



PRÉFET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Perpignan, le 18 avril 2023

Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes

Compte-rendu de la réunion du 17 avril 2023 à 14 h

Le 17 avril 2023, s'est tenue, à la Préfecture des Pyrénées Orientales, en Salle Erignac, la réunion plénière de la CCE de l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes sous la présidence de M. Yohann MARCON, Secrétaire Général de la préfecture.

Assistaient à cette réunion les membres dont les noms figurent sur la liste d'émargement jointe.

M. le président de séance remercie les personnes présentes pour leur participation à la réunion. Il constate que le quorum est réuni.

Il est procédé à l'examen des points inscrits à l'ordre du jour :

1/ Approbation du Compte-rendu de la COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT précédente qui s'est tenue le 30 novembre 2021.

Monsieur Yohann MARCON, président de la séance demande si l'assemblée souhaite avoir lecture du compte rendu de la précédente CCE. L'ensemble des participants décident de passer directement au vote, ayant reçu le compte-rendu précédemment par mail.

Résultats du vote auquel il est procédé à main levée :

a) Collège « Professions aéronautiques » :

- Mme Karine COUTARD
- Mme. Ghislaine BARRERE
- M. Philippe CARETTE
- M. Denis LELUC
- M. Roger DESCARREGA

b) Collège « Collectivités Locales »

- Mme. Christine GAS
- M. Julien BARAILLE
- M. Marc MEDINA
- M. Alain DARIO

c) Collège « Associations »

- M. André XECH
- M. Claude BASCOMPTE
- M. Thomas ESTEBE
- Mme Irène ROUMENDAS

COLLEGES	POUR	CONTRE	ABSENTION
Professions aéronautiques	5	0	0
Collectivités Locales	4	0	0
Associations	4	0	0
TOTAL	13	0	0

AVIS FAVORABLE à l'unanimité.

2/ Présentation et statistiques générales : trafic AVG – Plaintes riverains – Chiffres 2021/2022

Monsieur Denis LELUC, Directeur général de la SPLAR-AEROPORT DE PERPIGNAN, représentant l'exploitant expose quelques chiffres généraux :

L'année 2022 a vu 415.000 passagers passer par l'aéroport de Perpignan. Ce chiffre est en dessous des chiffres de 2018 et 2019. L'année 2020 n'est pas significative avec l'impact confinement et COVID.

En nombre de mouvement, 52.506, à l'aéroport, l'année 2022 voit une baisse de 4.7% par rapport à 2021 (54.537 mouvements) mais reste supérieur à avant le COVID (51.056 en 2019).

Plaintes des riverains :

Chaque plaignant reçoit une réponse personnalisée sous 15 jours. La DSAC se charge de faire les recherches pour identifier les avions (aéroclubs, écoles de pilotages avec ou sans instructeurs). Des rappels sont régulièrement effectués en cas de manquement aux engagements de la charte par les usagers de la plateforme. Ce rappel aux bons usages est effectué par Madame BREVET. La DSAC lui fournit les immatriculations des avions. Une sensibilisation des équipes est recommandée. Une plainte n'est jamais laissée en suspens.

Un suivi annuel sectorisé est mis en place par la Responsable QUALITE ENVIRONNEMENT – Mme Sandrine BREVET.

En 2021 ont été enregistrées :

- PEYRESTORTES : 3 plaintes de 1 particulier
- ESPIRA : 4 plaintes de 1 collectif
- RIVESALTES : 4 plaintes de 1 association et de 1 collectif
- PIA : 4 plaintes de 1 particulier
- PERPIGNAN : 1 plainte de 1 association
- SAINT ESTEVE : 3 plaintes de 1 particulier

En 2022 ont été enregistrées :

- PEYRESTORTES : 11 plaintes de 1 particulier
- ESPIRA : 1 plainte de 1 collectif
- SAINT FELIU : 3 plaintes de 2 particuliers
- PERPIGNAN : 2 plaintes de 1 particulier
- RIVESALTES : 1 plainte de 1 collectif

Monsieur DAL MASO précise que le résident de Peyrestortes qui a déposé plainte 11 fois, a sa maison localisée extrêmement près de l'extrémité de la piste et dans l'axe de celle-ci. Madame BREVET confirme l'avoir eu longuement et de nombreuses fois au téléphone. Sa dernière plainte date du 02/11/2022. La plaignante reconnaît une amélioration depuis quelques mois.

La discussion bifurquant directement sur le point 4 de l'ordre du jour – Respect de la Charte Qualité et Environnement Sonore – il est décidé de traiter le point 4 avant le point 3 – Présentation de 3 procédures aériennes. Nous reviendrons sur ce point n°3 après.

4) Respect de la Charte Qualité et Environnement sonore : analyse quantitative et qualitative avec un focus sur l'évitement des zones cerclées bleu

Concernant l'analyse quantitative et qualitative du traitement des plaintes, Monsieur LELUC rappelle qu'il a expliqué et détaillé, en début de séance, les plaintes et leurs traitements.

Monsieur Léon DAL MASO, DSAC Sud, explique que suite à de nombreuses plaintes, des zones cerclées ont été mises en place, en 2021. Les plaintes sont apparues au cours de la procédure administrative d'établissement du PEB, Plan d'Exposition au Bruit. Ce document d'urbanisme restreint le droit au sol en termes de constructions à usage d'habitation et impose des normes d'isolation.

Le respect des zones cerclées est réalisé conjointement par l'exploitant et la DSAC Sud.

