

PREFECTURE DE L'OISE

Direction de la réglementation,
Des libertés publiques et de l'environnement
Bureau de l'environnement
B2/VM

Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Réunion du 27 juin 2008

La commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé s'est réunie le 27 juin 2008 à 15h30, sous la présidence de M. Jean-Pierre Delattre, directeur de la réglementation, des libertés publiques et de l'environnement de la préfecture de l'Oise.

Assistaient à cette réunion :

Mme Houssin, représentante du conseil général
Mme Lejeune, représentante du SMABT
M. Gamblin, maire de Laversines
M. Devillers, représentant de la communauté d'agglomération du Beauvaisis
M. Leblond, représentant de la communauté d'agglomération du Beauvaisis
M. Marchetti, représentant de la communauté d'agglomération du Beauvaisis
M. Chatelet, représentant de la communauté d'agglomération du Beauvaisis
M. Bourgeois, représentant de la communauté d'agglomération du Beauvaisis
M. Degroote, représentant de la communauté d'agglomération du Beauvaisis
M. Langlet, association ADERA
M. Cervera, président de l'association ADERA
M. Menard, association ACNAT
M. Lerebour, président de l'ACNAT
M. Rio, association Réflexion-Action
M. Malé, Président du ROSO
Mme Magnier, association ROSO
M. Usher, représentant de la compagnie Ryanair
M. Zagulajew, président de l'aéro-club du Beauvaisis
M. Pellenard, directeur environnement de la SAGEB
M. Mitelet, représentant du personnel, SAGEB
M. Amoudry, président de la SAGEB
M. Rapin Cyril, chef de mission aéroport SMABT
M. Assouline, SMABT/Conseil général
M. Bordes, subdivision environnement et urbanisme de la DAC Nord
M. Riou, subdivision environnement et urbanisme de la DAC Nord
M. Pavan, direction départementale de l'équipement
M. François, commandant de la brigade de gendarmerie des transports aériens de l'aéroport
M. Auguet-Mancini, chargé de mission SAGEB
M. Henry, directeur technique de la SAGEB
M. Breton, délégué régional de l'aviation civile
M. Peiffer, responsable de la circulation aérienne
Mme Aurégan, chef du bureau de l'environnement
Mme Courselle, adjointe au chef de bureau de l'environnement
Mme Manouvrier, bureau de l'environnement

Etaient excusés :

Mme Abla, représentante du conseil régional
 M. Blanchard, représentant du SMABT
 M. Akos Bus, représentant de la compagnie aérienne Wizz Air, a donné pouvoir à M. Pellenard
 M. Valherie, président de l'association Réflexion-Action, a donné pouvoir à M. Rio
 Le directeur de l'aviation civile Nord ou son représentant
 La direction départementale des affaires sanitaires et sociales
 Le comité départemental du Tourisme
 La direction départementale de l'agriculture et de la forêt
 La direction régionale de l'environnement de Picardie
 La direction des relations avec les collectivités locales
 La division des douanes

En préambule, M. Delattre présente les excuses de M. le Préfet, retenu par une visite ministérielle, ainsi que celles de Mme Pétonnet, secrétaire générale, retenue par une réunion à l'extérieur du département.

I – Présentation de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé

M. Delattre présente les nouveaux membres de la commission consultative de l'environnement. Celle-ci a été recomposée afin d'intégrer, dans sa structure, les modifications apportées par les mandats locaux, le transfert de propriété de l'aéroport au syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), ainsi que l'attribution de la délégation de service public à la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB).

Enfin, la commission a également été renouvelée en tenant compte du jugement du tribunal administratif d'Amiens refusant la présence de l'Association pour la Promotion et l'Intégration de l'Aéroport (APIA) au sein de la commission.

Cette instance a été définie par arrêté du 23 juin 2008 et se compose de trois collèges en nombre égal, à savoir les représentants des collectivités territoriales, des associations et des professions aéronautiques, auxquels s'ajoutent des représentants des administrations, ainsi que des experts, sans droit de vote.

II – Présentation du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé (SMABT) et de la société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB)

La parole est donnée à Mme Lejeune pour présenter les éléments marquants de la création du SMABT et de la SAGEB.

