

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT**

**AÉROPORT LYON SAINT-EXUPERY**



Jeudi 18 février 2021



*(La séance est ouverte à 14 h 10 sous la présidence de  
M. le Préfet ROCHAS.)*

*Réunion en visioconférence*

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.**- Je me présente : Benoît ROCHAS, sous-préfet chargé du Rhône Sud dans le département du Rhône, depuis le mois de septembre. Entre autres missions, j'interviens en tant que sous-préfet d'arrondissement sur le territoire dit du Rhône Sud, c'est-à-dire l'arrondissement de Lyon en dehors de la Métropole. J'assure par ailleurs un certain nombre de missions départementales dont le suivi des aéroports. Et c'est à ce titre qu'aujourd'hui et pour les fois suivantes, j'assure la présidence de la CCE de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

Merci à tous pour votre présence aujourd'hui à cette CCE, organisée dans des conditions un peu particulières puisque nous ne sommes pas en présentiel mais en visioconférence. Je vous remercie, comme chaque fois d'ailleurs, de bien veiller à laisser vos micros désactivés. Même si autoritairement, et il a bien fait, Lionel LASSAGNE les a collectivement désactivés pour éviter des interférences qui nuiraient à la qualité d'écoute et d'expression. Mais bien évidemment, n'hésitez pas à vous manifester le moment venu, à la fin des temps de présentation, pour tous ceux qui souhaitent poser des questions ou prendre la parole.

Je remercie bien sûr Aéroports de Lyon pour leur accueil puisque nous sommes quelques-uns à être sur place. Vous ne les voyez pas, mais je suis entouré de Mme PREUX, de M. LASSAGNE, de M. PERRIN, ainsi que de Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX, qui sont donc à mes côtés et qui interviendront tout au long de cette CCE.

Je salue par ailleurs tous les nouveaux membres des trois collèges qui se joignent à nous, et qui font désormais partie de notre commission consultative. Bienvenue à vous, et nous comptons

sur vous tous pour participer activement à nos travaux.

Avant d'aborder l'ordre du jour, je vous le rappelle rapidement puisque vous avez reçu l'invitation.

Nous aborderons successivement trois points :

Tout d'abord, de façon assez classique, un point d'actualité sur l'activité de l'aéroport, avec trois volets :

- Un premier bilan sur le trafic de l'aéroport et sur l'impact de la crise sanitaire depuis bientôt un an maintenant.
- Un point sur l'insonorisation.
- Un point sur le nouveau CONSTAS.

Un deuxième temps de notre CCE portera - c'est un temps important - sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement, et le fait que la commission doit être consultée sur le processus de révision qui est en cours.

Enfin, un troisième temps que nous souhaitons vous présenter sur la validation des engagements pour l'environnement sur la période 2020-2025, avec un premier point d'avancement sur les actions prévues sur la période 2020-2021.

Avant d'aborder notre ordre du jour, un point particulier tenant compte au nombre de participants à la CCE : nous souhaiterions proposer une diminution du nombre de participants pour tenir compte, de manière extrêmement pragmatique, de la difficulté à pourvoir un certain nombre de sièges.

Je passe la parole à M. LASSAGNE, qui va vous apporter quelques précisions complémentaires sur cet aspect.

**M. LASSAGNE.-** Merci, Monsieur le Sous-préfet.

Vous avez été nombreux à participer à la nouvelle composition de la CCE. Et nous avons effectivement constaté que nous avons beaucoup de difficultés à rassembler l'ensemble des titulaires et des suppléants. J'en ai donc fait part à M. le Sous-préfet. Je vous propose qu'en milieu d'année, après la tenue probable des élections

locales, donc départementales et régionales, de reformater le nombre de membres de la CCE. Car c'est une CCE extrêmement large où, tant au niveau des professionnels que des associations, nous avons eu beaucoup de mal à pourvoir l'ensemble des postes.

C'est une proposition, que nous discuterons de toute façon en comité permanent.

J'en profite aussi pour remercier toutes celles et ceux qui se sont mobilisés, qui ont accepté de siéger dans la CCE, tant les associations que les professionnels de l'aéronautique.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci, Monsieur LASSAGNE, pour ces précisions.

Concernant ce point particulier, sur lequel bien entendu nous reviendrons, c'était une première information d'intention que nous souhaitions vous faire, y a-t-il des prises de parole ?

**Mme BAZOGE.-** Juste pour une question d'organisation, au niveau des associations qui sont souvent représentées dans le CORIAS, nous avons prévu de n'être pas plus de quatre, et nous avons essentiellement un porte-parole. Car nous avons travaillé sur les dossiers, bien évidemment sur les engagements pour l'environnement avec vous, ainsi que sur le PPBE. Ce sera surtout M. GARCIA qui parlera, donc je me tais maintenant.

Merci.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci, Madame, pour votre intervention. En tout cas pour ce qui est du nombre de participants à la CCE, cela va dans le sens que nous souhaitons, qui est celui du pragmatisme, à savoir une CCE un peu resserrée pour permettre tout simplement de pourvoir plus facilement et plus rapidement les sièges.

Donc nous reviendrons vers vous après les prochaines élections départementales et régionales, comme Lionel LASSAGNE l'a dit, afin de mettre en œuvre cette évolution du nombre de participants au sein de notre commission.

S'il n'y a pas d'autres demandes de prise de parole à ce stade, je vous propose de débiter notre ordre du jour par le premier point que j'évoquais tout à l'heure, qui classiquement, est un point d'actualité sur l'activité de l'aéroport.

Je passe à nouveau la parole à M. LASSAGNE.

## **1. Point d'actualité de l'aéroport**

**M. LASSAGNE.-** Merci. Je commence par le point traditionnel concernant l'activité de l'aéroport sur une année 2020, vous l'imaginez, un petit peu particulière.

### Trafic passagers

En final, sur l'année 2020, nous avons une baisse de :

- -69,7 % du nombre de passagers.
- -61,9 % du nombre de mouvements.

### Fret

L'activité fret a un peu mieux résisté que l'activité passagers, avec une diminution de « seulement » 21,1 % d'activité pour l'année 2020 (en comparaison à 2019).

En lisant le graphique et en se donnant la perspective d'une quinzaine d'années, vous voyez un effondrement très net du nombre de mouvements sur le graphique en haut à gauche, ainsi qu'un effondrement très net aussi du nombre de passagers.

On note également, bien évidemment, une baisse de l'emport moyen, qui correspond aussi à un certain nombre de vols qui ont été maintenus, notamment juste après le premier confinement, pour le rapatriement des passagers. Donc un remplissage des appareils moins important que d'habitude.

Concernant le fret, je vous le disais à l'instant, nous sommes sur une contre-performance à -21,1 %. Et vous voyez ici, au niveau de la courbe, le tassement du fret avionné sur l'année 2020.

### Réclamations

Concernant l'évolution du nombre de réclamations, sur cet histogramme, les réclamations 2017 sont en rouge, 2018 en bleu marine, 2019 en bleu clair et 2020 en orange.

Bien évidemment, le nombre de réclamations a très fortement baissé en 2020, avec toutefois une petite remontée en novembre et décembre, correspondant certainement à une reprise des vols, dans un environnement qui avait pris l'habitude d'avoir beaucoup moins de survols d'appareils.

### CONSTAS

Un mot sur CONSTAS, je ne sais pas si certains ont eu l'occasion de tester le site, dont je vous ai envoyé le lien au mois de novembre, je crois.

Lorsque vous ouvrez ce site, vous avez le trafic de Lyon Saint-Exupéry avec une heure de différé, qui vraisemblablement passera à 30 minutes. Mais nous conserverons un différé par rapport au temps réel, et ce pour des raisons de sûreté.

Je reprends très rapidement les différentes fonctionnalités :

- Plus et moins (tout en haut à droite), qui correspondent à l'échelle que vous souhaitez donner à la carte (possibilité de vous rapprocher ou de vous éloigner).
- Temps de jeu, avec un temps de 1 pour 1, donc un temps réel (possibilité de l'accélérer pour retrouver un mouvement sans perdre trop de temps).
- Exemple d'appareil au décollage.
- Pistes.
- Positionnés sur la carte, les différents pictogrammes des stations de mesure de bruit.
- Fonction (totalement à gauche) permettant d'agrandir le menu en colonnes.
- Possibilité de retrouver un événement aéronautique à

- partir de la date et de l'heure.
- Possibilité d'accélérer le rejeu ou pas.
  - Possibilité de positionner votre logement sur la carte (petite maison).
  - Possibilité d'avoir une information sur les vols (avion).
  - Possibilité d'avoir le bruit précis que l'appareil a fait au moment du survol de la balise (pictogramme identique à celui des stations de mesure de bruit).
  - Possibilité de déposer une demande d'information ou une réclamation auprès du médiateur (petite enveloppe).
  - Fonction d'aide à l'utilisation du logiciel.
  - Changement des paramètres de la page, que vous pouvez configurer comme vous le souhaitez (petite roue crantée).

Voilà comment se présente le nouveau système CONSTAS. Je vous invite à le tester et éventuellement nous faire vos retours puisque nous sommes preneurs de la manière dont l'ergonomie a été traduite sur ce nouveau site, qui vous permet d'avoir toute la transparence sur les différents mouvements à destination et depuis la plateforme de Lyon Saint-Exupéry.

### Qualité de l'air

Lors du comité permanent préparatoire à cette commission consultative, nous avons eu une question sur les impacts du confinement sur la qualité de l'air.

Très modestement, je n'ai fait qu'un copier-coller de la page de ATMO Auvergne Rhône-Alpes. Vous savez que dans les actions à venir, nous allons nous doter de balises de mesure de la qualité de l'air autour de l'aéroport, mais pour l'instant nous ne les avons pas.

De la 10<sup>ème</sup> ou 11<sup>ème</sup> jusqu'à la 17<sup>ème</sup> semaine de 2020, qui correspondent aux deux premiers mois du confinement, les impacts

sur la qualité de l'air sont très particuliers et difficiles à interpréter.

En termes de pollution aux oxydes d'azote, qui sont essentiellement dus à la combustion, on voit bien évidemment une très nette baisse de cette pollution.

En revanche, et de manière inexplicable pour l'instant et à mon niveau de connaissance par ATMO, il y a plutôt eu une augmentation des particules dans l'air durant le confinement, ainsi qu'une poussée de l'ozone. Vous savez que l'ozone est un gaz qui est la résultante de différents facteurs, qui ne sont pas forcément directement liés à l'activité humaine. C'est la raison pour laquelle nous avons des pics d'ozone en région lyonnaise le 15 août, c'est-à-dire au moment de l'année où il y a le moins de voitures. Car l'ozone est une combinaison de différents facteurs.

Voilà ce que nous pouvions vous dire en termes d'impact du confinement sur la qualité de l'air. Donc bien évidemment, une baisse très nette sur les oxydes d'azote, résultant de la baisse de la circulation et aussi, à hauteur de 2 ou 3 %, de la baisse du trafic aérien. Pour le reste, vous voyez que les résultats sont encore assez difficiles à appréhender.

#### Sanctions ACNUSA

Concernant les sanctions de l'ACNUSA, avec toujours à peu près deux ans d'écart, le temps que l'infraction soit relevée, envoyée à l'ACNUSA et ensuite que le collège prononce la sanction, voilà où nous en sommes jusqu'en 2018, avec des chiffres qui sont là stabilisés.