La comparaison entre 2022 et 2019 montre que, malgré une nette augmentation du nombre de mouvements non-commerciaux sur l'aéroport de Perpignan entre ces deux années, la proportion des survols des zones cerclées par les aéronefs basés est en diminution, montrant une amélioration du respect de ces zones par les pilotes basés.

La zone de Rivesaltes est plus survolée que celle de Saint-Estève. Le week-ends les zones sont globalement respectées (20 % de survols contre 80% en semaine).

Madame BREVET prend contact systématiquement avec les usagers de l'aéroport basés sur la plateforme quand des nuisances sont relevées.

D'une manière générale les écoles et les aéroclubs basés à Perpignan respectent d'ailleurs assez bien ces zones.

Des écarts plus importants sont constatés essentiellement avec les pilotes basés sur d'autres aérodromes.

Monsieur MARCON, président de séance demande si des questions ou observations sont à soulever

Questions et observations

Monsieur Denis LELUC, SPLAR, explique qu'il souhaite déployer l'information automatique rappelant l'existence de la Charte à tous les usagers, notamment les non basés à Perpignan. De son côté, la DSAC cherche également un moyen d'aviser les usagers extérieurs des contraintes liées à la Charte.

Monsieur Alain DARIO, Maire de PEYRESTORTES demande pourquoi sa commune ne fait pas l'objet d'une zone cerclée.

Monsieur DAL MASO explique que le cas de PEYRESTORTES avait été soulevé lors des discussions initiales de création de la charte. Malheureusement, vu l'emplacement de la ville par rapport aux pistes de l'aéroport, si on cercle la commune de Peyrestortes plus aucun avion ne peut se poser à l'aéroport de Perpignan.

Madame Ghislaine BARRERE, AEROPYRENEES, confirme que malheureusement on ne peut rien faire.

Monsieur DARIO regrette également l'existence d'un « cône de bruit » dans Peyrestortes.

Monsieur BASCOMPTE - ALTERNATIBA66, demande pourquoi l'enquête publique a spécialement choisi ces deux zones comme zones cerclées. Il regrette qu'une enquête auprès de tous les riverains n'ait pas été menée pour connaître les vraies nuisances.

Monsieur DAL MASO précise que l'enquête publique était relative à l'établissement du plan d'exposition au bruit et dissociée de la création des zones cerclées. Il explique également que la procédure d'enquête publique a fait prendre conscience aux riverains de la proximité de l'aérodrome et du bruit généré par cette activité. Il explique que les villes de Rivesaltes et Saint-Estève ont été cerclées en bleu car ces deux communes se trouvent dans le dernier virage avant l'atterrissage ou dans le premier virage après le décollage, contrairement aux autres communes qui sont dans l'axe de la piste pour les décollages et les atterrissages des aéronefs, ce qui est moins bruyant.

Denis LELUC, SPLAR, rajoute que ces zones cerclées ne sont pas dans le PEB. Ce sont des zones à éviter mais pas des zones interdites. Elles ont été créées pour modifier les tours de pistes des écoles et éviter ainsi les zones construites. Elles participent à concilier l'activité économique du pôle aéronautiques, pourvoyeur d'emplois et le bien-être des riverains.

Monsieur BASCOMPTE demande pourquoi les jours et horaires précis autorisés pour les tours de piste ne sont pas indiqués dans la « Charte Qualité et Environnement sonore ».

Madame Sandrine BREVET vérifie dans l'instant la « Charte Qualité et Environnement Sonore » et confirme à Monsieur BASCOMPTE que les mesures 3 et 4 précisent justement les jours et heures pendant lesquels ces tours de piste peuvent avoir lieu.

Monsieur BASCOMPTE demande pourquoi on n'a pas fixé un niveau maximal autorisé de bruit.

Monsieur LELUC explique que les écoles et les aéroclubs font déjà des efforts financiers important pour équiper les avions de silencieux.

Madame BARRERE, AEROPYRENEES confirme que $\frac{3}{4}$ de sa flotte (12 avions) sont maintenant équipés de silencieux, d'autres d'hélices tripales (plus silencieuses) et enfin que deux nouveaux avions achetés ne font pas de bruit.

Monsieur LELUC lui demande de privilégier ces derniers pour les vols de nuit.

Monsieur le président de séance demande si des participants à la CCE ont d'autres questions concernant les plaintes et « Charte Qualité Environnement Sonore ».

Plus de questions, Madame BREVET et Monsieur LELUC tiennent à aborder un point qui a été soulevé lors d'échange de mails entre différents représentants des associations et l'exploitant, organisateur de cette CCE : les actions environnementales entreprises par l'exploitant de l'aéroport. En effet, cette « Charte Qualité Environnement Sonore » s'intègre dans un engagement d'environnemental global.

ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

Depuis 2013, l'aéroport de Perpignan est engagé, entre autres, dans :

L'adhésion à l'association Aero Biodiversité

La plateforme de l'Aéroport c'est 170 hectares dont 70% d'espaces non revêtus. Ces espaces sont des prairies, réservoirs de biodiversité depuis 1923.

L'investissement de l'aéroport dans la biodiversité a permis de mettre en place des relevés botaniques, un inventaire de la faune et de la flore, mais aussi de modifier les pratiques de fauche.

En effet, avant une fauche rase était recommandée pour éviter la prolifération des oiseaux (dangereux pour les avions). Maintenant la fauche se fait plus tardivement dans l'année, plus réfléchie, plus sélective, plus haute, avec des zones dédiées et des différences de hauteurs de coupes pour mieux gérer les floraisons et la gestion de la faune.

