne et fortes perturbations du sommeil) ;
- un résumé non technique : principaux résultats et exposé sommaire de la méthodologie.

Les CSB sont révisées tous les 5 ans selon un calendrier contraignant de publication fixé par la Commission européenne. Les CSB de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac correspondant à la 4<sup>ème</sup> échéance ont été lancées en 2022.

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest

Le niveau trafic de l'année 2022 étant toujours impacté par la pandémie de Covid-19, les CSB CT ont été réalisées à partir du trafic aérien de 2019, représentatif du pic d'activité de l'aéroport. Les hypothèses des CSB long terme (CSB LT) sont quant à elles identiques à celles du plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur et toujours valables aujourd'hui.

La méthodologie des décomptes de populations exposées a évolué, les estimations sont maintenant réalisées par la DDTM33, sans que ceci n'induisse de changement significatif dans les résultats des décomptes.

### Échanges :

M. ALLEMAND demande les raisons de la présence de deux pistes parallèles sur les cartes de long terme.

M. FAUGER indique qu'il s'agit des hypothèses du PEB de 2004, plan toujours en vigueur à ce jour.

M. TOURNERIE constate à nouveau que les cartographies et rapports sont exprimés avec l'indicateur Lden qui ne reflète pas les niveaux réels subis par les populations.

M. GAUDIERE rappelle qu'il est impossible de faire autrement car son utilisation est réglementaire.

M. TOURNERIE demande si l'impact sanitaire sur les populations est évalué dans ce projet car les données existent.

M. GODAIN confirme qu'il existe plusieurs études sur le sujet dont DEBATS (discussion des effets du bruit des aéronefs sur la santé) pilotée par l'ACNUSA.

M. FAUGER rappelle qu'une action de suivi et de porter à connaissance des résultats de l'étude DEBATS est prévue dans le PPBE.

Mme KISS estime que les chiffres de population impactée par les nuisances sont minorés par rapport à la réalité et ne comprend pas l'augmentation de la population dans les zones de bruit étant donné qu'il existe des restrictions de construction.

M. TOURNERIE partage cet avis.

M. GAUDIERE insiste sur la nécessité de distinguer les zones mentionnées dans le PEB de 2004 et celles issues des mises à jour des CSB.

Mme LATECOERE s'indigne de la non prise en compte des salariés des entreprises présentes dans les zones de bruit.

Mme LE BONNEC indique que seront annexés au rapport une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones délimitées par les quatre CSB.

M. TOURNERIE considère que les hypothèses de 2004 ne sont plus d'actualité et qu'il est indispensable de tout remettre à plat.

M. ALLEMAND précise qu'il donnera un avis défavorable à ce projet car les données prises en compte ne lui semblent pas cohérentes.

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest

M. GAUDIERE mentionne que la révision des CSB a été réalisée fin 2022 afin d'utiliser les données de trafic 2019 comme référence (année record en termes de mouvements). A compter de 2023, l'année de référence aurait été 2022 avec un trafic moindre.

M. FORY demande si la révision des CSB peut impacter l'insonorisation des logements.

M. GAUDIERE répond que c'est la révision du plan de gêne sonore (PGS) qui pourrait l'impacter.

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation du projet de cartes stratégiques de bruit 2022 (4<sup>ème</sup> échéance), Madame Aurore LE BONNEC sollicite formellement l'avis des membres de la CCE :

**Avis des membres de la Commission sur le projet d'arrêté préfectoral modifiant l'arrêté préfectoral du 22 décembre 2004 approuvant le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour mise à jour des compléments :**

Avis défavorables : M. SOULETTE, M. GODAIN, M. ALLEMAND et Mme LATECOERE (4)

Abstentions : M. FAUROUX, M. FORY, Mme KISS, Mme CASSOU-SCHOTTE et M. QUINTANO (5)

Avis favorables : M. MANCEAU, M. DRESCHER, Mme BUA, M. LESTYNEK (4)

Le partage égal des voix nécessite l'application de l'article R571-75 du code de l'environnement, lequel précise : « La commission délibère à la majorité relative des membres présents. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante ».