En 2018, le montant total des amendes a été de 186 000 € (sanctions prononcées par l'ACNUSA), pour une sanction moyenne de 6 888 €.

#### Aide à l'insonorisation

Vous connaissez cette courbe, qui nous a amenés aujourd'hui quasiment à l'asymptote de l'insonorisation des logements puisque, sur 1 400 et quelques logements, il nous en reste environ 60

à insonoriser.

Il n'y a pas eu d'insonorisation en 2000. Mais en début d'année 2021, Consulting vous a envoyé, au nom de l'aéroport, des éléments pour une CCAR dématérialisée au 21 janvier :

- Montant d'aide à l'insonorisation : 80 176 €.
- 7 logements concernés :
  - 3 à Saint-Quentin-Fallavier ;
  - 2 à Pusignan ;
  - 2 en zone dérogatoire (1 à Saint-Quentin et 1 à Colombier-Saugnieu).
- 1 diagnostic pour l'école de Jons.
- Devis moyen : 12 742 par logement.
- Aide moyenne : 11 400.
- Solde disponible sur le compte dédié, alimenté à l'époque par la TNSA : 1 176 488 €.

Tous ces dossiers ont été validés par les membres de la CCAR, lancée le 21 janvier de cette année.

Un mot peut-être sur le nombre de logements restants à insonoriser :

- 2 à Niévroz ;
- 11 à Jons ;
- 3 à Bonnefamille ;
- 30 à Saint-Quentin-Fallavier ;
- 3 à Colombier-Saugnieu ;
- 11 à Pusignan.

Enfin, parmi les demandes d'aide à l'insonorisation, toutes ne sont pas éligibles : en 2020, 18 demandes se sont révélées non éligibles à l'aide à l'insonorisation.

Monsieur HUET ?

**M. HUET.**- J'ai fait une demande d'intervention tout à l'heure, mais c'était sur la diapo 8, qui concernait les impacts du

confinement sur la qualité de l'air.

J'ai bien pris note que vous alliez installer des systèmes de captage pour l'analyse de l'air au niveau des balises bruit, ou en tout cas dans la périphérie de l'aéroport.

Ce qu'il faudra prendre en compte et qui n'apparaît pas sur la diapo ATMO, ce qui est tout à fait regrettable, c'est la météo du moment où les relevés sont faits. Car c'est extrêmement météo-dépendant. Vous avez d'ailleurs bien dit que les pics d'ozone n'avaient pas forcément lieu l'été lorsque la circulation était importante parce qu'effectivement, il y a des sources de chaleur, des irradiations solaires qui amènent des modifications de la qualité de l'air.

Ce que je vous suggère, c'est d'assortir à chaque mesure les conditions météo correspondantes.

**M. LASSAGNE.-** Vous avez parfaitement raison concernant l'impact de la météo.

Juste un mot sur ces balises. Ce projet a pris un peu de retard suite à l'année COVID. Ce projet sera lancé cette année, et nous avons commencé à en discuter, d'une part avec l'ACNUSA, qui logiquement est l'autorité qui contrôle les indicateurs que l'on publie, et d'autre part par ATMO Auvergne Rhône-Alpes.

Nous envisageons le fonctionnement suivant : nous fournirons gratuitement les données à ATMO Rhône-Alpes, donc nos stations de mesure viendront compléter sur le territoire leurs données, qui sont moins nombreuses, mais en revanche plus précises que les nôtres. Et ATMO prendra en charge, une fois par an, l'étalonnage des équipements.

**M. HUET.-** Tout à fait. D'ailleurs sur la courbe qui est présentée là, il y a deux pics successifs pour les particules. On a du mal à les imaginer sans avoir le contexte.

**M. LASSAGNE.-** Sans entrer trop dans le détail, le commentaire à droite, qui conclut à une difficulté d'explication, est un copié-collé du site d'ATMO, donc je pense qu'ils y travaillent.

En tout cas c'est intéressant, cette séquence du confinement. Et lorsque nous aurons plus d'éléments puisque nous sommes partenaires de ATMO, nous prendrons un moment pour vous les présenter. Au-delà même de l'aéroport, c'est effectivement intéressant.

**M. HUET.-** C'est quelque chose qui est extrêmement prégnant pour les populations en général ... Car si vous avez une forte pollution sur l'aéroport et un vent du sud qui vous amène les pollutions venant de l'autoroute, c'est important de le savoir pour savoir qui fait quoi.

**M. LASSAGNE.-** Tout à fait.

Nous donnons la parole à Jean-Luc GARCIA.

**M. GARCIA.-** Bonjour à tous. Je voudrais revenir sur la *slide 4*, pour poser la sempiternelle question de la capacité d'emport moyen. Car nous donner des capacités d'occupation, c'est bien, mais si l'on ne connaît pas la capacité d'emport moyen, on ne sait pas si c'est parce que les avions sont plus petits ou parce que les avions sont vides

Cela fait je ne sais combien d'années que je réclame l'évolution sur la capacité d'emport moyen, car cela permettrait de connaître précisément la situation.

**M. LASSAGNE.-** Deux éléments, Jean-Luc.

Sur 2020, on sait clairement que certains vols ont été moins remplis puisqu'il y a eu des vols de rapatriement.

C'est vrai que vous posez souvent la question mais parfois, je vous réponds. Parfois je pense à l'intégrer. Mais je le mettrai dans le compte rendu pour 2020.

Je ne sais pas si tout le monde fait la différence : sur la *slide*, bâtonnet en bas à droite, 82 signifie qu'il y a eu en moyenne 82 passagers par avion. Et la demande de Jean-Luc, c'est 82 passagers, mais sur une capacité de combien ?

C'est le *gap*...

**M. GARCIA.-** L'avion est-il à 50, à 200 ?

Je n'en sais rien.

**M. LASSAGNE.-** Tout à fait. Je le mettrai dans le compte rendu.

(NDL – En 2019 135 et en 2020 132 )

**M. GARCIA.-** Merci.

**M. LASSAGNE.-** Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ?

Dernier point, avant que vous ne me posiez la question.

#### Approche équilibrée

L'historique, vous le connaissez : le 8 janvier 2020, et j'avais dû vous en parler en CCE l'année dernière, l'ACNUSA nous a demandé d'étendre la plage horaire et de préciser certains calculs. Ce que nous avons fait avec le bureau d'études.

La difficulté de l'approche équilibrée, c'est que dès lors que vous changez un paramètre, c'est l'ensemble du rapport qui bouge. Car si vous modifiez un paramètre, vous modifiez l'impact sur le bruit, l'impact économique, etc., et toutes les modélisations concernant le bruit.

Cela nous a donc amenés, avec le confinement au milieu, à une remise du dossier en juin 2020 à la DSAC avec, ensuite, plusieurs relectures. Et avec une problématique, c'est que l'approche équilibrée doit s'articuler et, logiquement, être cohérente avec le PPBE.

Le PPBE, qui vous sera présenté par la DSAC tout à l'heure, représente d'une certaine manière un socle administratif sur lequel l'approche équilibrée apporte des réponses.

Donc c'est la raison pour laquelle je vais, sous l'autorité de M. le Préfet, laisser la parole à mes collègues de la DSAC pour vous présenter le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Mais avant de laisser la parole à Jacques PERRIN, avez-

vous des questions sur cette première partie ?

**Mme BAZOGE.-** Je vous ai envoyé un dossier, peut-être cela n'a-t-il aucune utilité, mais si les gens pouvaient se souvenir au fil des années de toutes les informations que vous nous avez données par rapport à l'approche équilibrée, en attendant que nous ayons le dossier complet.

J'ai fait ce dossier. Je ne sais pas s'il sera utile, mais si quelqu'un le veut, je lui donne.

**M. LASSAGNE.-** Effectivement, Mme BAZOGE m'avait demandé de compiler l'ensemble des informations que je vous ai données durant ces deux longues années, voire trois années d'établissement du rapport de l'approche équilibrée.

Ce que je vous propose, Madame BAZOGE, si vous avez fait la compilation, envoyez-la moi par mail, afin que je puisse vérifier si je n'ai rien oublié.

**Mme BAZOGE.-** Pas de problème, pas de souci.

**M. LASSAGNE.-** Faites attention, je pense que le dossier est lourd. Car je n'ai rien reçu.

**Mme BAZOGE.-** Je vous le renvoie.

**M. LASSAGNE.-** Oui, s'il vous plaît, car j'ai peur qu'il y ait eu un petit *bug*.

Merci, Madame BAZOGE.

(NDL – document envoyé et relu)

Il y a une demande d'intervention de Jean-Luc.

**M. GARCIA.-** Je profite de la présence du Préfet à la réunion pour lui demander si nous pouvons avoir le dossier officiel de l'approche équilibrée, celui qui a été déposé puisque c'est l'État qui est détenteur du dossier. Nous aimerions bien un exemplaire pour savoir exactement ce qu'il y a dans ce dossier.

Donc je fais la demande officielle à M. le Préfet - et j'aimerais que ce soit noté sur le compte rendu - de nous faire passer

un exemplaire du dossier de l'approche équilibrée, du dossier définitif.

**M. LASSAGNE.-** Je ne voudrais pas parler à la place de l'État, mais de ce que j'ai compris, c'est un dossier préparatoire à une décision administrative pas forcément diffusable. D'où d'ailleurs la démarche lancée par Mme BAZOGE. De toute façon, en reprenant tous les bouts que je vous ai présentés en CCE au fil de l'avancement, vous avez la vision globale.

Je donne la parole à Muriel.

**Mme PREUX.-** De toute façon, à ce stade, Monsieur GARCIA, la DGAC a encore quelques commentaires à faire sur ce dossier avant de la présenter au ministre. Donc c'est une version que Lionel a dite définitive, mais qui n'est pas tout à fait définitive.

**M. GARCIA.-** Vu les informations que nous avons, notamment par l'ACNUSA et autres, il n'y a pas de raison que nous n'ayons pas ce dossier.

**Mme PREUX.-** L'ACNUSA dit ce qu'elle veut. C'est une autorité indépendante, qui a sa liberté de parole et d'interprétation de la réglementation, Monsieur GARCIA.

**M. GARCIA.-** D'accord.

**M. LASSAGNE.-** Votre demande est notée au compte rendu, Jean-Luc.

**M. GARCIA.-** Merci.

**M. LASSAGNE.-** S'il n'y a pas plus de demande d'intervention, je redonne la parole à M. le Sous-préfet.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci, Monsieur LASSAGNE.

Sur le point précédent, effectivement, il y a un point juridique important : autant la décision en tant que telle est bien sûr communicable de droit, sauf dispositions contraires prévues par les textes, autant tous les documents préparatoires ne le sont pas. C'est

vrai en la matière comme pour l'ensemble des décisions administratives qui sont prises. Ce n'est donc pas lié au cas d'espèce. C'est un principe général qui s'applique en droit français.

Je vous propose de passer au point suivant, comme l'a annoncé Lionel LASSAGNE, concernant le processus de révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Je passe tout de suite la parole à M. PERRIN.

## **2. Présentation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et consultation de la commission**

**M. PERRIN.-** Nous allons donc aborder le deuxième point de la CCE, à savoir le plan de prévention du bruit dans l'environnement sur la période 2019-2024.