Léon DAL MASO rappelle que depuis que la Biodiversité est appliquée à l'aéroport d'Orly il n'y a eu aucune collision aviaire.

Madame BREVET précise que l'aéroport de Perpignan a obtenu le niveau 3 de l'Aero Biodiversité. Seuls deux aéroports ont obtenu ce niveau en France. Elle ajoute également que l'aéroport fonctionne en O Phyto et qu'une sensibilisation du personnel est très régulièrement effectuée.

Monsieur Yohan MARCON demande si la fauche est effectuée par le personnel de l'aéroport. Monsieur LELUC confirme et confirme également le désherbage manuel de toutes les pistes par le personnel de l'aéroport.

L'implantation d'ombrière photovoltaïque

L'aéroport vient de terminer l'installation d'ombrière photovoltaïques sur une partie du parking public en autoconsommation. Cette énergie permettra d'alimenter une installation 400 Hz fournissant l'électricité aux aéronefs. Elles rempliront leurs fonctions courant 2024.

L'engagement dans le programme de décarbonation ACA « AIRPORT CARBON ACCREDITATION »

Il s'agit d'un programme international de réduction des émissions de gaz à effet de serre développé par le Conseil International des Aéroports (ACI)

L'Aéroport de Perpignan a obtenu le niveau 2. Cela a obligé l'Aéroport réaliser un bilan carbone de la plateforme et à mettre en place un plan de gestion du carbone ainsi que de commencer sa progression vers une empreinte carbone réduite.

Monsieur Denis LELUC explique que en 2024 l'aéroport devrait être à 30 tonnes d'émission de CO₂. La baisse des émissions produite par l'aéroport est un véritable projet de l'exploitant.

Atteindre le plus rapidement le niveau 3 du programme ACA est une vraie volonté de la région d'Occitanie et de l'aéroport confirme Monsieur LELUC. Dans quelques années tous les aéroports seront ACA3.

Questions et observations

Monsieur BASCOMPTE demande s'il a déjà été mis en place un plan pour baisser les émissions induites par l'Aéroport d'ici l'été.

Monsieur LELUC explique que l'ACA3 sera plus difficile à atteindre car cela implique des tiers autres que l'aéroport et que la gestion n'en sera que plus longue et complexe.

Nous abordons le point 3 maintenant.

3) Présentations des modifications de procédures d'arrivée et de départ aux instruments

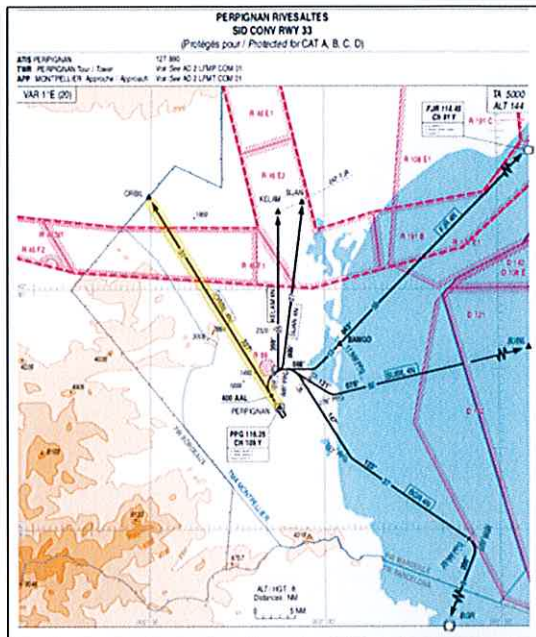
En application du règlement européen dit « PLAN IR-PBN » qui impose la suppression des balises radioélectriques conventionnelles et des trajectoires arrivée et départ s'y rattachant, le remplacement progressif des trajectoires dites conventionnelles par des trajectoires basées sur les constellations des satellites doit être engagé et terminé pour le 06/06/2030.

Bien que les maires des communes nouvellement impactées par ces procédures aient été informés (destinataires des études d'impacts de la circulation aérienne) et invités à participer à cette CCE, aucun n'était présent,

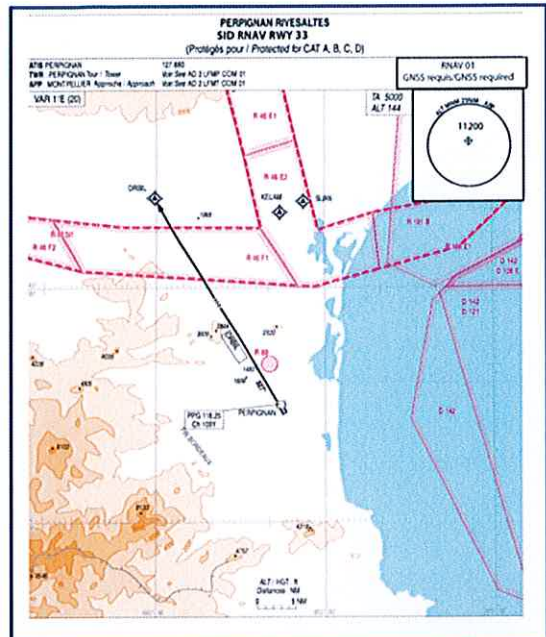
Nouveau départ aux instruments vers le Nord-Ouest en Piste 33 – SID RNAV ORBIL RWY 33

SID RNAV ORBIL RWY33

Procédure actuelle



Procédure prévue



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS



DSNA

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports

- Caractéristiques de la nouvelle procédure :
 - Tracé au sol vertical identique à l'existant
 - Volume de trafic moyen : faible (2 vols/jour)
 - Impact environnemental sans changement
 - Echéance de mise en service courant 2023