Au préalable, Mme Lejeune regrette la fixation de la date de réunion sans concertation qui n'a pas permis à certains élus d'être présents. Il lui est répondu que la date a été fixée en fonction de l'agenda du Préfet qui a souhaité la tenue d'une commission consultative de l'environnement en juin pour recueillir un avis sur les trajectoires qui sont à l'ordre du jour.

Le SMABT a été créé par délibération du 24 octobre 2006 et se compose du conseil régional, du conseil général et de la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Le syndicat mixte est chargé de l'environnement, de l'entretien et de la gestion de l'aérodrome de Beauvais-Tillé dont la propriété lui a été transférée par l'Etat, suite à la signature d'une convention de transfert de compétence et de patrimoine conclue le 1er mars 2007.

Le comité syndical est composé de quatre membres titulaires et de leur suppléant respectif pour les trois parties, qui ont élu, par délibération du 23 mai 2008, M. Yves Rome en tant que président et M. Gewerc, Mme Cayeux et M. Marchetti en qualité de vices-présidents.

Un contrat de délégation de service public a été approuvé par délibération du 25 février 2008 et désigne le groupement de la CCIO et de la société Véolia Transport en qualité de délégataire.

Cette société a été immatriculée le 19 mai 2008 au registre du commerce et des sociétés sous l'appellation « Société aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB).

III – Suivi de la charte de l'environnement

1) Bilan du numéro vert et infractions au couvre feu

M Auguet-Mancini présente le bilan du numéro vert pour l'année 2007 recensant 100 plaintes dont 93 % sont localisées sur la commune de Laversines. A noter que 91 plaintes ont été reçues par le numéro vert et 9 par la page environnement du site Internet de l'aéroport.

M. Auguet-Mancini fait observer que 62 % des plaintes émanent d'une même personne ce qui peut dénaturer les statistiques présentées. La baisse légère des plaintes (115 plaintes recensées pour l'année 2006) pourrait notamment être mise en corrélation avec la suppression, sur l'aéroport, de l'utilisation de certains avions bruyants comme les vols en Tupolev 154.

La répartition des plaintes, pour les autres communes, est la suivante : Nivillers 4 %, Beauvais : 1%, Gerberoy : 1%, communes hors Beauvaisis : 1%.

En ce qui concerne le respect de l'arrêté ministériel du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé, trois infractions à l'arrêté précité ont été relevées lors de la nuit du 12 au 13 avril 2007 sur l'aéroport, liées à des mouvements sociaux. L'Acnusa, lors de sa réunion plénière du 15 mai 2008, n'a pas sanctionné la compagnie aérienne pour ces infractions.

M. Lerebour précise que l'organisation de l'association ACNAT a désigné un « vigile » dont l'attribution est de recueillir et de transmettre les plaintes via le numéro vert. Par ailleurs, il rappelle le problème de saturation du répondeur du numéro vert qui n'apparaît pas dans le bilan présenté.

M. Auguet-Mancini indique que cet incident s'est déroulé lors du week end du 1er mai 2008 et que le bilan présenté en séance se limite à l'année 2007.

M. Ménard ajoute qu'une centaine d'appels ont été recensés à l'occasion de ce week-end, ce qui devrait marquer une forte augmentation des plaintes pour l'année 2008.

M. Amoudry signale que lors de ce week end, le numéro vert a été utilisé par erreur pour disposer d'information sur les horaires de vols, expliquant de ce fait la saturation du répondeur. En tout état de cause, les plaintes réelles parmi ces appels seront comptabilisées et présentées dans le bilan 2008.

M. Marchetti indique que la mairie reçoit également des plaintes et des demandes de renseignements concernant l'aéroport.

M. Delattre répond qu'il serait opportun de les transmettre à la SAGEB, exploitant de l'aéroport.

M. Malé demande si le numéro vert a pu bénéficier de mesures de publicité.

M. Amoudry précise qu'une communication très large de ce numéro vert a été recherchée au travers de la presse et que, de plus, ce numéro est indiqué sur la page d'accueil du site Internet de l'aéroport.