### Cadre juridique et objectifs

C'est une directive européenne de 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, qui dispose que chaque État membre de la Communauté européenne élabore, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, des cartes stratégiques de bruit.

- Cartes stratégiques de bruit (CSB)

Ces cartes stratégiques de bruit permettent l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement, et permettent d'établir des prévisions générales de son évolution en l'absence de mesures de lutte contre le bruit.

Il existe quatre cartes stratégiques de bruit réglementaires :

- Deux cartes de la situation de référence à court terme.
- Deux cartes en situation dite « de long terme ».

Ces cartes sont accompagnées de tableaux dénombrant les surfaces, logements et établissements scolaires et de santé

exposés au bruit.

Je vais aller un peu vite, car je pense que vous avez tous eu l'exemplaire du PPBE, qui fait 60 pages. Nous allons donc résumer un peu, car il comporte beaucoup d'articles de réglementation, d'arrêtés, etc.

Les CSB permettent donc d'établir un état des lieux avant mise en œuvre d'un plan d'actions.

- Plan d'actions découlant de ces CSB, dénommé « plan de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE)

C'est exactement la même chose dans les grandes agglomérations, les métropoles, les gros sites industriels.

Ses objectifs sont de :

- Prévenir le bruit dans l'environnement.
- Réduire, si cela est nécessaire, les niveaux de bruit généré par les activités aériennes.
- Préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Les propositions d'actions s'articulent autour des lignes issues de quelque chose dont on vous parle beaucoup depuis quelques années : l'approche dite « équilibrée » de la gestion du bruit, énoncée par l'OACI. Cette approche équilibrée est quelque chose qui doit vous être relativement familier.

Les leviers sont au nombre de quatre :

- La réduction à la source du bruit des avions.
- La planification et la gestion de l'utilisation des sols.
- Les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit.
- En dernier recours, ce qui vous intéresse plus ou moins pour le dernier chapitre de l'approche équilibrée, les restrictions d'exploitation s'il y a lieu.

Bien entendu, cette directive européenne de 2002 a été transposée en droit français dans différents textes (différents codes, etc.) dont vous avez le détail dans le plan que l'on vous a joint.

### Calendrier

Aujourd'hui, le 18 février, nous vous présentons et nous vous demanderons votre avis sur ce PPBE.

Après la CCE, nous publierons dans la presse les modalités de la consultation du public, et ce 15 jours au moins avant le début de la consultation.

Donc si tout va bien, de mi-mars à mi-mai, ce PPBE sera mis à la disposition du public sur le site du ministère. Et c'est la DTA qui se chargera de la publication sur le site.

De mi-mai à fin mai, nous rédigerons la synthèse des remarques qui auront été mises sur Internet.

Début juin, lorsque nous aurons annexé la synthèse à tous les documents du PPBE, nous ferons signer le PPBE, annexé à l'arrêté interpréfectoral.

Et courant juin, nous ferons signer l'arrêté par les trois préfets concernés.

Donc normalement, si tout va bien, j'ai bon espoir que fin juin, début juillet, les documents du PPBE soient publiés par voie électronique.

Une main s'est levée...

**M. HUET.**- Juste une précision. Dans le PPBE, on lit que pour les cartes stratégiques de bruit, celles qui sont utilisées sont celles de 2016. J'imagine qu'elles ont été établies par un organisme d'acousticiens.

Ce que l'on observe en regardant leur tracé, c'est l'aspect fusiforme au nord et au sud, en prolongement des pistes de l'aéroport de Saint-Exupéry. Néanmoins, cela ne semble pas tenir compte des chevelus que l'on nous a présentés en CCE, qui donnent une

dispersion sur les communes, et qui se trouvent en dehors de l'aspect fusiforme des extrémités sud et nord de ces cartes stratégiques.

Ces cartes seront-elles revues, avec un aspect que je qualifierais peut-être en raquette, pour davantage prendre en compte les communes qui sont situées latéralement aux fuseaux dessinés ?

Ou bien ces cartes sont-elles la « bible » pour le futur PPBE ?

**M. PERRIN.-** Vous savez que ces cartes sont toutes issues de la modélisation telle que vous la connaissiez dans les PEB/PGS. Avec un principe très simple : plus vous vous éloignez de la piste et de l'aérodrome, moins il y a de bruit. Il est donc certain que le bruit se concentre justement sur des fuseaux dans le prolongement des pistes.

Pourquoi cela ne s'écarte-t-il pas comme les chevelus ?

Car lorsque l'avion est trop haut et trop loin, son bruit n'est plus assez significatif pour rentrer dans cette enveloppe de bruit.

**M. HUET.-** Oui, mais certains chevelus sont relativement proches des extrémités de piste. On le voit bien sur les cartes que vous nous avez présentées. Et de fait, il y a tout de même des communes impactées, pas forcément loin, mais à proximité des extrémités de piste.

**M. PERRIN.-** C'est dommage, car je n'ai pas les cartes sous la main, mais l'explication est selon moi très simple. C'est la même chose que dans un PEB ou un PGS, où la forme générale des courbes de bruit est exactement la même.

**M. HUET.-** L'explication est simple, d'autant qu'il s'agit d'une modélisation. Donc par rapport à l'axe de piste, on fait dire à l'ordinateur ce que l'on veut lui faire dire.

A-t-on confronté ces cartes de bruit à des relevés acoustiques en temps réel, sur une zone plus large que ce qui a été proposé par l'ordinateur ?

**M. PERRIN.-** Absolument. Cela a d'ailleurs été corroboré

avec les mesures de bruit des stations qui sont implantées autour de l'aéroport.

**M. HUET.-** Oui, mais elles ne sont pas dans le chevelu. Elles sont dans les fuseaux, les stations. Alors forcément, si vous restez sur la route, vous ne verrez que la route.

**Mme BABOLA.-** Je me permets.

Vous nous avez envoyé un document Word sur lequel on voit des trajectoires. Sur une trajectoire, page 16, vous avez La Valbonne qui est inondée. C'est même l'axe principal alors que La Valbonne est complètement en dehors de la zone de bruit.

Même chose au sud : La Verpillière est complètement en dehors des zones de bruit. Or ce sont des villes qui sont survolées tout le temps.

**M. PERRIN.-** Absolument. Je ne nie pas le fait qu'elles sont survolées très souvent, mais les avions sont déjà très haut, donc le bruit est moins significatif.

**Mme BABOLA.-** Pas toujours très haut. J'habite à côté de Chamagnieu, et parfois on peut lire sous les carlingues. Donc si vous arrivez à lire à l'œil nu sous les carlingues, cela veut dire que l'avion n'est tout de même pas très haut.

**M. PERRIN.-** Vous savez, Madame, beaucoup de gens habitent à La Tour-de-Salvagny et n'arrêtent pas de se plaindre du bruit des avions qui vont à Saint-Exupéry. La Tour-de-Salvagny, si vous savez où c'est, je ne peux pas la mettre sur les cartes de chevelus.

**Mme BABOLA.-** Non, mais nous, nous sommes sous les chevelus !

**M. PERRIN.-** Je sais, mais c'est issu de la modélisation. Lorsque l'avion est trop haut, forcément il fait moins de bruit.

**M. HUET.-** Oui, mais c'est l'éternel problème avec les modélisations. On a la même chose avec les pollutions chimiques. La modélisation n'est pas toujours conforme à la réalité sur le terrain.

C'est dommage.

**Mme PREUX.-** La méthode de modélisation est normée. Elle répond à l'arrêté du 4 avril 2006.

**M. HUET.-** Mais on sait bien, c'est technocratique !

**Mme PREUX.-** Si vous voulez. Mais la réalité est là, donc c'est la méthode que nous appliquons.

Par ailleurs, la date des cartes de bruit est fixée par la réglementation européenne. Donc le PPBE qui est en cours repose sur des cartes qui ont été faites à une certaine date, et il est hors de question de les mettre à jour la veille de la publication du PPBE.

Dans le prochain PPBE, on refera des cartes de bruit, mais on ne change pas l'arrêté. Donc technocratique ou pas, la réalité est là.

**M. HUET.-** C'est bien cela, on doit se conformer à ce qui est pensé en central, mais personne ne va voir sur le terrain si ce que l'on a décidé correspond à la réalité.

On ne va pas passer tout l'après-midi là-dessus, mais je voulais le dire.

**M. PERRIN.-** De toute façon, lorsque l'on établit des cartes de bruit, sachez que l'on est très généreux en nombre d'avions et en type d'avions. Si l'on prenait le trafic réel, je peux vous dire qu'elles seraient beaucoup plus petites.

**M. HUET.-** Je prends l'augure de vous croire sur parole.

**M. PERRIN.-** Vous pouvez.

**Mme BABOLA.-** La dernière carte est donc de 2005 ?

**M. HUET.-** 2016. C'est ce qui est marqué dans le PPBE que vous nous avez adressé.

**M. PERRIN.-** Oui, les cartes annexées au PEB sont des cartes qui ont été élaborées en 2016 par le service technique de l'aviation civile.

**Mme BABOLA.-** D'accord. Car certaines cartes sont

marquées 2019, donc on s'y perd un peu parfois lorsque l'on va sur le site.

**M. PERRIN.-** Mais le trafic n'avait pas beaucoup évolué sur cette période.

### Indicateurs

Là aussi, les indicateurs, vous les connaissez. C'est toujours une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites fixées réglementairement.

Réglementairement, l'indice Lden est égal à 55 dB pour le secteur aérien.

On a toujours deux indicateurs de bruit que vous connaissez très bien, qui sont prévus par la directive européenne :

- Le fameux Lden (*level day-evening-night*)

Vous savez que l'on pondère les mouvements de soirée et les mouvements de nuit pour avoir une enveloppe uniforme.

- Le Ln (*level night*).

### Un exercice et un calendrier imposés

Comme je vous le disais, c'est quelque chose qui nous est imposé par la Commission européenne. Et actuellement, nous sommes dans la 3<sup>ème</sup> échéance. Nous sommes donc un peu en retard, mais la 4<sup>ème</sup> échéance arrive très bientôt, et là vous aurez des cartes de stratégie de bruit de 2022. Et le prochain PPBE devrait être approuvé par arrêté préfectoral en 2024.

Nous avons bien ajouté en rouge pourquoi nous vous proposons la 3<sup>ème</sup> échéance. Car vous pourriez nous demander pourquoi nous n'avons pas fait la 4<sup>ème</sup> puisque nous sommes très en retard, mais on ne peut commencer la 4<sup>ème</sup> que si l'on a publié la 3<sup>ème</sup>.

### Contexte local

Un petit *slide* pour vous remémorer un peu le contexte. C'est une jolie vue aérienne de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

Malheureusement, et j'en ai beaucoup de regret, elle n'est pas très récente puisque l'on ne voit pas le nouveau terminal.

Sur Saint-Exupéry, vous connaissez très bien le contexte.

Comme toujours à Lyon, c'est un arrêté interpréfectoral signé par trois préfets : le préfet de Région et les préfets de l'Isère et de l'Ain.

Sans oublier, mais je vous l'ai déjà dit un peu avant, la mise à la disposition du public pendant deux mois, etc.

On rappelle encore une fois que c'est le premier aéroport de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, quatrième français en 2018 :

- 110 000 mouvements et 11 millions de passagers.
- 2 pistes parallèles orientées nord-sud (4 000 et 2 670 mètres).