Résultats du vote de la modification de cette procédure auquel il est procédé à main levée :

a) Collège « Professions aéronautiques » :

- Mme Karine COUTARD
- Mme. Ghislaine BARRERE
- M. Philippe CARETTE
- M. Denis LELUC
- M. Roger DESCARREGA

b) Collège « Collectivités Locales »

- Mme. Christine GAS
- M. Julien BARAILLE
- M. Marc MEDINA
- M. Alain DARIO

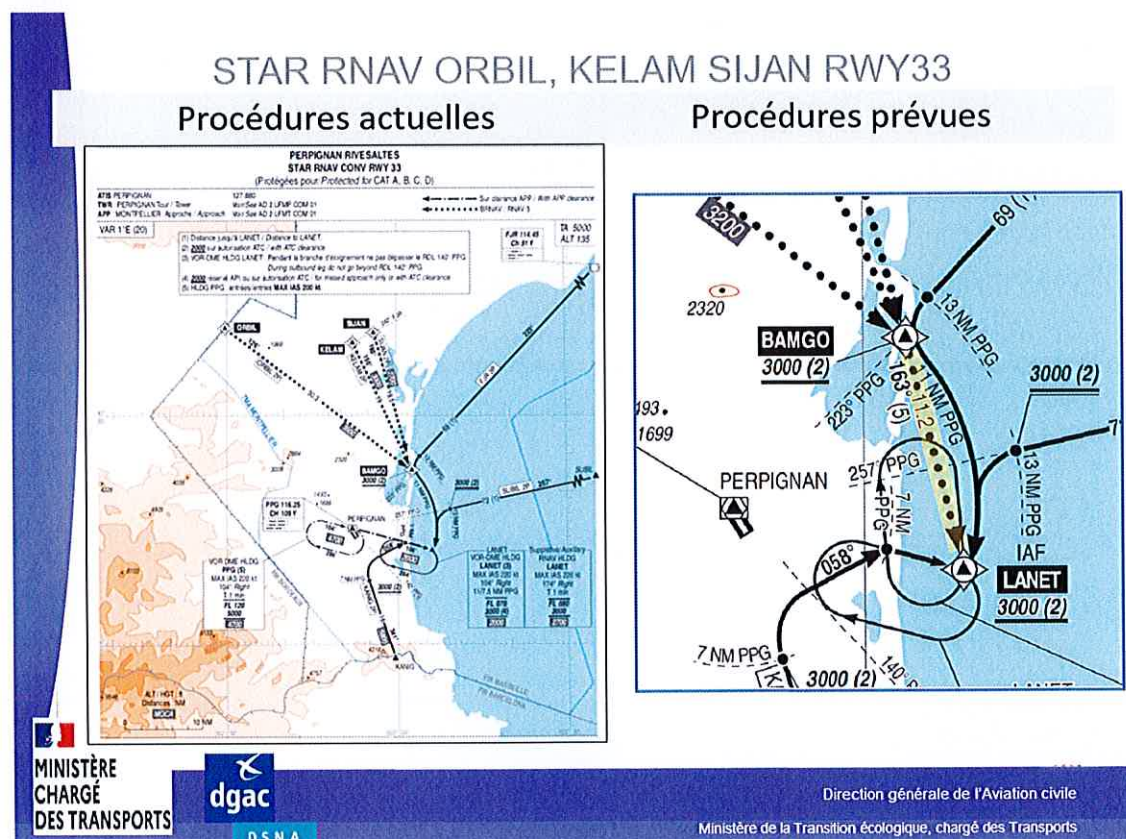
c) Collège « Associations »

- M. André XECH
- M. Claude BASCOMPTE
- M. Thomas ESTEBE
- Mme Irène ROUMENDAS

COLLEGES	POUR	CONTRE	ABSENCE
Professions aéronautiques	5	0	0
Collectivités Locales	4	0	0
Associations	4	0	0
TOTAL	13	0	0

AVIS FAVORABLE à l'unanimité.

Nouvelles trajectoires aux instruments pour les arrivées venant du Nord en piste 33 – STAR RNAV ORBIL, KELAM SIJAN RWY33



- Tracés au sol et profil vertical identiques à l'existant jusqu'au point BAMGO puis rejointe directe vers LANET pour une approche RNAV RWY33 (1sur 4).
- Volume de trafic moyen : faible (2 vols commerciaux/ jour en moyenne)
- Impact environnemental : faible (survol maritime)
- Echéance de mise en service : courant 2023

Résultats du vote de la modification de cette procédure auquel il est procédé à main levée :

a) Collège « Professions aéronautiques » :

- Mme Karine COUTARD
- Mme. Ghislaine BARRERE
- M. Philippe CARETTE
- M. Denis LELUC
- M. Roger DESCARREGA

b) Collège « Collectivités Locales »