M. Malé demande que ce numéro soit affiché dans les collectivités.

M. Marchetti indique que cet affichage est déjà réalisé et que l'information du numéro vert est relayée par les journaux d'information municipale.

2) Conformité à la loi sur l'eau

M. Henry indique que la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise avait lancé, en 2006/2007, la consultation et des études sur la conformité de l'aéroport au regard de la loi sur l'eau. Après des échanges techniques avec le service de la direction départementale de l'agriculture et de la Forêt (DDAF), le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau est resté en attente le temps des élections municipales.

A ce jour, une enquête publique sur ce dossier est actuellement en cours sur les communes de Tillé et Beauvais, la dernière permanence de M. Verdier, commissaire enquêteur étant programmée le 4 juillet prochain.

Le parking avion, dont les travaux d'extension ont fait l'objet d'une déclaration, est à ce jour en conformité avec la loi sur l'eau. De même les travaux menés depuis plusieurs années y compris ceux relatifs au terminal T1 en 2004/2005 sont en conformité avec cette réglementation.

De ce fait, les travaux restants sur l'aéroport sont limités par rapport à ceux présentés dans le dossier soumis à enquête publique, leur réalisation étant prévue dans les deux/trois premières années de la nouvelle concession.

M. Marchetti souhaite préciser la volonté du syndicat mixte de contrôler la conformité des travaux prévus et le respect des engagements.

M. Cervera demande à disposer des études jointes au dossier loi sur l'eau

M. Delattre rappelle d'une part que le dossier correspondant est consultable en mairies de Tillé et de Beauvais, et à la direction départementale de l'agriculture et de la forêt, et d'autre part, que l'enquête publique a fait l'objet de la publicité prévue par la réglementation en la matière, à savoir un affichage en mairie et la diffusion d'un avis dans deux journaux du département.

IV – Objectifs du SMABT en matière d'environnement

Mme Houssin indique, qu'à la demande du SMABT, une étude relative à l'élaboration d'un plan environnemental de l'aéroport a été confiée au cabinet d'étude Antéa, visant à répondre à 4 objectifs d'exploitation inscrits dans une démarche de développement durable, à savoir :

- Optimiser les retombées économiques de l'aéroport
- Renforcer la cohésion sociale
- Assurer un strict respect des normes environnementales
- Instaurer une gouvernance démocratique et la transparence

Cette étude présente les insuffisances relevées concernant l'exploitation de l'aéroport :

- Le risque de pollution des sols, lié notamment à l'absence de récupération et de traitement des produits de verglaçage-dégivrage, la non-conformité des parkings au regard de la loi sur l'eau
- Le caractère limité des dispositifs de suivi des nuisances sonores et des émissions de gaz
- L'absence d'une politique globale des déchets
- L'insuffisance de l'aménagement paysager des entrées de l'aéroport
- L'absence d'un inventaire de la biodiversité de l'emprise aéroportuaire
- L'absence d'une déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement des installations de chauffage.

Le plan environnemental comprend 20 actions, prévues sur la période 2008/2010, dont le financement est estimé à 3,5 millions d'euros. Mme Houssin énumère chacune des actions en précisant que le plan environnemental reflète l'esprit dans lequel le syndicat mixte souhaite assumer ses fonctions.

M. Delattre précise que ce plan sera annexé au procès-verbal de la séance, et propose, au vu des dates prévisionnelles de réalisation inscrites dans ce document, d'assurer un suivi régulier en commission de l'accomplissement de ces actions.

M. Marchetti souhaite ajouter qu'un bilan des actions déjà réalisées par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise sera effectué et qu'une planification des actions en cours et nouvelles sera ensuite organisée par priorité.

M. Malé demande si les postulants à la concession de l'aéroport ont eu une connaissance préalable de l'ensemble du cahier des charges.

Mme Lejeune répond par l'affirmative et informe qu'en raison des recours administratifs formés lors de la désignation du concessionnaire, un retard de 6 mois a été engendré pour la création de la SAGEB, se répercutant sur le planning prévisionnel des actions du plan environnemental.