Les infrastructures sont actuellement suffisantes, et il n'est pas prévu de second doublet avant 2050. Cela dépendra aussi de ce que décidera la Convention citoyenne pour le climat (CCC).

L'Est lyonnais s'est beaucoup développé, peut-être à cause de l'aéroport : beaucoup d'entreprises de logistique et de nombreuses nouvelles infrastructures (gares TGV, nouveau tramway, autoroute A432).

60 % du trafic face au nord. Dispersion des trajectoires sauf à l'approche immédiate de l'aéroport.

### Cartes stratégiques de bruit

Vous les trouverez sur le site de la préfecture du Rhône *via* le lien indiqué, qui vous permettra de consulter les cartes et les tableaux de population et des établissements de santé impactés actuellement et sur le long terme.

Les communes concernées sont essentiellement Jons, Pusignan, Colombier-Saugnieu, Genay et Saint-Quentin-Fallavier. Ce qui ne veut pas dire que les autres ne sont pas survolées, mais elles le sont beaucoup plus haut.

## Bilan des actions du précédent PPBE

Le précédent PPBE, qui date de 2011, les plus anciens s'en souviendront, listait à l'époque les actions engagées en trois catégories : prévention, lutte contre le bruit et insonorisation des logements.

### Prévention

- maîtrise et surveillance de l'urbanisme autour de l'aéroport ;
- publication des cartes multi-exposition (cumulant les bruits de l'aérien, du routier, du ferroviaire, etc.).

### Lutte contre le bruit

- sensibilisation des équipages ;
- amélioration de la performance environnementale de la navigation aérienne (CDO) ;
- modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du groupe acoustique et de l'heure ;
- informations sur les niveaux de bruit (stations fixes de mesure) ;
- informations sur les études en cours (procédures GNSS, qui est un peu le GPS de l'aérien) ;
- poursuite des engagements à la transparence ;
- respect des arrêtés de restrictions environnementales ;
- taxe sur les nuisances sonores aériennes ;
- sensibilisation des personnels aéroportuaires ;
- poursuite des engagements sur l'environnement.

### Insonorisation des logements

Tous les logements potentiellement concernés ont été insonorisés, et nous poursuivons notre effort sur la zone D.

## Plan d'actions 2019-2024

Au lieu d'en avoir trois, nous avons désormais six catégories, qui sont repérées par une lettre :

- S : mesure pour réduire le bruit à la source.
- P : gestion et contrôle de la politique de planification des vols.
- O : mesures opérationnelles.
- R : restrictions d'exploitation.
- C : communication/formation.
- A : tout ce qui ne rentre pas dans les précédentes catégories.

Avec, pour chaque action, une échéance et un (ou plusieurs) porteur(s) de l'action.

Un indicateur de suivi sera peut-être défini.

Quel est le contenu de ce plan d'actions ?

Certaines mesures ne sont pas de notre invention puisque ce sont des mesures nationales, que vous retrouverez dans tous les PPBE de France et de Navarre.

#### Actions de type S (réduire le bruit à la source)

- Participation de la DGAC au comité de protection de l'environnement de l'aviation (mesure commune à tous les PPBE).
- Renforcement de la modulation des redevances d'atterrissage en fonction des appareils et de la période de la journée (mesure portée par ADL).

#### Actions de type P (gestion et contrôle de la politique de planification des vols)

- Amélioration de l'information concernant les nouveaux arrivants dans le PEB (zone D).
- Étude - dont vous étiez très demandeurs - de l'opportunité de la révision du PGS.
- Lancement le cas échéant de la mise en révision du PGS.
- Réactivation le cas échéant de la TNSA pour Lyon Saint-Exupéry.

- Campagne de sensibilisation des propriétaires des logements concernés.

**M. HUET.-** Dans votre diapo 26, vous mentionnez une étude de l'opportunité de révision du PGS (plan de gêne sonore).

Quels seront les critères qui généreront cette opportunité ?

Est-ce une décision liée à un texte d'origine centrale ?

Est-ce en lien avec des nuisances évolutives au niveau local ?

J'aimerais savoir quels sont les éléments qui généreront cette opportunité.

**M. PERRIN.-** C'est quelque chose qu'il ne faut pas envisager tout de suite. Vous savez très bien que le nombre de mouvements requis pour élaborer un PGS, c'est le trafic de l'année prochaine. Si l'on prend le trafic de l'année prochaine, avec le trafic que nous avons cette année, j'ai bien peur que ce PGS ne soit pas très gros.

Donc je pense qu'il faudrait peut-être attendre un peu que le trafic se remuscle pour envisager la révision de ce PGS. Cela ne sert à rien de le réviser pour en avoir un plus petit.

**M. HUET.-** Cela veut dire que l'on changera le PGS si l'on constate une augmentation du trafic à partir de x % de la base attendue ou de la base constatée avant les événements sanitaires, par exemple.

Ce serait un élément de déclenchement de cette étude d'opportunité ou y a-t-il d'autres critères ?

**Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-** Il faut garder à l'esprit que nous avons fait ce plan d'action à partir des cartes stratégiques de bruit qui sont présentées au début du document, de 2016.

Lorsque l'on regarde ces cartes et notamment l'empreinte sonore tel que définie selon les normes que vous appelez

« technocratiques », on se rend compte que l'empreinte de bruit est moins longue, mais plus large.

Il aurait donc été intéressant de regarder l'impact sur le PGS, car cela incluait des logements qui se trouvaient en latéral de ces courbes de bruit, qui n'étaient pas éligibles et qui le deviendraient.

Avec la situation actuelle, c'est vrai que si nous refaisons des cartes stratégiques de bruit aujourd'hui, cela ne serait absolument pas pertinent. D'où l'absence d'opportunité de réviser le PGS parce que finalement, nous n'arriverions à rien du tout. Mais lorsque nous referons des simulations quand le trafic reprendra, s'il reprend, si nous constatons que l'empreinte de bruit est modifiée et que les populations soumises à du bruit ne sont pas couvertes par le PGS alors qu'elles pourraient l'être, nous le réviserons.

**M. HUET.-** Oui, mais cela, c'est au doigt mouillé, comme on dit dans la marine.

**Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-** Non, c'est le fameux arrêté dont on vous parle.

**M. HUET.-** La question que je posais, c'est : quels sont les critères objectifs ?

Puisque là, on sait mesurer des choses statistiques.

**Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-** Les cartes stratégiques de bruit sont nos critères objectifs pour décider de la révision.

**M. HUET.-** C'est le critère de départ, mais ce n'est pas le critère qui va générer une nouvelle étude d'opportunité. Il faut qu'il y ait un changement par rapport à la carte de référence.

Et ce changement est de combien ?

Il se déplace dans la largeur, dans la longueur, de combien de x %, de x kilomètres ?

**Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-** C'est au vu des courbes.

**Mme PREUX.-** il n'y a pas de pourcentage.

C'est à partir du moment...

**M. HUET.-** Vous ne pouvez pas dire que vous allez faire une évaluation au vu des courbes qui sont antérieures si vous n'avez pas des courbes postérieures montrant une modification de la répartition géographique de la carte.

Vous devez avoir des critères, autrement on est dans le subjectif.

**Mme PREUX.-** Tant que les courbes postérieures seront plus basses que les courbes antérieures, nous ne réviserons pas le PGS. À partir du moment où les courbes postérieures montreront que des populations deviennent impactées alors qu'elles ne l'étaient pas, alors nous réviserons le PGS.

**M. HUET.-** Ce sera au premier % d'augmentation ?

Ou attend-on que 10 % de plus de population soit impacté, ou 15 % ou 30 % ?

Ce sont des éléments que nous pourrions avoir et qui auraient pu être décidés.

Si l'on dit que cela change...

**Mme PREUX.-** Ce ne sont pas des éléments fixés. C'est à partir du moment où l'on voit que le périmètre est modifié de manière visuelle sur les cartes.

**M. HUET.-** D'accord. C'est *a bisto de nas*, comme on dit chez moi.

**Mme PREUX.-** Si vous voulez.

**Mme BABOLA.-** Cela rejoint un peu la question de Francis.

Si vos détecteurs de bruit restent toujours dans le fuseau tel que défini dans la carte stratégique de bruit, comment pourrez-vous vous rendre compte objectivement qu'il y a plus de populations impactées ?

Lorsque l'on voit déjà que Colombier-Saugnieu n'est pas dans le fuseau, on se pose tout de même des questions.

**M. PERRIN.-** Je crois que nous allons devoir vous refaire une présentation de la modélisation et des PGS/PEB. Il faudrait que nous abordions cela lors d'un prochain comité permanent, car je m'excuse, Madame, mais c'est l'une des premières fois que je vous vois à la CCE.

Je pense que nous allons devoir vous représenter un peu tout cela, et vous expliquer comment cela fonctionne.

**Mme BABOLA.-** D'accord. Cela dit, je regarde les cartes en fuseau : il y a des courbes, et je vois les villes qui sont dedans et celles qui ne le sont pas.

**M. PERRIN.-** Absolument, mais je vous ai expliqué qu'il ne faut pas trop vous baser sur les chevelus. Lorsque des avions survolent une commune et qu'ils sont trop hauts, l'impact sonore est bien entendu limité par rapport à une situation en proximité de l'aérodrome.

C'est un problème qu'il faudrait réaborder en comité permanent à un autre moment, je pense.

**M. LASSAGNE.-** Ce que je note, c'est que lors du prochain comité permanent, nous prendrons un moment pour réexpliquer. C'est vrai qu'il y a longtemps que nous n'avons pas révisé le PGS ou le PEB, donc nous reprendrons un moment pour expliquer comment se construit une modélisation, afin que ce soit plus clair pour tout le monde.

(NDL – Comité permanent programmé lundi 29 mars à 17h00)

Jean-Luc a demandé la parole.

**M. GARCIA.-** Je voulais apporter deux précisions.

Il y a eu des contrôles sur le terrain du PGS, à l'époque, pour effectivement essayer de corroborer le calcul qui a été fait par le logiciel. Il y avait quelques écarts à certains endroits, mais pas

suffisamment probants pour dire qu'il fallait changer quoi que ce soit.

Deuxièmement, je crois savoir que le nouveau logiciel servant à définir la modélisation n'est plus le même que celui utilisé sur l'ancien PGS

**M. PERRIN.-** Tu as tout à fait raison, Jean-Luc. Nous avons de nouveaux logiciels pour faire la modélisation. La différence n'est pas très significative, mais il y en a une petite.

**M. LASSAGNE.-** Juste un mot du gestionnaire, Aéroports de Lyon, qui lui ne modélise pas, mais gère la TNSA. Nous avons toujours été, et vous le savez, dans la perspective d'insonoriser le maximum de logements.

Donc pour répondre à M. HUET, dès que des populations nouvelles rentreront dans le PGS, nous les insonoriserons. Vous avez vu, il reste plus de 1 M€ sur le compte. La TNSA est à zéro, elle peut être réactivée.

Nous avons toujours été proactifs pour insonoriser le maximum de logements. Aujourd'hui, nous sommes à 1 450. Il n'en reste plus que 60, mais si nous pouvons faire rentrer de nouveaux logements, nous y serons très favorables.