- Mme. Christine GAS
- M. Julien BARAILLE
- M. Marc MEDINA
- M. Alain DARIO

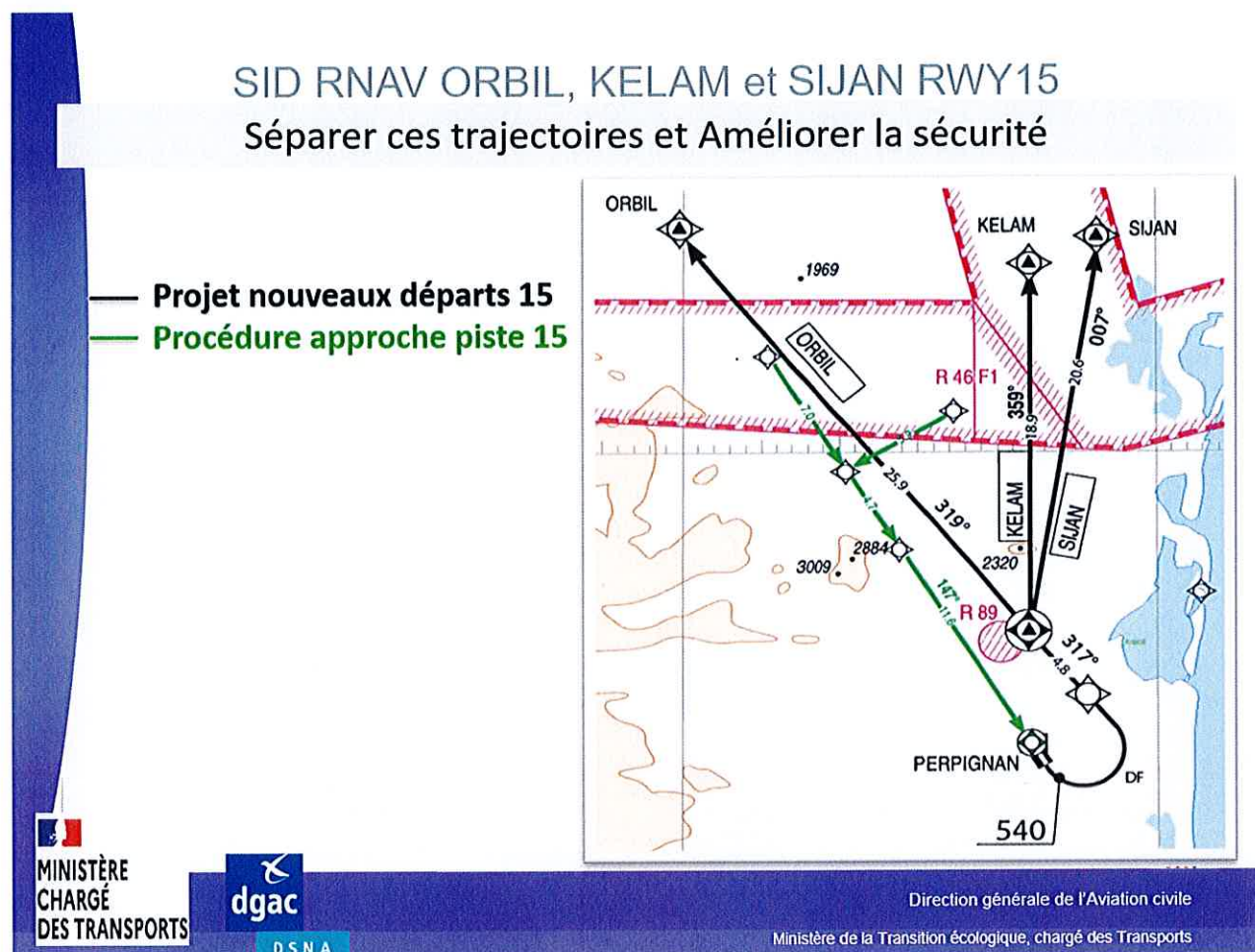
c) Collège « Associations »

- M. André XECH
- M. Claude BASCOMPTE
- M. Thomas ESTEBE
- Mme Irène ROUMENDAS

COLLEGES	POUR	CONTRE	ABSENTION
Professions aéronautiques	5	0	0
Collectivités Locales	4	0	0
Associations	4	0	0
TOTAL	13	0	0

AVIS FAVORABLE à l'unanimité.

Nouveaux départs aux instruments vers le Nord en piste 15 – SID RNAV ORBIL KELAM et SIJAN RWY15



Pourquoi ces nouvelles trajectoires de départ ? Pour répondre au plan IR-PBN 2024 et résoudre les conflits entre les départs et les arrivées en piste 15

- Impact sur les émissions gazeuses et la consommation carburant : pas d'évolution significative.
- Echéance de mise en service : courant 2023

Départ KELAM et SIJAN :

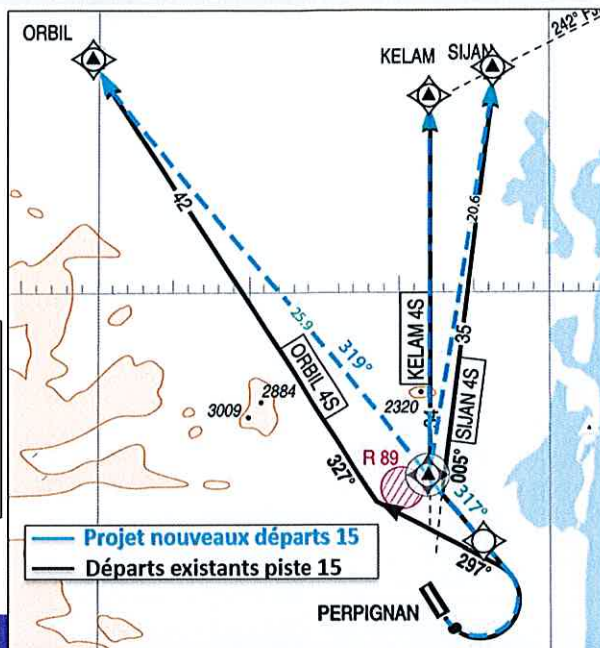
- Modification marginale du tracé sol et du profil vertical
- Représente 7% du flux de départ
- Impact environnemental inchangé