M. Delattre demande en conséquence la transmission d'un calendrier actualisé.

M. Rio demande à combien de mouvements le trafic de l'aéroport sera-t-il limité ?

M. Amoudry répond que dans le cadre de la délégation de service public, le business-plan de développement présenté dans le cahier des charges est axé sur le respect de l'élément de trafic indiqué dans le plan d'exposition au bruit, à savoir 21 000 mouvements à l'horizon 2012. Ce document sera ensuite réactualisé après 2012 et son évolution sera alors étudiée, en concertation, avec les acteurs prévus par la procédure réglementaire de révision du plan d'exposition au bruit.

M. Marchetti ajoute qu'une réflexion est engagée en faveur d'un développement maîtrisé de l'aéroport et non pas d'un accroissement maximum.

M. Cervera rappelle à cette occasion que trois recours administratifs ont été formés à l'encontre du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport et que le jugement du tribunal administratif devrait prochainement être prononcé.

M. Malé demande comment les différents acteurs vont s'inscrire dans cette politique de management environnemental.

M. Amoudry fait part du recrutement d'un directeur environnement au sein de la SAGEB qui sera chargé du respect du plan environnemental et de la certification iso 14 001 du gestionnaire.

M. Usher ajoute que la compagnie Ryanair a investi 2 milliards d'euros dans une flotte d'avions plus modernes, permettant non seulement la réduction des nuisances, mais également la baisse de consommation de kérosène.

Il souligne que les structures low-cost sont favorables à l'environnement en raison de la structure minimale des avions les rendant plus légers et permettant de ce fait une moindre consommation de carburant, et de l'utilisation d'Internet pour les réservations.

V – Propositions de trajectoires Sud de l'Aéroport

M. Peiffer indique qu'au regard de l'évolution du trafic de l'aéroport de Beauvais-Tillé vers le Sud et des contraintes imposées par le trafic important des aéroports de Roissy et Orly, des points de transfert fixes ont été définis par Roissy pour mettre en cohérence l'ensemble de la circulation aérienne des aéroports.

Trois points ont ainsi été instaurés par Roissy, permettant un guidage automatique des avions, actuellement guidés au « cas par cas » par la navigation aérienne.

Les nouveaux points de transfert devant être intégrés aux trajectoires du trafic local, une réflexion s'est alors engagée pour que les trajectoires, en plus de répondre prioritairement à l'aspect sécuritaire, soient optimisées dans une recherche de bénéfice environnemental, notamment pour prendre en compte les nombreuses plaintes émanant de la commune de Laversines.

Dans cette optique, deux propositions de trajectoires des décollages de l'aéroport de Beauvais-Tillé vers le point de transfert OB 702 situé au Sud de Bresles ont été élaborées et présentées au groupe de travail du 23 juin 2008 organisé par la direction régionale de l'aviation civile, visant à contourner la commune de Laversines, à savoir :

- Une première proposition, plus directe mais qui amènerait plus de trafic au Sud de Laversines, déjà concernée par les arrivées,
- Une deuxième proposition qui s'écarte de la commune de Laversines par le Nord puis rallie le point OB 702,

M. Breton indique la préférence des services de l'aviation civile pour la deuxième proposition de trajectoire. En effet, l'objectif premier est d'éviter le plus possible le survol des zones les plus peuplées. Cette trajectoire touche des zones présentant peu d'habitations. En ce qui concerne la trajectoire directe, il fait observer que les nuisances sonores sont accrues par un effet « fond de vallée » comme cela pourrait être le cas pour la vallée du Thérain.

M. Marchetti précise que le SMABT fera l'acquisition d'un appareil de mesures de nuisances sonores qui permettra de se rendre compte réellement des impacts du bruit.

M. Lerebour signale que l'association ACNAT prend acte qu'il n'y aura plus de survol des habitations de Laversines lors des décollages de Beauvais et serait d'accord avec la deuxième proposition si elle s'accompagnait d'un bilan réalisé trimestriellement avec la DGAC sur les effets de cette modification de trajectoire.

Il demande également que les vols à vue autorisés par le contrôle aérien suivent la première trajectoire, à savoir le tracé direct, pour éviter les dérives de trajectoires sur Laversines.

M. Peiffer précise que par l'utilisation de l'ordinateur de bord, la majorité des avions commerciaux suivront le trait de la trajectoire. Toutefois, le point OB702 sera rallié directement par la première trajectoire si des raisons de sécurité ou météorologiques l'imposent.