Donc n'ayez aucune crainte. Dès que nous aurons le trafic qui permettra une modélisation intégrant de nouvelles populations, même si c'est relativement marginal, nous irons sur cette révision. Et nous avons les moyens financiers pour insonoriser de nouveaux logements.

*(Discussion générale)*

Actions de type O (mesures opérationnelles sur les procédures de vol)

**M. PERRIN.-**

- Maintenir et améliorer les descentes continues, donc améliorer le pourcentage de réalisation de ces descentes continues.
- Améliorer la situation des zones dites « sensibles »

au niveau bruit.

- Étudier des modifications des dispositifs de départ, d'approche ou d'arrivée en vue de réduire les nuisances sonores. C'est un travail que nous allons mener avec le SNA.

#### Actions de type R (restrictions d'exploitation)

- Maîtrise des nuisances sonores, étude d'approche équilibrée avec passage de 5 à 13 EPNdB.
- Veiller au respect des trajectoires.

#### Actions de type C (communication)

- Maintien de 2 CCE par an.
- Information des riverains.
- Améliorer la transparence de la qualité de l'information (avec une forte sollicitation de ADL).
- Diffuser la visualisation des trajectoires d'une journée type.

**M. GARCIA.**- À propos des restrictions existantes, dans votre dossier, dans le projet que nous avons reçu de 60 pages, il y a une synthèse des textes de référence. Je ne sais pas si certains l'ont sous les yeux : page 13 du dossier, chapitre 9, sur l'arrêté ministériel du 10 septembre 2003, modifié par l'arrêté du 30 juin.

(NDL : La page 13 a été modifiée avec suppression de la parenthèse qui pouvait paraître comme réductrice)

Dans l'arrêté du 10 septembre, on parle de la restriction de l'interdiction des inverseurs de poussée entre 22 heures et 6 heures du matin. Sauf pour raisons de sécurité, bien sûr.

Dans le dossier final, cela n'apparaît pas, et c'est contre nature. Car pour moi, cela fait partie du PPBE puisque c'est une restriction concernant le bruit.

Ce serait bien que cela apparaisse sur le document final.

Et par la même occasion sur les actions, car chaque fois que j'ai posé la question sur l'interdiction de l'utilisation des inverseurs

de poussée, on m'a dit qu'il n'y avait pas de système pour contrôler. Je pense que si la restriction existe, il doit bien exister un moyen de contrôler quelque part.

Ce qui serait bien dans les actions, c'est de mettre en place les moyens de le contrôler, et que l'on applique effectivement cette réduction du bruit possible la nuit *via* les inverseurs de poussée.

**M. PERRIN.-** Nous avons essayé voici une dizaine d'années. Nous avons fait des contrôles sur les inverseurs de poussée. Des compagnies nous ont même remerciés, car elles avaient acheté des avions qui n'avaient pas d'inverseurs de poussée, et nous, nous avons vu que les inverseurs de poussée étaient engagés.

C'est très difficile à contrôler. Sachant que sur l'Airbus A320, par exemple, lors de l'atterrissage, les inverseurs de poussée sont positionnés. Mais le problème, c'est de savoir si on les engage ou pas. C'est donc très compliqué de noter tout cela.

**Mme PREUX.-** Et de déterminer si c'est un problème de sécurité ou pas, en plus.

**M. GARCIA.-** Cela veut dire que la restriction ne sert à rien. La DGAC a donc rédigé un document qu'elle n'est pas capable d'appliquer.

**M. PERRIN.-** Je n'étais pas là en 2003. Dans le prochain arrêté de restriction, nous avons déjà dans l'idée de toiletter certains points comme cette histoire d'inverseurs de poussée.

**M. GARCIA.-** Je suis désolé, mais il faut que la loi soit abrogée, que l'arrêté en question soit abrogé.

Je ne suis pas d'accord, car cela va à l'inverse de l'action du PPBE.

**M. PERRIN.-** Le problème, c'est qu'il y a des restrictions que l'on peut maîtriser, à savoir les déviations de trajectoire, les avions bruyants, etc. Les inverseurs de poussée, nous y sommes allés avec la GTA, avec la DGAC, et visuellement ou avec des appareils de mesure, il était impossible de déterminer si les inverseurs de poussée

avaient été engagés ou non.

**M. GARCIA.-** Jacques, ce que tu viens de me dire, c'est que vous avez fait cette étude voici 10 ans. Aujourd'hui, il existe peut-être des moyens de contrôler plus facilement.

**M. PERRIN.-** Honnêtement, je ne pense pas.

**M. LASSAGNE.-** Un mot côté gestionnaire, vous savez que nous avons construit des bretelles de dégagement rapide, précisément pour moins utiliser les inverseurs de poussée dans une perspective d'émissions de CO2. Car les inverseurs de poussée sont évidemment émetteurs de CO2. D'une part, c'est la remise de gaz, et d'autre part, le temps de stabilisation thermique du moteur fait que le pilote laissera tourner son réacteur un peu plus longtemps.

Donc les inverseurs de poussée, il y a la problématique réglementaire dont Jacques parle. Nous avons aussi une problématique environnementale, qui nous amène à plutôt aller vers une limitation au strict nécessaire, c'est-à-dire la sécurité, les inverseurs de poussée. Pour le reste, il y a les bretelles de dégagement rapide.

**M. GARCIA.-** Oui, mais les bretelles de dégagement rapide, c'est pour la journée, lorsque le trafic est dense. Sauf que les inverseurs de poussée, c'est uniquement la nuit, de 22 heures à 6 heures du matin.

**M. LASSAGNE.-** Oui, mais les bretelles sont également actives la nuit. Donc avec une bretelle de dégagement rapide...

**M. GARCIA.-** L'avion qui va trop vite, pour s'arrêter, il ne va pas prendre la bretelle de sortie.

**M. LASSAGNE.-** Si, car justement, avant vous aviez une sortie de la piste en angle droit, donc évidemment une prise du virage très lente. La bretelle de dégagement rapide, c'est comme une bretelle de sortie d'autoroute : l'angle permet de sortir plus rapidement de la piste. Donc le freinage est nécessairement beaucoup moins puissant puisque l'avion sort de la piste plus rapidement sur la bretelle.

Je vous montrerai l'impact CO2 des bretelles de dégagement rapide, il n'est pas neutre.

**M. GARCIA.-** Oui, mais le problème, c'est que l'impact bruit n'est pas neutre non plus.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Comme nous sommes bientôt à la fin de la présentation de ce deuxième point, je vous propose de laisser M. PERRIN terminer pour ne pas trop couper le fil de la présentation. Et bien évidemment, nous continuerons à prendre l'ensemble de vos questions ou remarques à l'issue de la présentation.

Merci à vous.

#### Actions de type A

**M. PERRIN.-** Les dernières actions de ce plan d'actions 2019-2024 sont les actions de type A, qui consistent essentiellement à faire vivre et évoluer les engagements pour l'environnement.

Sans oublier les questions de financement des actions et les modalités de réalisation du bilan.

J'avais noté quelques annexes à la fin de la présentation, sur lesquelles je pense que nous n'allons pas revenir. Ce sont des rappels sur les différents chapitres, sur les décibels, notamment à quoi tout cela correspond. Je vous laisse regarder ces petits rappels sur l'acoustique et le bruit, que nous avons enlevés de la présentation, histoire de la raccourcir un peu.

Enfin, un *slide* auquel je tiens beaucoup, qui est le *slide* 64. La DGAC, le SNA, tout le monde a réalisé des actions hors cadre du PPBE. Donc nous travaillons toujours pour l'amélioration du bruit, et vous avez un petit résumé des actions que nous avons menées sur les 10 dernières années.

J'en ai terminé pour ma partie du PPBE. Je pense que vous avez tous eu le document de 60 pages, qui est actuellement un projet de PPBE. Nous enlèverons le projet lorsqu'il sera approuvé.

Avant de passer à la partie suivante, avez-vous des questions ?

**Mme BAZOGE.-** Page 52 du document, dans « maîtriser les nuisances sonores... », il est noté à la fin : « *comme les avions du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB..., puis inférieure à 6 EPNdB* ».

Et dans votre présentation, vous mettez 13 EPNdB.

Donc ce serait bien d'harmoniser les chiffres et de corriger l'erreur.

**M. PERRIN.-** J'ai été très optimiste puisque je suis passé de 5 à 13 EPNdB. Mais si vous voulez, on peut s'arrêter à 10 EPNdB !

**Mme BAZOGE.-** Non, non !

**M. PERRIN.-** Je ne suis pas contrariant, on peut même mettre 8 si vous voulez.

**M. LASSAGNE.-** Si vous insistez, Madame BAZOGE, on ne peut rien vous refuser !

**Mme BAZOGE.-** Je n'en doute pas.

**M. PERRIN.-** Excusez-moi pour cette coquille.

**Mme BAZOGE.-** Non, mais je préfère que vous mettiez les 13.

**M. LASSAGNE.-** Vous avez raison, il faut le corriger.

**M. FOURNERAT.-** Je voulais juste revenir sur cette histoire d'inverseur. En tant que pilote de ligne, j'ai longtemps fréquenté la plate-forme de Lyon, en 737 et en A320. Je suis maintenant affecté sur le long-courrier, donc je ne viens plus trop sur Lyon, à part en tant qu'utilisateur.

Effectivement, je ne suis pas compétent pour vous dire quelles sont les méthodes pour détecter ou non l'utilisation des inverseurs de poussée. Sachez que l'on utilise systématiquement - quasiment sur tous les jets - les inverseurs de poussée à l'atterrissage pour les positionner en mode inverseur de poussée. En

revanche, on peut ou non appliquer de la poussée inverse en fonction des besoins de freinage du jour.

Sachez néanmoins qu'il y a une très forte incitation des compagnies pour limiter l'usage des inverseurs de poussée auprès des pilotes, avec des statistiques et des suivis. Pour des raisons économiques tout simplement, car le fait d'utiliser les inverseurs de poussée à régime maximum entraîne des coûts de maintenance, de la consommation de carburant et des émissions de CO2.

Tout cela fait que l'on est fortement incité à ne pas les utiliser lorsque c'est possible. Évidemment, on essaie de respecter au mieux les consignes qui sont publiées par terrain. Je pense aux consignes d'interdiction de nuit, par exemple. Sachant que dans certaines situations effectivement, en particulier sur un avion long-courrier, un avion lourd ou une piste mouillée, dans ces conditions on va utiliser la poussée inverse. Mais il y a une très forte incitation à ne pas le faire.

Je voulais juste vous clarifier cela.

**M. PERRIN.-** Merci pour cette clarification.

**M. GARCIA.-** Les remarques qui ont été faites à propos du PPBE, en CCE, seront-elles prises en compte dans le document définitif qui sera mis à l'enquête publique. ?

**M. PERRIN.-** Si vous avez des remarques à faire, vous pourrez le faire lors de la mise à disposition du public. Ensuite, une synthèse sera faite...

**M. GARCIA.-** Alors à quoi bon demander l'avis de la CCE ?

Si l'on ne tient pas compte déjà de l'avis de la CCE, à quoi cela sert-il ?

**M. PERRIN.-** Les membres de la CCE ne sont pas les seuls à avoir un avis sur le PPBE. D'autres personnes, qui ne sont pas membres de la CCE, peuvent très bien avoir un avis.