SID RNAV ORBIL, KELAM et SIJAN RWY15

Comparer le projet et l'existant

Départs KELAM et SIJAN :
Modification marginale du tracé sol et du profil vertical.
 (7 % du flux départ)
 ⇒ *Impact environnemental inchangé*

Départ ORBIL :
Modification du tracé sol, profil vertical similaire.
 (57,7 % du flux départ)
 ⇒ *Quel impact environnemental ?*

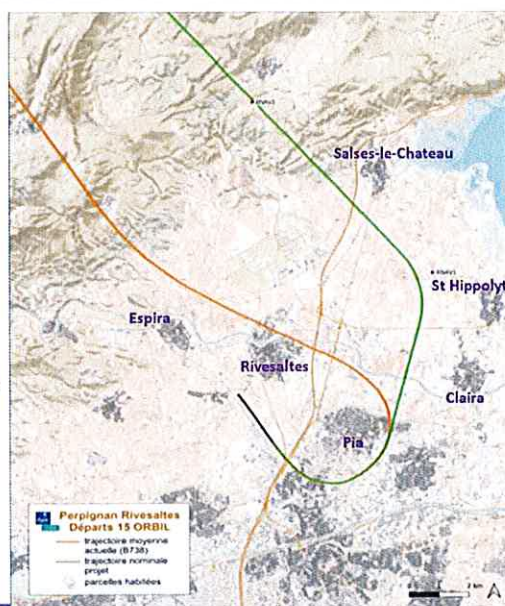


Départ ORBIL :

SID RNAV ORBIL, KELAM et SIJAN RWY15

Impact visuel du nouveau départ « ORBIL »

- Le nouveau départ ORBIL permet d'éviter le survol de Rivesaltes et d'Espira-de-l'Agly.
- Il survole Clairà et se rapproche de Saint Hippolyte.
- Volume de trafic faible et diurne :
 6 vols commerciaux au départ par jour,
 Départ en piste 15 : 1 vol sur 5
 ⇒ moins de 2 vols / jour en moyenne



- Modification du tracé sol, profil vertical similaire
- Représente 57,7 % du flux départ
- Le nouveau départ ORBIL permet d'éviter le survol de Rivesaltes et d'Espira-de-l'Agly.
- Il survole Clairà et se rapproche de Saint-Hippolyte.
- Volume de trafic faible et diurne : 6 vols commerciaux au départ par jour, départ en piste 15 : 1 vol sur 5 soit moins de 2 vols / jour en moyenne
- Impact sonore du nouveau départ ORBIL – L_{amax} 65 dB et L_{amax} 62 dB. L'impact sonore sera déterminé par le type d'aéronef. Le plus fréquent : le B738

Le niveau sonore L_{amax} 65 dB (A) : couvre une conversation

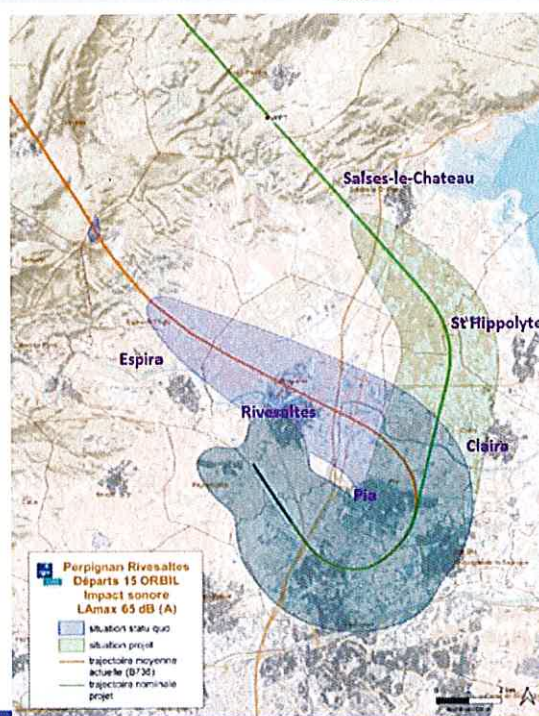
Le niveau sonore L_{amax} 62 dB est une étude complémentaire pour tenir compte de la notion de gêne subjective.

SID RNAV ORBIL, KELAM et SIJAN RWY15

Impact sonore du nouveau départ « ORBIL » - Indicateur L_{amax} 65 dB (A)

Nombre de personnes impactées par le départ d'un B738 : réduit de 9,5% (- 4885 habitants).

- **Rivesaltes = - 60% d'impact**
- **Clairà = + 10 % d'impact**

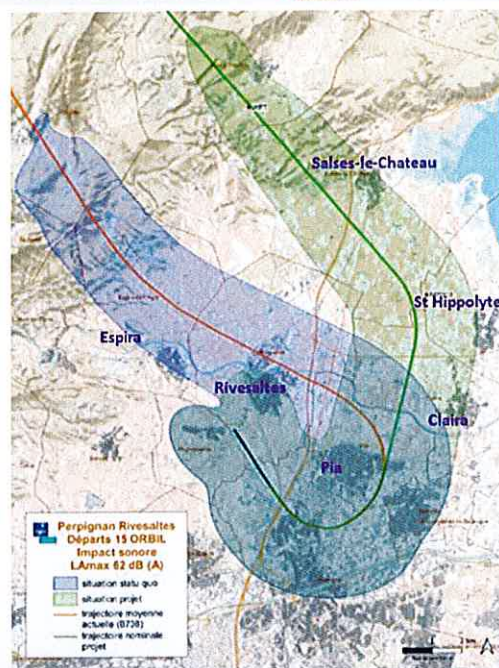


SID RNAV ORBIL, KELAM et SIJAN RWY15

Impact sonore du nouveau départ « ORBIL » - Indicateur L_{amax} 62 dB (A)

Nombre de personnes impactées par le départ d'un B738 : augmentation de 1,5% (+ 1080 habitants).