Il est rappelé que les départs standards s'appliquent aux aéronefs commerciaux et ne concernent pas l'aviation légère.

M. Gamblin indique les plaintes des habitants de Laversines fortement ressenties au niveau psychologique en raison d'une vue rapprochée des avions. Aussi, la deuxième proposition semble plus convenir à la municipalité. La crainte liée à cette trajectoire est que le tracé exact de la trajectoire ne soit pas respecté et que la commune de Laversines soit traversée sur toute la longueur.

M. Cervera distribue en séance un document qui est annexé au présent procès verbal. Il indique que suite à la séance de travail du 23 juin dernier, un conseil d'administration a été organisé pour prolonger la réflexion sur ces propositions de trajectoires. Même si la deuxième proposition semble intéressante pour la commune de Laversines, il estime qu'elle engendre un survol de la commune de la Rue Saint Pierre et offre un écart moins important de Laversines que celui présenté par le tracé direct de la première proposition. En conséquence, l'Adera considère que la première proposition est meilleure, car, selon ses estimations, elle concernerait 700 personnes en moins que la deuxième trajectoire.

M. Breton répond que l'altitude à laquelle sera survolée la commune de la Rue Saint Pierre sera plus importante que celle de communes comme Therdonne ou Laversines. La consigne est de monter le plus rapidement possible à 3000 pieds.

M. Breton rappelle que les nouvelles trajectoires, après une publication du document et diffusion aux compagnies intéressées, pourraient être effectives à partir du 25 septembre 2008. En conséquence, une commission consultative de l'environnement pourrait être envisagée pour la fin de l'année permettant d'établir un premier bilan de la mise en place de cette procédure.

M. Malé demande si une étude d'impact sonore a été élaborée en vue des propositions de trajectoire, en calquant la formule de calcul du plan d'exposition au bruit pour déterminer des niveaux sonores, et établir une comparaison des deux trajectoires. Il souhaite également savoir si le plan d'exposition au bruit de l'aéroport serait modifié du fait de ce changement de trajectoire.

M. Breton indique qu'une étude d'impact n'a pas été réalisée car cette modification ne concernera que 5 départs dans la journée, avec des conditions de vent, de température et de chargement différentes, ce qui ne permet pas la réalisation d'une étude.

M. Riou rappelle que l'indice Lden pondère le niveau sonore moyen selon trois périodes différentes de la journée (jour, soirée, nuit) et que le plan d'exposition au bruit a été élaboré avec l'ensemble des vols de l'année rapportés sur une journée moyenne de cette année, équivalent à 5 vols par jour. De plus, la zone D qui n'a pas été retenue dans le plan d'exposition au bruit, n'atteignait pas, en tout état de cause, le tracé de la trajectoire proposé. M. Riou rappelle que l'objectif du PEB est de limiter la construction autour d'un aérodrome.

M. Malé indique qu'une cartographie du bruit serait intéressante cependant dans le cadre de l'indemnisation des riverains.

M. Auguet-Mancini rejoint M. Riou en indiquant d'une part que les avions montant très rapidement vont rentrer dans le bruit de fond et ne seront plus audibles et d'autre part qu'on ne peut pas appliquer l'indice Lden du PEB pour établir une cartographie du bruit.

M. Marchetti indique que le SMABT a la volonté dans l'avenir d'établir une cartographie du bruit dans chaque commune concernée et d'acquérir une station permanente de bruit.

A la demande de M. Langlet, M. Peiffer indique que l'altitude au point OB 702 est de 1400 mètres.

M. Ménard indique que la première proposition n'a pas réellement été exposée lors de la séance de travail du 23 juin dernier et considère que celle-ci apparaît plus avantageuse en ce qui concerne la consommation de Kérosène.