**M. GARCIA.-** Oui, mais si déjà on mettait les remarques

qui sont faites sur le document, ce serait aussi simple, non ?

Ou alors c'est juste pour se conformer à la loi.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Une précision par rapport à cela, finalement nous sommes au début du processus et nous commençons par la CCE. Donc bien évidemment, nous engrangeons l'ensemble des remarques qui sont faites, mais il me semble important que le document mis à la consultation soit le même pour tout le monde avant d'intégrer éventuellement les remarques des uns et des autres.

Donc nous consultons en premier lieu la CCE, ce qui me semble là aussi une marque de considération pour notre commission. Et nous prenons bonne note des remarques qui sont faites à cette occasion.

**M. GARCIA.-** Iront-elles jusqu'au bout ou s'arrêtent-elles au compte rendu de la CCE ?

Comment l'enquêteur qui va éplucher l'enquête publique pourra-t-il savoir ce qui a été dit ?

**M. PERRIN.-** il n'y a pas d'enquêteur. Par rapport aux autres enquêtes publiques, il n'y a pas de commissaire enquêteur.

**M. GARCIA.-** Comment cela fonctionne-t-il ?

Expliquez-nous.

**M. PERRIN.-** Je pense qu'ensuite, c'est le ministère de l'Environnement qui fera une synthèse de toutes les remarques qui auront été portées sur le site Internet du ministère.

**M. GARCIA.-** C'est l'intransparence totale !

**M. LASSAGNE.-** Et du vote de la CCE.

**M. GARCIA.-** Oui, mais comment voter sans savoir si les remarques qui ont été faites sont prises en compte ou pas ?

À quoi cela sert-il de voter ?

**Mme PREUX.-** Monsieur GARCIA, quelle remarque concrète faite aujourd'hui voudriez-vous voir intégrer ?

**M. GARCIA.-** Celle de rajouter sur le texte l'interdiction des inverseurs de poussée.

**Mme PREUX.-** Mais on vous dit que cette réglementation n'est pas applicable, et que l'on n'a jamais réussi à l'appliquer.

**M. GARCIA.-** Elle existe, elle fait partie du PPBE, donc il n'y a aucune raison qu'elle ne soit pas notifiée. C'est un arrêté qui existe. Il n'y a pas de raison que vous, de votre propre chef, vous décidiez de la supprimer ou de demander l'abrogation.

**Mme PREUX.-** À quoi sert une réglementation qui n'est pas applicable ?

Aujourd'hui, on ne sait pas la contrôler, on ne sait pas l'appliquer.

**M. GARCIA.-** C'est la question que vous auriez pu vous poser, ou que la DGAC aurait pu se poser au moment où elle a rédigé l'arrêté en question.

**Mme PREUX.-** On est d'accord. Néanmoins, personne n'a la science infuse. On peut se rendre compte que des problèmes surviennent, qui amènent à revoir une réglementation. C'est pour cela que la réglementation vit.

Une erreur que l'on a constatée doit-elle être reproduite sous prétexte qu'elle existe ?

**M. GARCIA.-** Je m'aperçois d'une chose. À partir du moment où cela touche l'économie, c'est ce que j'ai entendu tout à l'heure lorsque le pilote a parlé des inverseurs de poussée, on est capable de faire le maximum, de demander aux gens de faire un effort lorsque cela touche le porte-monnaie des compagnies.

Mais lorsque cela touche les riverains et leur bien-être, on n'en a rien à faire. On se dit qu'on ne peut pas le faire.

**Mme PREUX.-** Monsieur GARCIA, je ne suis pas d'accord avec vous. Non, je suis désolée. La compagnie fait une incitation auprès de ses pilotes, mais elle ne vérifie pas si les pilotes utilisent

ou non les inverseurs de poussée.

**M. GARCIA.-** Si ! Vous n'avez pas entendu ce qu'a dit le pilote tout à l'heure.

**Mme PREUX.-** Eh bien, peut-être que la compagnie sait le faire. Mais nous, nous ne savons pas le faire.

Donc à partir du moment où ni les gendarmes ni la DGAC ne savent contrôler la chose, on peut très bien reproduire la réglementation. Et si elle est appliquée ou pas, de toute façon on ne saura pas le vérifier.

**M. GARCIA.-** Le problème, c'est que si l'on abroge le texte de loi, ce ne sera plus marqué sur les carnets de bord des pilotes. Et de fait...

**M. PERRIN.-** Ce qu'il faut tout de même que tu saches, Jean-Luc, c'est que les inverseurs de poussée sont un élément de la sécurité des vols. C'est ce qui permet à un avion de pouvoir freiner très vite à l'atterrissage, de pouvoir intervenir lorsqu'une piste est mouillée ou lorsque l'avion est trop lourd.

**M. GARCIA.-** Cela, c'est écrit dans la loi. Sauf raisons de sécurité.

**M. PERRIN.-** Voilà. Sauf raisons de sécurité.

Et comment veux-tu faire respecter cela si le commandant de bord nous dit au dernier moment « *j'ai estimé que la piste était glissante ou j'ai vu un lapin qui traversait, donc j'ai pilé* » ?

**M. GARCIA.-** Oui, d'accord, mais ce que je veux dire, c'est qu'à partir du moment où l'on enlève le texte de loi, il n'y a plus aucun document qui parle des inverseurs de poussée entre 22 et 6 heures du matin à l'aéroport de Saint-Exupéry.

Si c'est marqué dans le document, cela permet aux pilotes de se dire qu'à Saint-Exupéry, il y a bien une interdiction, et peut-être de faire plus attention, je ne sais pas.

Cela me gêne. C'est un texte qui existe dans le cadre du

PPBE, et on va l'enlever.

**Mme PREUX.-** Ce n'est peut-être pas dans le PPBE, mais plutôt dans l'arrêté de restriction.

**M. PERRIN.-** Ce n'est pas une histoire de PPBE. Mme PREUX vient de le dire à juste titre.

Les restrictions environnementales ne sont pas dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement. Elles sont dans les arrêtés de restriction. Et ce sont deux choses un peu différentes.

**Mme PREUX.-** Aujourd'hui, on n'approuve pas un arrêté de restriction, Monsieur GARCIA. Cela viendra dans un deuxième temps. Lorsque le PPBE sera approuvé, nous pourrons vous présenter un arrêté de restriction qui aura été validé au niveau ministériel, avant envoi au niveau de la commission.

Aujourd'hui, nous ne sommes pas en train de faire un arrêté de restriction.

**M. GARCIA.-** Mais je n'ai jamais dit cela !

**Mme PREUX.-** Ce type de mesure est dans un arrêté de restriction et pas dans un PPBE.

**M. GARCIA.-** L'arrêté de restriction existe. Je ne vois pas pourquoi on le supprimerait dans le cadre du PPBE.

**Mme PREUX.-** On ne le supprime pas dans le cadre du PPBE, l'arrêté de restriction. L'arrêté de restriction, on l'abolira lorsqu'il y aura un nouvel arrêté de restriction, qui permettra d'interdire des aéronefs avec une marge supérieure aux 5 actuels.

**M. GARCIA.-** Oui, mais si vous supprimez uniquement l'histoire des 5 actuels, ce n'est pas l'arrêté du 30 juin qu'il faut, c'est celui du 10 septembre 2003. Car c'est uniquement un modificatif des horaires pour 5 EPNdB.

**M. PERRIN.-** Cet arrêté de restriction, Jean-Luc, lis le bien : tu verras qu'il n'y a pas que les inverseurs de poussée, d'autres choses sont interdites aussi.

**M. GARCIA.-** Tu veux que je te dise ce qu'il y a dans l'arrêté ?

L'arrêté dit que les avions du chapitre 3, inférieurs à 5 EPNdB, ont interdiction d'atterrir entre 23 heures 30 et 6 heures 15, et de décoller entre 23 heures 15 et 6 heures.

Cet arrêté a été modifié le 30 juin 2006.

La seule modification qui a été faite sur cet arrêté porte sur les horaires : entre 22 heures 15 et 6 heures 15 pour les atterrissages, et entre 22 heures et 6 heures pour les décollages. Et ce pour les 5 EPNdB. Sauf que l'interdiction des inverseurs de poussée n'a pas été modifiée.

Il n'a pas été abrogé non plus. Il est toujours là et il existe !

**M. PERRIN.-** Oui, mais les approches à vue sont interdites également.

**M. GARCIA.-** Oui, mais il n'y a pas de raison de les supprimer, les approches à vue. Tu en parles dans le document. Sauf que dans ta synthèse, tu ne parles pas des inverseurs de poussée. J'estime qu'il est normal de les laisser. Et même si on ne peut pas le contrôler, et je suis le premier à le déplorer, il faut laisser la restriction.

**Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-** Je me permets d'intervenir. Là, c'est juste un état de la synthèse des textes qui sont applicables. S'il y a une erreur, s'il manque un visa d'un arrêté qui est toujours valable, nous le viserons. Ce n'est pas parce qu'il n'est pas visé ici qu'il n'existe pas. Le PPBE ne crée pas des arrêtés, il ne crée pas de restrictions. C'est un document avec des orientations d'action.

Donc nous allons rebalayer les textes. Si vous trouvez qu'il manque quelque chose dans les arrêtés, nous avons peut-être oublié un visa, c'est possible, vous nous indiquez les références. Tout simplement.

(NDL : Fait avec suppression de la parenthèse au point 9)

**M. GARCIA.-** D'accord.

**Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-** La liste qui figure sur la page de la synthèse est une compilation des textes en vigueur. Si nous avons oublié quelque chose, nous le rajouterons. Il n'y a pas de souci. Ce n'est pas parce qu'il n'y est pas que nous l'abrogeons.

**M. GARCIA.-** Il y est, sauf que l'on n'en parle pas. On parle d'autre chose, mais pas de cela.

**Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-** Nous ne sommes pas obligés de parler de tout puisque cela, nous n'arrivons pas à le vérifier. Donc là, nous avons axé sur les actions qui nous paraissent intéressantes et concrètes. Notamment pour ce qui concerne les restrictions, l'opportunité de retravailler sur la marge.

Et au moment des discussions sur le futur arrêté de restriction, nous rebalayerons les autres items. Et s'il y a besoin d'avoir un débat sur les inverseurs de poussée, sur l'opportunité de le laisser ou pas, nous l'aurons à ce moment-là. Mais ce n'est pas dans le cadre du PPBE.

J'espère que c'est plus clair pour vous.

**M. GARCIA.-** C'est comme cela arrange, en fait.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Je vous remercie tous.

S'il n'y a plus de prise de parole, je vous propose de passer au vote sur ce deuxième point.

**M. LASSAGNE.-** Nous allons procéder à l'appel nominal comme nous ne sommes pas en présentiel.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Nous allons passer en revue la liste des participants. Et lorsque votre nom est cité, nous vous demandons de bien vouloir préciser si vous votez pour, vous vous abstenez ou vous votez contre.

*(Il est procédé au vote.)*

**M. SARTER.-** Je voudrais juste préciser par rapport au fichier : c'est M. BOUCHARD mon suppléant, et non pas M. BOUCARD.

**M. HUET.-** Pour que votre statistique soit sérieuse, et

compte tenu du fait que je ne me sens pas de valider un futur projet avec trop d'incertitudes sur les questions que nous avons posées, je vote contre. Vous aurez au moins un contre.