- **Salses-le-Chateau = + 90% d'impact
soit +3172 habitants**
- **Claira = + 58 % d'impact
soit +2313 habitants**



Monsieur BASCOMPTE demande pourquoi utiliser un L_{amax} identique alors que suivant le type d'avion ou son altitude le niveau sonore diffère au sol.

Monsieur DAL MASO explique que ce n'est pas un niveau sonore mesuré, ni le bruit de l'avion. Il s'agit d'une modélisation du décollage et cela sort une projection.

Monsieur BASCOMPTE prend l'exemple de la ville de Ozoir-la-Ferrière en région parisienne, plus éloignée des pistes d'Orly que Vingrau des pistes de Perpignan et qui affiche un niveau sonore de 63dB. Le niveau sonore devrait être du coup supérieur à 63dB.

Monsieur DAL MASO comprend la question de Monsieur BASCOMPTE qu'il trouve justifiée mais explique que ce graphique est une modélisation, par une carte ou un relevé du bruit.

Madame Christine GAS fait remarquer que à son avis de nouvelles plaintes des riverains devraient affluer.

Monsieur LELUC la rassure en lui disant que nous n'avons jamais de plaintes concernant les avions commerciaux.

Madame SALAUN- SNA SSE rajoute que cette procédure est effective uniquement en cas de vent marin et que ce même vent marin va repousser le bruit vers l'ouest, et l'éloigner des communes de Salses-le Château et Saint-Hippolyte.

Madame ROUMENDAS demande que les maires des communes concernées soient informés.

Monsieur LELUC confirme que les maires ont été invités à la CCE, que toutes les pièces jointes leurs ont été déjà envoyées et qu'ils recevront le compte-rendu de cette commission.

Madame BREVET s'engage à être tout particulièrement attentive aux plaintes qui pourraient émaner de ces communes.

Après cet échange de questions cette modification de procédure passe au vote.

Résultats du vote de la modification de cette procédure auquel il est procédé à main levée :

a) Collège « Professions aéronautiques » :

- Mme Karine COUTARD
- Mme. Ghislaine BARRERE
- M. Philippe CARETTE
- M. Denis LELUC
- M. Roger DESCARREGA

b) Collège « Collectivités Locales »

- Mme. Christine GAS
- M. Julien BARAILLE
- M. Marc MEDINA
- M. Alain DARIO

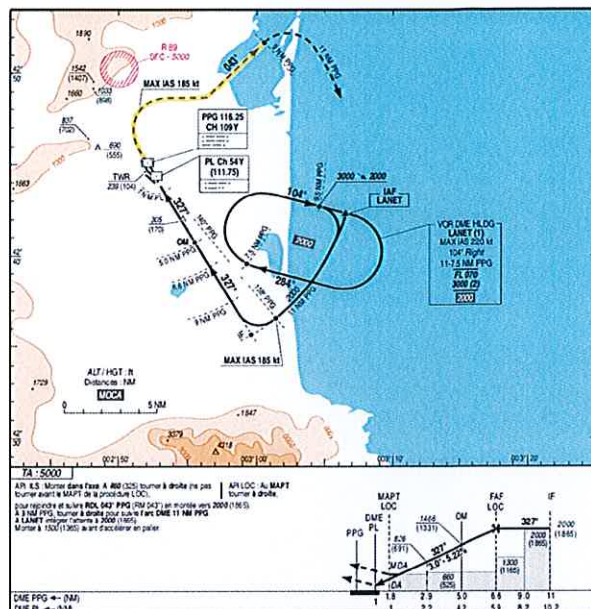
c) Collège « Associations »

- M. André XECH
- M. Claude BASCOMPTE
- M. Thomas ESTEBE
- Mme Irène ROUMENDAS

COLLEGES	POUR	CONTRE	ABSENTION
Professions aéronautiques	5	0	0
Collectivités Locales	4	0	0
Associations	2	0	2
TOTAL	11	0	2

AVIS FAVORABLE à la majorité (2 abstentions : Monsieur BASCOMPTE et Madame ROUMENDAS)

Modification « API » ILS RWY33 Quelle est la trajectoire modifiée



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS

dgac

DSNA

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports

- Tracé sol et profil vertical sans évolution significative. Pas de survol de nouvelles agglomérations
- Volume de trafic moyen : très faible (moins d'un vol par jour)
- Impact environnemental faible à nul
- Echéance de mise en service : courant 2023
-

Monsieur XECH explique qu'aujourd'hui c'est au contrôleur aérien de régler le problème et que la modification n'était peut-être pas nécessaire.

Monsieur LELUC explique que cette modification d'approche doit être publiée pour éviter tout conflit.

Madame Karine COUTARD -SNA.SSE explique à son tour que si la procédure est publiée c'est plus facile pour le pilote. Il sait ce qu'il doit faire. Le SNA n'a plus qu'à surveiller.

Monsieur DAL MASO rajoute que en cas de panne radio et de situation d'urgence le pilote a sa consigne et applique la procédure publiée.