M. Breton précise que la deuxième proposition demande 1 à 2 minutes de vol supplémentaire pour rejoindre le point OB 702, et rappelle que cette trajectoire a été élaborée en considérant d'une part les plaintes majoritaires de Laversines via le numéro vert et d'autre part, que la vallée du Thérain est déjà concernée par les vols arrivant à l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Mme Lejeune confirme que la vallée du Thérain est déjà impactée par les arrivées sur l'aéroport de Beauvais-Tillé, et qu'en conséquence, le SMABT opte pour la deuxième proposition. Elle souligne également que le recensement de population présenté par l'ADERA dans le document remis en séance est erroné, notamment celui de la commune de Bailleul sur Thérain.

M. Malé estime ne pas avoir été suffisamment informé sur les propositions des trajectoires pour prendre une décision éclairée lors de la commission.

M. Delattre propose à la commission de donner son avis sur le choix de la trajectoire à adopter. Il est rappelé que l'arrêté du 23 juin 2008 prévoit 24 votants dans la commission consultative de l'environnement, 20 votants étaient présents à cette réunion, et deux pouvoirs ont été attribués.

VOTE

La commission est invitée à donner son avis sur la proposition de trajectoire proposée par les services de l'aviation civile.

M.Usher, représentant la compagnie aérienne Ryanair, pour lequel M.Auguet-Mancini traduit, souhaite préciser son vote en fonction de la longueur de la trajectoire. Il vote contre la proposition de la direction générale de l'aviation civile.

Pour : 12

Abstention : 1

Contre : 9

VI –Programme des travaux

M. Henry indique que des travaux immédiats vont être engagés pour l'installation d'une salle d'embarquement provisoire de 500 m², dont le permis de construire a été délivré la semaine dernière. Cette salle d'embarquement devrait être opérationnelle pour le début du mois de septembre.

En ce qui concerne l'ensemble des travaux à venir sur la plate forme, dans le cadre de la délégation de service public il y a obligation dès à présent de lancer une étude d'impact sur l'environnement car les travaux représentent un montant de plus d'1,9 millions d'euros. Aussi, l'étude d'impact regroupera les travaux les plus importants de la concession et fera par ailleurs l'objet d'une enquête publique.

M. Delattre demande une note de présentation et un planning prévisionnel des travaux.

VII Questions diverses

M. Cervera remet un document en séance qui est annexé au procès verbal portant sur plusieurs demandes de renseignements.

S'agissant de la demande de création d'une commission consultative économique de l'aéroport, M. Delattre indique que cette question va être mise à l'étude.

En ce qui concerne le comité permanent, M. Delattre propose que cette structure soit constituée. Elle pourrait être composée de deux membres par collèges représentés au sein de la commission consultative de l'environnement, ainsi que de deux représentants des administrations. Ce comité pourrait se réunir trimestriellement sous la présidence du Préfet ou de son représentant.

M. Delattre demande à la SAGEB de préparer un projet de constitution de comité permanent pour en débattre lors de la prochaine commission consultative de l'environnement.

Il est répondu favorablement par la SAGEB et la direction régionale de l'aviation civile, à la demande des associations, de visiter les locaux de l'aéroport et de voir les travaux réalisés dans le cadre de mise en conformité de la plate forme au regard de la loi sur l'eau.

S'agissant de la lettre d'une riveraine de l'aéroport relative à une expropriation, M. Delattre demande que la lettre soit adressée officiellement à l'autorité expropriante.

Sur le point particulier du Bois du Plouy Saint Lucien, M. Breton rappelle que l'aéroport est protégé par des servitudes aéronautiques qui assurent la sécurité des mouvements aériens et qui ont fait l'objet d'une décision ministérielle après une enquête publique opposable aux tiers. Une marge de sécurité est établie entre la trajectoire et les obstacles. L'élagage du bois était donc devenu indispensable car les arbres avaient dépassé le seuil limite admissible pour la sécurité des vols.

M. Riou propose de faire une courte présentation des servitudes aéronautiques lors de la prochaine commission. Cette proposition est retenue.

M. Bourgeois ajoute qu'en raison de sa surface, les travaux d'entretien forestier relevaient des travaux de gestion courante. Ce bois n'appartenant pas au domaine communal, la municipalité ne pouvait s'opposer à ce que le propriétaire du bois décide de couper les arbres au lieu de les étêter.

M. Delattre clos la séance en remerciant les participants.

Le Directeur

signé

Jean-Pierre DELATTRE