**M. LASSAGNE.-** Vous avez pu suivre en direct l'inscription des votes sur le tableau excel des participants à la CCE que je partage sur vos écrans. Voici le résultat :

*19 pour*

*1 contre*

*9 abstentions*

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci, Monsieur LASSAGNE.

Merci à tous.

### **3. Validation des engagements pour l'environnement 2020-2025 et point d'avancement sur les actions 2020-2021**

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Je vous propose de passer au dernier point de notre ordre du jour, qui porte sur les engagements pour l'environnement sur la période 2020-2025, avec un focus sur les actions engagées pour la période 2020-2021.

Et vous reprenez la parole, Monsieur LASSAGNE.

**M. LASSAGNE.-** Merci.

Un rapide rappel des différents axes de la politique environnementale d'Aéroports de Lyon à horizon 2025.

#### Émissions de CO2

- Baisse de 2 000 tonnes sur les 4 000 actuelles des émissions de CO2 sur le périmètre entreprise.
- Baisse de 8 700 tonnes sur le périmètre plateforme.

Un effort très particulier sera donc mis sur ces problématiques de réchauffement climatique et d'émissions de CO2.

#### Biodiversité

- Objectif d'augmentation de 10 %, d'ici 2025, du

nombre de couples d'Œdicnème criard recensés lors des battues.

Pourquoi l'Œdicnème criard ? Car c'est une « espèce chapeau », et on dit que lorsque cela va pour cette espèce, cela va aussi pour les autres.

### Bruit

- Objectif de baisse de 4 dB la nuit (mise en application de l'approche équilibrée).

### Déchets

- Valorisation matière (taux de recyclage) de 70 % de nos déchets.

### Eau

- Baisse de 30 % de nos consommations d'eau.

### Certification ISO

- N'avoir aucune non-conformité majeure dans nos dispositifs de certification ISO.

Je vais passer très rapidement sur les courbes d'émissions de CO<sub>2</sub>. C'est simplement la mise en pratique de la manière dont nous allons fonctionner, et les différentes actions que vous voyez ici le long de la courbe bleue.

Le point à retenir étant qu'aujourd'hui, si nous ne faisons rien, nous passerons de 4 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> à 6000 tonnes en 2030.

Notre objectif est donc d'arriver à 300 tonnes en 2030. 300 tonnes résiduelles que nous compenserons, notamment *via* des dispositifs de replantage de biomasse.

Vous avez ensuite la même courbe, mais cette fois pour la plateforme : on part de 190 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour arriver à environ 165 000 tonnes, soit -8 700 tonnes. Avec, là aussi, différentes actions que nous aurons l'occasion de repasser en revue au fil des prochaines CCE.

### Actions marquantes des engagements pour

## l'environnement 2020-2025

En termes d'engagements pour l'environnement, vous savez que nous sommes certainement le seul aéroport en France à porter des engagements pour l'environnement par périodicité quinquennale. Et ce, je parle sous le contrôle de Jean-Luc et de Mme BAZOGE, depuis plus de 20 ans !

Ce document est une feuille de route, c'est un *gentlemen's agreement* entre le gestionnaire, les services de l'État, les associations de riverains et les élus.

Et l'intérêt de ce document, c'est que tous les cinq ans, nous nous réunissons pour faire le bilan des cinq ans passés et coécrire la feuille de route des engagements pour les cinq prochaines années.

Sur 2020-2025, nous aurons :

- 41 actions permanentes.  
Ce sont un peu les actions auxquelles vous tenez, qui ont bien fonctionné, et que nous inscrivons dans le marbre. Ce sont beaucoup de bonnes pratiques.
- 30 nouvelles actions, qui sont datées et évidemment portées par un responsable.

Je ne vais pas passer en revue l'ensemble du document, qui de fait comporte quasiment une centaine d'actions, mais peut-être vous parler très rapidement des principales actions, notamment :

- Le lancement d'une consultation pour l'installation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings de l'aéroport, qui fera de ces parkings un des sites les plus producteurs d'énergie verte en France.

- Les restrictions nocturnes (approche équilibrée), ainsi qu'un objectif de restriction des nuisances, qui nous permettront d'atteindre les -4 EPNdB fin 2025.

- Un sujet sur la biodiversité, avec beaucoup d'initiatives sur le terrain et autour du terrain. Et là, ce que nous avons voulu faire

avec l'organisation non gouvernementale WWF, c'est aussi de sensibiliser à la fois les professionnels de cargo port et nos passagers sur la protection de la biodiversité.

Pour les passagers, protection de la biodiversité sur leur lieu de vacances puisque nous sommes la première étape des vacances. Et pour les professionnels de cargo port, ainsi que les douanes, toutes les problématiques d'importation illégale d'espèces sauvages.

- L'arrêt de l'utilisation de produits phytosanitaires depuis déjà quelque temps. Nous inscrivons cette action dans le marbre en allant un peu plus vite que la loi, mais vous savez que les glyphosates sont des produits très impactants pour la santé humaine. Nous prenons donc cet engagement de ne plus en utiliser.

- Nous avons proposé - pour l'instant c'est en *stand-by* en raison de processus de validation un peu complexe - la modulation environnementale des redevances d'atterrissage. Nous conservons le volet bruit, donc les appareils les moins performants au niveau du bruit payent plus cher pour atterrir, mais nous ajoutons les émissions gazeuses, qui vont dans le sens de l'histoire et aussi dans le sens de la santé humaine.

- L'engagement à la transparence. Ce document a été rédigé tout de suite après le confinement, et terminé à la fin de l'été. Avec quelques actions sur lesquelles nous avons déjà avancé, notamment la mise en ligne du nouveau système CONSTAS, mais aussi la création d'une plateforme d'ici cet été, à l'attention des populations riveraines, sur laquelle vous retrouverez de manière très lisible :

- la médiation, avec le système CONSTAS ;
- l'aide à l'insonorisation ;
- le lien pour télécharger les PEB et PGS ;
- l'ensemble des bulletins des indicateurs et des numéros de Dialogue ;
- les résultats des stations de mesures de bruit ;

- le mécénat pour les associations ;
- un lien vers le site Aéro emploi ;

L'idée étant d'avoir une plateforme d'information vraiment utile pour les populations riveraines de l'aéroport.

- Le lancement d'une consultation, d'ici cet été, sur l'installation de bornes de recharge électrique, l'objectif étant d'accompagner le développement de flottes de véhicules électriques auprès de nos clients, afin qu'ils puissent recharger leur véhicule sur les parkings de l'aéroport. On estime à 20 ou 30 % le parc électrique à la fin de la décennie.

- L'engagement de la décarbonation de la cogénération. Vous le savez peut-être, pour chauffer les terminaux, nous utilisons la chaleur résiduelle d'un moteur au gaz : Engie produit de l'électricité, qui est revendue au réseau, et nous, nous récupérons la chaleur pour chauffer le terminal. Nous nous engageons donc à parvenir à la neutralité carbone de cette chaleur achetée *via* l'achat par Aéroports de Lyon de biogaz, c'est-à-dire de gaz d'origine renouvelable.

- La réduction des consommations et émissions de CO<sub>2</sub> sur notre flotte. Nous n'avons pas une flotte phénoménale, mais tout de même une cinquantaine de véhicules. L'objectif étant, à l'horizon des trois ans, de ne plus avoir de véhicules émetteurs de CO<sub>2</sub>.

- Une expérimentation dès cet été sur les APU, qui sont les turbines embarquées généralement dans la queue de l'appareil, qui produisent de l'énergie notamment pour climatiser l'appareil, mais aussi le chauffer et démarrer les moteurs. Et nous allons remplacer cette énergie produite par une turbine par un appareil électrique, qui fournira le chaud et le froid, et qui permettra de diminuer d'environ 15 500 tonnes de CO<sub>2</sub> par an les émissions sur la plate-forme. L'APU est une part non négligeable des émissions au sol (plateforme), entre 14 à 20 %. C'est donc un levier extrêmement important de baisse des émissions de CO<sub>2</sub>.

- Concernant l'insonorisation, on retrouve évidemment

certaines actions du PPBE, mais tout le monde comprend bien que dans les engagements pour l'environnement du gestionnaire, avec la collaboration des services de l'État, on retrouve évidemment un bout de l'approche équilibrée, mais aussi quelques éléments du PPBE. Tout cela étant construit de concert, et cohérent.

Donc engagement d'étudier l'opportunité de réviser le PGS, on vous l'a dit. Et nous, côté gestionnaire, dès lors qu'il y a de nouveaux logements à insonoriser, nous mettrons les moyens pour le faire.

- Un système de surveillance de la qualité de l'air, avec une consultation qui devrait être lancée en fin d'année pour un déploiement l'année prochaine (2022).

- Un projet qui nous tient beaucoup à cœur, sur lequel nous avons commencé à travailler, qui devrait voir le jour en 2022 : sur quelques hectares, une expérimentation d'agriphotovoltaïsme, c'est-à-dire la pose de panneaux photovoltaïques sur une surface agricole. Le tout sous couvert de la chambre d'agriculture et de son laboratoire St Ex Innov.

L'objectif est de regarder dans quelle mesure on peut combiner exploitation agricole, croissance de la plante et production d'énergie solaire tout en préservant la ressource en eau. En effet, sur les périodes les plus chaudes de l'année, les panneaux solaires protègent aussi les plantes, notamment du stress hydrique, diminuant ainsi la nécessité d'arroser.

C'est une expérimentation qui devrait être engagée avec la Compagnie nationale du Rhône, qui est évidemment très sensible à tous les captages pour l'agriculture le long du Rhône.

- Une station hydrogène, prévue pour l'été 2022. Je vous parlais de la flotte des véhicules de l'aéroport de Lyon, donc nous aurons 10 véhicules hydrogène, mais aussi d'autres partenaires de la plate-forme puisque cette station devrait permettre d'alimenter environ 50 véhicules hydrogène, ce qui permet d'économiser environ

150 tonnes équivalent CO2 par an.

- La protection et le développement de la biodiversité. C'est notamment le plan de sauvegarde de l'Œdicnème criard, avec la LPO et la Métropole de Lyon. C'est aussi l'action dont je viens de vous parler, avec WWF, de sensibilisation sur la protection des espèces sauvages. C'est aussi, localement, le replantage de haies et de forêts.

Nous sommes en discussion avec le Département du Rhône pour mettre en place une première compensation (replantage de forêt départementale) et nous allons engager les mêmes discussions avec les communautés de communes alentour de l'aéroport, afin de contribuer au replantage des haies, qui seront des puits carbone, mais aussi des éléments très forts en termes de biodiversité et de maintien de l'humidité lors des passages un peu chauds durant l'année.

- La rénovation thermique du terminal 2, ce qui réduira bien évidemment nos émissions de CO2 et notre consommation de chaleur.

- Plutôt à l'horizon 2025, le projet de passer la chaufferie nord (qui chauffe et apporte le confort climatique de tous les bâtiments de cargo port, et qui aujourd'hui est une chaufferie gaz) en biomasse (vraisemblablement granulés bois).

- Un projet qui est en train de voir le jour et qui sera mené avec la Communauté de communes de l'Est lyonnais : collaboration et participation d'Aéroports de Lyon à un projet de la CCEL de méthaniseur, qui lui devrait alimenter la chaufferie nord, donc celle qui chauffe mes collègues de la DSAC.