On passe au vote de cette modification de procédure

Résultats du vote de la modification de cette procédure auquel il est procédé à main levée :

a) Collège « Professions aéronautiques » :

- Mme Karine COUTARD
- Mme. Ghislaine BARRERE
- M. Philippe CARETTE
- M. Denis LELUC
- M. Roger DESCARREGA

b) Collège « Collectivités Locales »

- Mme. Christine GAS
- M. Julien BARAILLE
- M. Marc MEDINA
- M. Alain DARIO

c) Collège « Associations »

- M. André XECH
- M. Claude BASCOMPTE
- M. Thomas ESTEBE
- Mme Irène ROUMENDAS

COLLEGES	POUR	CONTRE	ABSENTION
Professions aéronautiques	5	0	0
Collectivités Locales	4	0	0
Associations	4	0	0
TOTAL	13	0	0

AVIS FAVORABLE à l'unanimité.

Différentes questions sont échangées sur la question de l'environnement et sur ces nouvelles voies :

Monsieur BACOMPTE demande si par jour de tramontane on ne peut pas utiliser ces nouvelles voies qui font économiser 15 mn de vol pour les atterrissages en piste 15.

Monsieur LELUC lui confirme que non.

Monsieur BASCOMPTE précise que les vols au-dessus des zones urbanisées provoquent également des pollutions par microparticules.

Monsieur DAL MASO explique que le transport aérien utilise moins de carburant que le transport routier et que les pollutions par microparticules produites sont moins importantes dans le transport aérien que dans le transport routier.

Monsieur LELUC invite Monsieur BACOMPTE et l'ensemble des participants à la CCE à la Table Ronde « AVIATION DU FUTUR » organisée le 11 mai 2023, table ronde pendant laquelle la question des nouveaux carburants (entre autres) sera abordée. Il précise enfin que la France est aujourd'hui, le pays le plus concerné et sensibilisé par le programme ACA.

Monsieur BASCOMPTE demande pourquoi la question de la gestion de l'eau sur la plateforme de l'aéroport ne figure pas dans la charte.

Madame BREVET- SPLAR précise que c'est une Charte Qualité et Environnement Sonore.

Monsieur LELUC complète en précisant que l'aéroport n'est pas un gros consommateur d'eau. Les pompiers et les toilettes de l'aéroports sont les seules utilisations de l'eau. Les plantations ne bénéficient pas d'arrosages automatiques et sont des plantations sèches. L'aéroport dispose d'un séparateur à hydrocarbure et a sa propre station d'épuration sur le site, surveillé et contrôlé par VEOLIA.

Monsieur LELUC indique enfin qu'un projet de parking perméable est à l'étude.

Monsieur MARCON demande si des participants à la CCE ont d'autres questions sur l'environnement ou sur les modifications de procédures. Plus de questions sur ces deux sujets.

Les questions diverses sont alors abordées :

5) Questions diverses

Pointage laser

Monsieur Thomas BUGSEL, adjudant à la BGTA de l'Aéroport de Perpignan – BRIGADE DE GENDARMERIE DES TRANSPORTS AERIENS - expose que les chiffres qu'il donne aujourd'hui sont uniquement ceux recensés par sa brigade.

- 15 pointages laser recensés en 2021
- 5 pointages laser recensés en 2022

Ces chiffres et la différence entre 2021 et 2022 sont en corrélation avec les chiffres des plaintes. Il a été identifié que 80 % des pointages laser vers les cockpits des avions viennent du quartier Bas Vernet de Perpignan.

La totalité se fait lors de l'approche finale des avions.

Sur les 15 pointages de 2021, 7 concernaient le vol commercial en night-stop.

Le danger de ces pointages laser est un éblouissement du pilote qui met en danger

l'atterrissage de l'avion et peut provoquer des lésions oculaires graves.

Madame COUTARD, contrôleur aérien, ajoute que même la tour de contrôle a fait l'objet de pointage laser.

L'adjudant BUGSEL précise que pointer délibérément un laser vers le cockpit d'un avion est un délit passible de prison avec sursis.

Monsieur Yohann MARCON demande si les simples jouets achetés en fêtes foraines sont les lasers susceptibles d'éblouir un avion.

L'adjudant BUGSEL confirme que oui, il s'agit bien de ces jouets en vente libre et destinés aux enfants. Il ajoute que surement, par jeu ou par ignorance, certains ne se rendent pas compte du danger que cela implique.

Madame DESCARREGA demande comment la BGTA fait pour les trouver et les interpeller. L'adjudant BUGSEL reconnaît que c'est très compliqué. D'abord parce que la plupart du temps cela a lieu la nuit et qu'il est facile pour les « pointeurs » de disparaître avant l'arrivée de la BGTA ou de la Police Municipale. Ensuite parce que même si parfois les pilotes arrivent à localiser précisément d'où provient le faisceau la plupart du temps il est impossible de retrouver précisément l'endroit d'où le laser a été vu.

Madame DESCARREGA précise que les casques militaires aujourd'hui ont des filtres spécialement prévus pour cela.

Madame ROUMENDAS demande pourquoi elle n'a pas vu de communication et de mise en garde dessus dans les médias.

L'adjudant BUGSEL explique que au contraire, il faut communiquer le moins possible dessus car cela pourrait donner des idées à ceux qui n'y avaient pas encore pensé.

Monsieur MARCON, président de séance demande si d'autres membres ou intervenants ont des questions. Personne ne se manifestant Monsieur MARCON remercie tous les participants à cette CCE pour leur travail et leur implication.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Le Président de séance
Monsieur MARCON

Pour le Préfet
et par délégation,
le secrétaire général

Yohann MARCON