Mme LE BONNEC, assurant la présidence de la CCE, comprend les inquiétudes des membres de la commission mais donne un avis favorable au projet car la prise en compte d'une année de référence ultérieure à 2019 aurait été moins favorable aux riverains.

**Le projet est adopté**

#### **4. Présentation des procédures d'approches en piste 05 à Bordeaux Mérignac : Remplacement de la procédure d'approche RNP VISUAL SOGBO piste 05 par deux procédures d'approches RNP AR RWY05 et LFBF RNP VPT piste 05**

La présentation est assurée par M. Frédéric BARRET, chef de Subdivision Etudes Environnement - SNA-SO.

Depuis 2015, le SNA-SO a mis en place une expérimentation avec la compagnie Air France concernant une procédure d'arrivée en piste 05 nommée « RNAV Visual SOGBO ». Cette procédure permet aux aéronefs qui la suivent d'être guidés sur une trajectoire (grâce aux signaux GNSS) qui a été choisie pour d'une part éviter le survol des principales communes et d'autre part raccourcir le temps de vol. Elle permet donc un gain en termes d'impact sonore et d'émission de gaz à effet de serre.

Cette nouvelle technologie innovante est basée sur la « navigation de surface RNAV » avec senseur satellites permettant de réaliser des trajectoires d'approches « courbes » RNP pratiquement entièrement automatisées à bord (sous réserve que la compagnie aérienne soit approuvée par la DGAC en termes d'équipements bord et de qualification des équipages).

Le SNA-SO dans le cadre de l'action O2 du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) souhaite pérenniser cette procédure d'arrivée et l'ouvrir à toutes les compagnies.

Échanges :

## Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest

Mme LOUBIAT souhaite que le SNA-SO travaille prochainement sur les départs 23 Nord.

M. QUINTANO souligne que ce projet de remplacement de procédure d'approche en piste 05 va dans le bon sens même si sa commune est plus impactée par les décollages que les atterrissages. Il faudra toutefois être très vigilant sur les déviations de trajectoires.

M. BONNET indique qu'il n'a pas relevé de déviation lorsqu'il était chargé d'évaluer cette procédure en expérimentation avec Air France. Il considère qu'elle est très efficace pour le pilote mais aussi pour le contrôle.

Mme DESREUMAUX précise que les gains ne se résument pas aux émissions sonores car cette procédure permet également une réduction des consommations de carburant, des émissions de CO2 et de Nox.

M. ALLEMAND demande si cette technologie peut s'appliquer aux décollages sur Bordeaux.

M. CROZAT répond par la négative. Cette technologie en est au stade d'expérimentation sur quelques aéroports seulement au niveau mondial.

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation du projet de remplacement de la procédure d'approche RNP VISUAL SOGBO piste 05 par deux procédures d'approches RNP AR RWY05 et LFBD RNP VPT piste 05, Madame LE BONNEC sollicite formellement l'avis des membres de la CCE :

**Avis des membres de la Commission sur le projet de remplacement de la procédure d'approche RNP VISUAL SOGBO piste 05 par deux procédures d'approches RNP AR RWY05 et LFBD RNP VPT piste 05**

Avis favorable : à l'unanimité des membres présents

**Le projet est adopté**

### 5. Questions diverses

M. GODAIN rappelle que le 5 avril 2022 le Conseil d'Etat a, entre autres, enjoint au Premier ministre de prendre les dispositions réglementaires nécessaires en vue de la désignation d'une autorité administrative indépendante en charge de la conduite des études d'approche équilibrée pouvant conduire à l'établissement de restrictions d'exploitation.

Il demande si l'Etat a désigné cette autorité car le délai de six mois est révolu.

M. GAUDIERE répond par la négative.

\*\*\*\*\*

L'ordre du jour étant épuisé, Madame LE BONNEC lève la séance après avoir remercié les participants pour la qualité des interventions et des échanges.

La présidente,

La Secrétaire Générale



Aurore Le BONNEC