Ah non, vous êtes autonomes, vous ?

**Mme PREUX.-** Oui, nous sommes autonomes.

**M. LASSAGNE.-** Nous chauffons le SNA, la tour de contrôle et les pompiers. Nous avons une petite chaufferie, et l'objectif est de l'alimenter avec un méthaniseur.

- Le lancement, sur la plateforme, d'une expérimentation

en lien avec un appel d'offres européen de développement de bio fuels à partir de copeaux de bois, donc création de kérosène d'une certaine manière à partir de copeaux de bois, avec la réponse à un appel d'offres européen. C'est un projet dont le site d'expérimentation sera Aéroports de Lyon, et qui est porté par le siège (Vinci Airports).

**Mme PREUX.-** Comment sera produit l'hydrogène ?

**M. LASSAGNE.-** Nous aurons deux types de stations :

La première station hydrogène s'alimentera avec notre contrat électricité, qui aujourd'hui est un contrat 100 % électricité verte. Nous achetons l'électricité à la Compagnie nationale du Rhône. C'est de l'électricité verte, de l'électricité hydraulique.

Nous avons un deuxième projet d'hydrogène plutôt côté pistes, côté assistants en piste, qui lui sera alimenté par une centrale photovoltaïque au niveau du TriStar. C'est un avion que certains connaissent bien puisqu'à une époque, nous tenions les CCE dans le TriStar. Donc à côté du TriStar, il y a un terrain sur lequel nous avons le projet d'installer, au-delà de 2025, une centrale photovoltaïque pour alimenter un deuxième électrolyseur.

- Un projet avec le CNRS, qui reste à confirmer : le financement d'une recherche sur les membranes filtrantes. Nous avons des bacs de rétention, des séparateurs d'hydrocarbures, et ensuite de l'infiltration. Il y a eu plusieurs expérimentations sur ces bacs, notamment avec des roseaux, des bambous, pour capter la pollution résiduelle. Nous avons déjà des bambous sur le bac d'infiltration, mais l'idée serait de regarder dans quelle mesure nous pourrions déployer des membranes filtrantes, et de manière beaucoup plus fine, dans nos bassins de rétention.

- Un projet qui débutera d'ici 2025, mais qui se positionne à l'horizon 2030 : l'avion hydrogène. Ce sont des recherches qui sont portées par Airbus et Air Liquide, auxquelles Vinci Airports est associé. L'avion hydrogène est un avion qui fonctionne avec de l'hydrogène liquide, et dont on estime l'arrivée entre 2030 et 2035 pour les courts

et moyens courriers.

- Enfin, parmi les quelques actions que je vous propose de regarder cet après-midi, beaucoup d'actions sur l'eau, notamment la récupération de l'eau de lavage des tinettes avions (toilettes), mais aussi la récupération de l'eau des essais pompiers. On pourrait ajouter également la récupération de l'eau de nos essais de *sprinklage* puisque la réglementation nous amène à faire des essais. Évidemment, maintenir la capacité au feu de nos pompiers, mais aussi de nos installations de *sprinklage*.

Toute cette eau, notre objectif est de la récupérer pour arriver à cette baisse de consommation de l'aéroport, et dans la perspective de la protection de la ressource en eau de l'Est lyonnais.

J'en ai terminé pour cette présentation très rapide. Certains connaissent le document par cœur puisqu'ils ont très largement contribué à sa rédaction. D'autres peut-être le découvrent un peu plus, et je suis à votre disposition si vous avez des questions.

**Mme BAZOGE.-** Simplement pour dire que lorsque l'on a travaillé sur ce dossier, j'estime que l'on a fait un bon travail en collaboration entre riverains et aéroport.

**M. LASSAGNE.-** Tout à fait.

**Mme BAZOGE.-** Aucun aéroport n'a fait un tel travail. On peut être contre vous de temps en temps, mais il faut reconnaître que là, il y a eu un bon travail.

**M. LASSAGNE.-** Et je vous renvoie le compliment, Madame BAZOGE, aucune association de riverains d'un autre aéroport n'a fait ce travail avec le gestionnaire. Donc effectivement, c'est que l'on sait se parler et se mettre d'accord sur ces actions de bon sens.

C'est vrai que par rapport aux autres années, 2020-2025, on est vraiment sur une rupture en termes d'engagement puisque l'ambition est beaucoup plus élevée. Et nous avons un groupe mondial, un n° 2 mondial qui nous accompagne beaucoup dans ces actions et qui nous apporte aussi énormément d'expertise. Donc effectivement,

nous avons un séquençement d'actions relativement ambitieux.

**Mme BAZOGE.-** Et l'on se respecte.

**M. LASSAGNE.-** Tout à fait.

S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons presque tenir le *timing*. Nous n'allons peut-être pas faire un vote, mais simplement, s'il n'y a pas de position contre, acter et valider ces engagements pour les cinq prochaines années.

J'ai une question de la représentante de la Métropole, et je viens moi-même d'ajouter une action, qui est celle du méthaniseur avec la CCEL.

Bien évidemment, si nous trouvons des opportunités au fil de l'eau, nous les présenterons en CCE et nous les ajouterons.

**Mme DEHAN.-** Merci beaucoup.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci beaucoup, Monsieur LASSAGNE, pour la présentation de l'ensemble de ces actions, qui est très fourni. Vous avez été rapide et synthétique tout en les présentant de façon très didactique.

Je m'en réjouis en tant que représentant de l'État, car elles s'inscrivent pleinement dans la stratégie régionale eau-air-sol, portée par l'État en Auvergne-Rhône-Alpes. Donc bien évidemment, chaque fois que nécessaire, l'État sera partenaire pour faciliter et favoriser la mise en œuvre de ces différentes actions.

Peut-être avant de clôturer notre CCE, s'il y a une dernière prise de parole ou des questions éventuelles ?

**M. REY.-** Bonjour, excusez-moi, j'ai dû prendre la réunion un peu en retrait puisque nous avons eu des travaux sur notre commune, qui nous ont coupé l'accès à Internet, donc des problèmes techniques. C'est réparé.

Simplement, mais j'ai peut-être loupé le début, concernant les dossiers en attente, les dossiers sur les aides apportées au phonique. Nous avons envoyé un dossier, que nous

avons réactivé, concernant un groupe scolaire.

Comment cela se passe-t-il ?

Vous réceptionnez dès que le dossier est complet ?

**M. LASSAGNE.-** Oui, tout à fait, Monsieur REY. Vous me l'envoyez, et ensuite nous validons son éligibilité. Un bureau d'études viendra faire un diagnostic, estimer les travaux. Nous le ferons passer en commission d'aide aux riverains. Et si tout se passe bien, nous interviendrons.

**M. REY.-** Nous avons donc un retour de votre part par courrier.

Nous vous avons envoyé le dossier avec les devis correspondants.

**M. LASSAGNE.-** Il y a longtemps que vous l'avez envoyé ?

**M. REY.-** Mon secrétaire général n'est pas là. La semaine passée, je pense.

**M. LASSAGNE.-** Pour l'instant cela ne me dit rien, mais n'hésitez pas à lui dire de me rappeler ou de m'envoyer un mail pour que je vérifie.

**M. REY.-** D'accord, pas de problème.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci.

Monsieur GARCIA ?

**M. GARCIA.-** Je voulais déjà répondre à la question de M. REY à propos de son dossier sur l'école de Diémoz. Je pense que Diémoz n'est pas dans le PGS, donc si cela peut lui éviter de faire un dossier pour pas grand-chose, c'est un premier point.

Et en termes de fonctionnement, pour obtenir l'éligibilité, un contrôle acoustique est réalisé, et les devis sont faits après, à partir du diagnostic acoustique.

Voilà pour la partie insonorisation, que je connais un peu...

**M. REY.-** Juste par rapport à Diémoz, tu sais qu'un projet a été étudié, de rapprochement PEB-PGS. C'est dans ce cadre que nous l'avons envoyé.

**M. GARCIA.-** Je ne sais pas si cela a abouti ou pas.

**M. REY.-** Ce dossier de projet de rapprochement PEB-PGS, nous l'avons évoqué lors de notre rencontre avec le ministre dans le cadre de Ville & Aéroport.

**M. GARCIA.-** À ma connaissance, cela n'a pas été activé. Ce n'est pas grave. Mais la procédure, c'est d'abord l'éligibilité, le contrôle acoustique et les devis ensuite.

**M. REY.-** Bien sûr, on est d'accord. Mais nous avons déjà avancé, car aujourd'hui le monde économique est fragilisé, donc nous verrons si nous le faisons dans le plan de relance ou dans un autre cadre.

**M. GARCIA.-** D'accord.

Une précision également sur ce qu'a dit Lionel à propos des engagements. On ne se voit pas une fois tous les cinq ans. Les engagements, on en parle tout au long des quatre ou cinq années qui vont arriver. Ne serait-ce que pour les actualiser, pour en faire le bilan.

Car tout à l'heure, dans la présentation, Lionel a dit « *on travaille une fois tous les cinq ans* ». Non, on travaille en permanence sur ce dossier.

**M. LASSAGNE.-** Jean-Luc joue un peu sur les mots. Cinq ans, c'est la quinquennale du bilan et des nouveaux engagements, mais une fois par an, bien sûr. Une fois par an, on est d'accord.

**M. GARCIA.-** Le problème, c'est que des nouveaux sont arrivés dans le groupe. Si on leur dit d'entrée que l'on se voit une fois tous les cinq ans, ce n'est pas tout à fait ainsi que cela fonctionne.

**M. LASSAGNE.-** Tout à fait. Donc pour être très précis effectivement, les engagements, nous faisons un *reporting*, un rapport une fois par an en CCE. Ensuite, nous en discutons plus en détail en

comité permanent. Et comme je vous disais tout à l'heure, si l'on a loupé une action, on peut aussi la rajouter. C'est un document qui vit.

**M. GARCIA.-** Tout à fait.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci, Monsieur LASSAGNE, pour ces précisions.

Y a-t-il d'autres prises de parole ?

Monsieur HUET.

**M. HUET.-** Simplement pour dire que le PPBE, j'étais resté en retrait pour les raisons que je vous ai exposées. Je voudrais néanmoins signaler que l'ACENAS a participé au comité permanent et à la mise sur le papier de toutes ces actions qui sont envisagées, que ce sont des choses qui se font dans le bon sens, qui se sont déroulées en parfaite courtoisie, où nous avons pu faire passer nos idées.

Nous avons eu un dialogue tout à fait constructif, que je suis heureux de saluer.

**M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.-** Merci beaucoup, Monsieur HUET, pour ce rappel.

D'autres prises de parole ? *(Non)*

Nous arrivons au terme de notre commission.

Merci à tous pour votre participation active, et pour votre attention dans le cadre de cet exercice toujours un peu plus difficile par visioconférence.

Je remercie également l'ensemble des personnes qui sont présentes autour de moi, qui ont contribué très largement à sa préparation et à pouvoir répondre aux questions ou aux remarques formulées aujourd'hui.

Je vous souhaite à tous une très bonne fin de journée, et à très bientôt pour une prochaine réunion de la CCE.

Merci à tous, au revoir.

*(La séance est levée à 16 heures 12.)*