



CCE de Lyon-Saint Exupéry

20 juin 2017, Tristar



L'actualité de l'aéroport



Le trafic

↘ Bilan trafic 2016

	MOIS	% var 15/16	CUMUL	% var 15/16
Total Passagers commerciaux	725 183	15,8 %	9 553 250	9,8 %
Dont Locaux	722 554	16,0 %	9 498 718	10,0 %
Dont Transits	2 629	-21,2 %	54 532	-19,3 %
Mvts d'avions commerciaux	8 157	2,9 %	107 567	1,8 %
Trafic Fret & Poste avionnés	5 690,0	21,7 %	59 406,9	11,8 %
Dont fret avionné (tonnes)	4 980,0	16,4 %	53 336,8	9,3 %
Dont fret avionné (tonnes)	405,0	286,0 %	2 766,0	84,5 %
Dont poste avionnée (tonnes)	305,0	3,4 %	3 304,1	17,3 %



Zoom trafic 2017 (mai)

	MONTH	%YoY	YEAR-TO-DATE	%YoY
Total Commercial Passengers	915 266	6,3 %	3 980 151	9,8 %
Local	911 959	6,5 %	3 962 654	10,0 %
Transit	3 307	-39,4 %	17 497	-12,4 %

Commercial movements

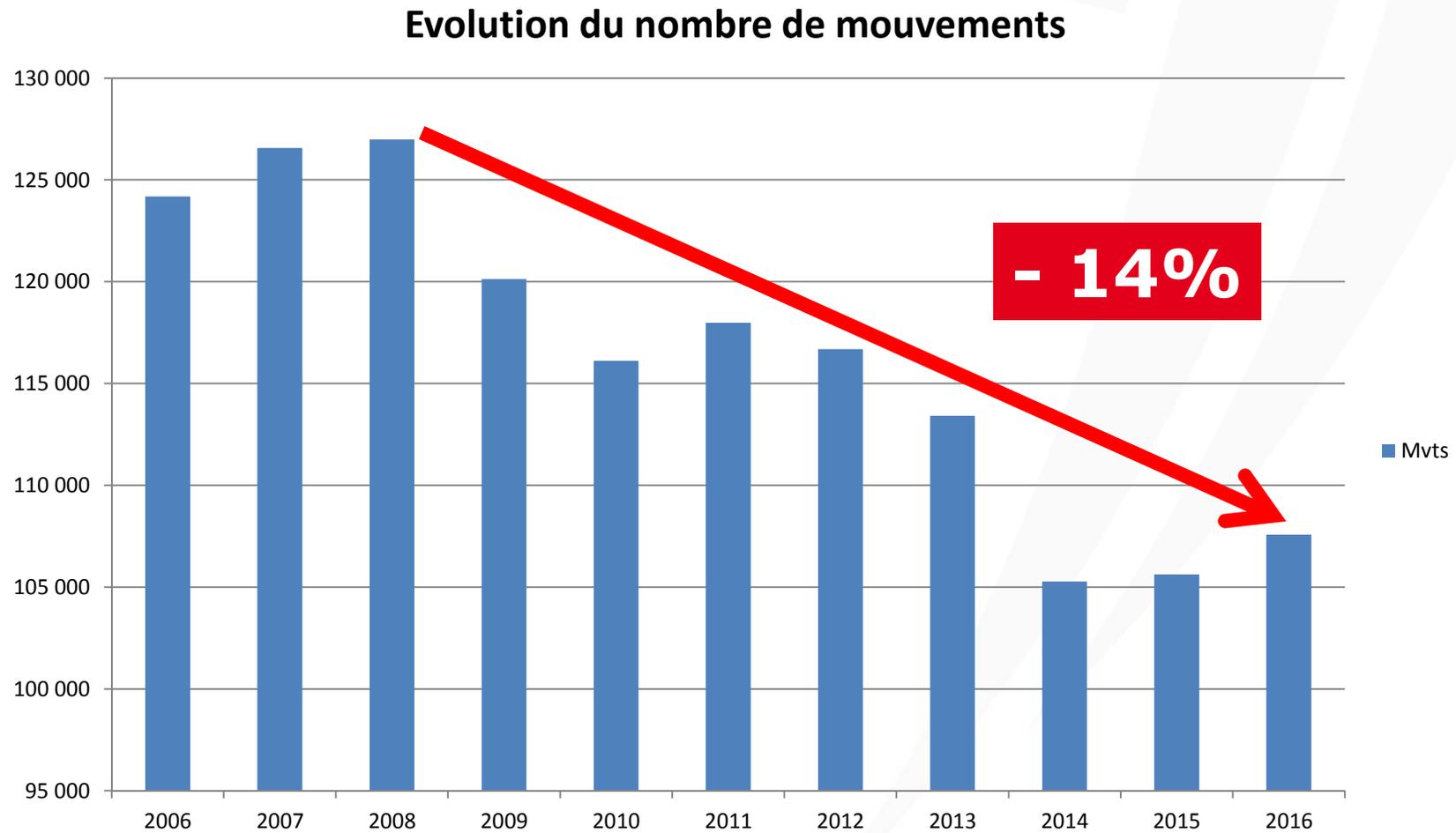
9 761

2,6 %

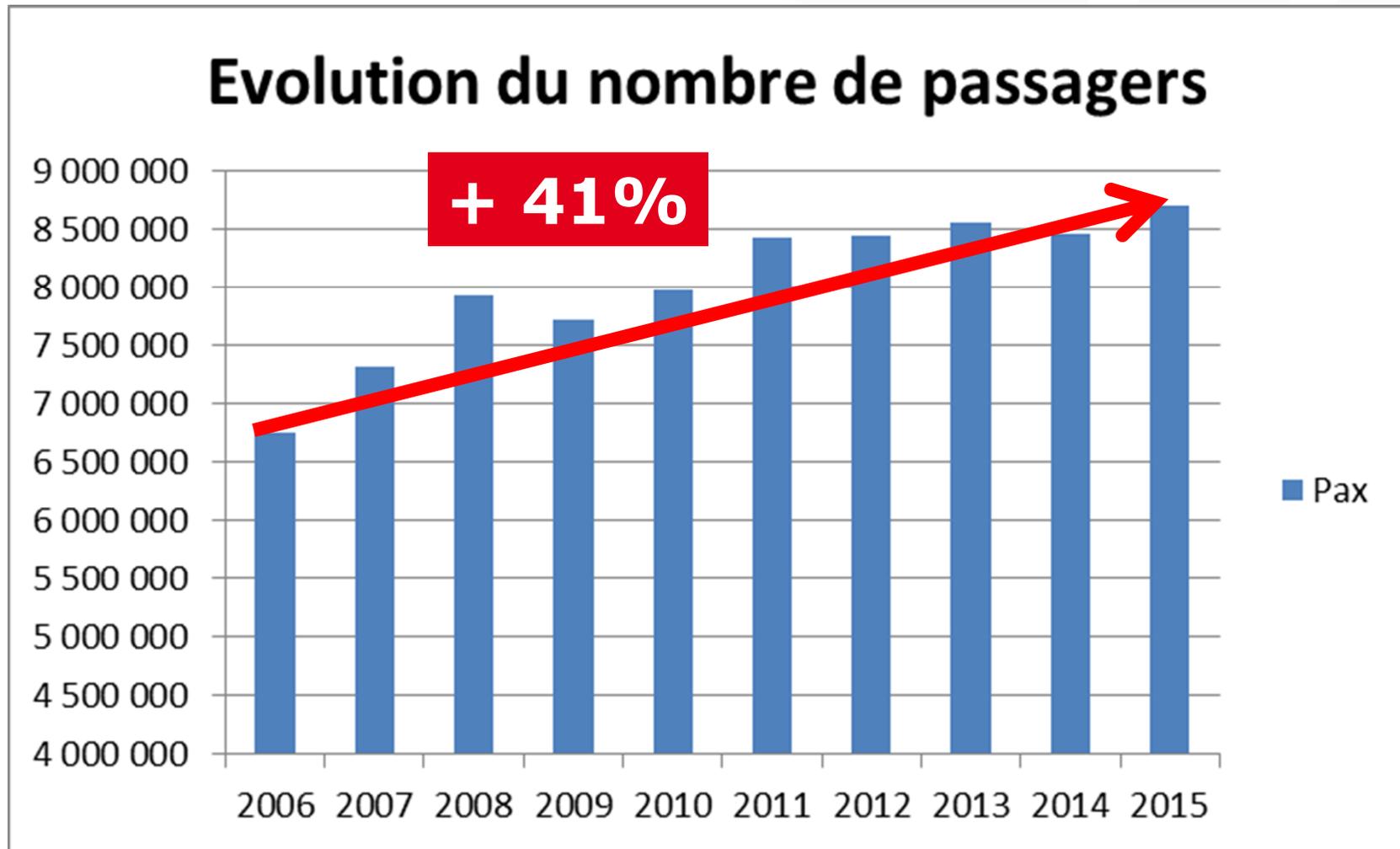
44 244

3,3 %

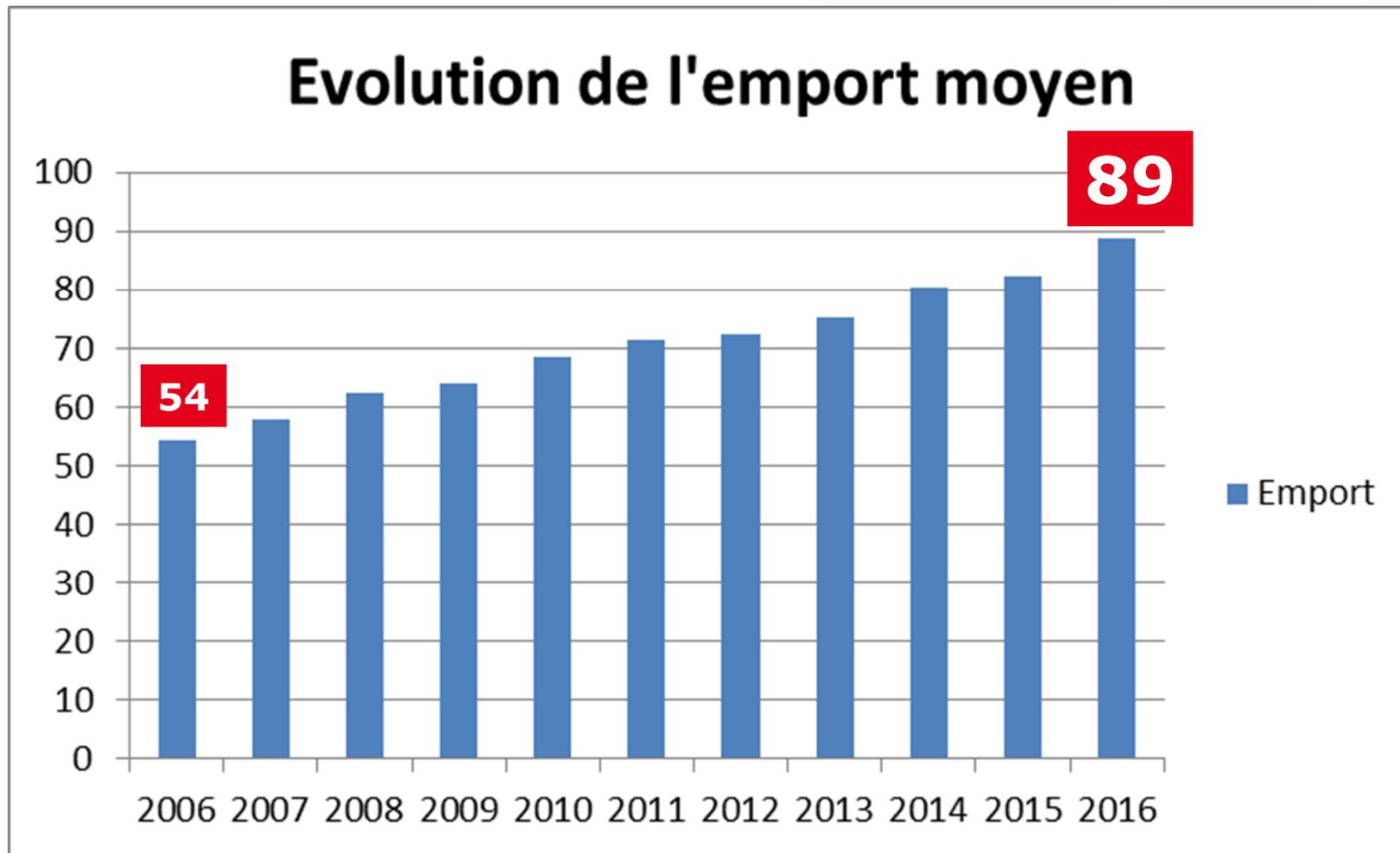
↘ Evolution du nombre de mouvements



↘ Evolution du nombre de passagers



↘ Emport moyen





Travaux et projets en cours

Mise en service du nouveau terminal

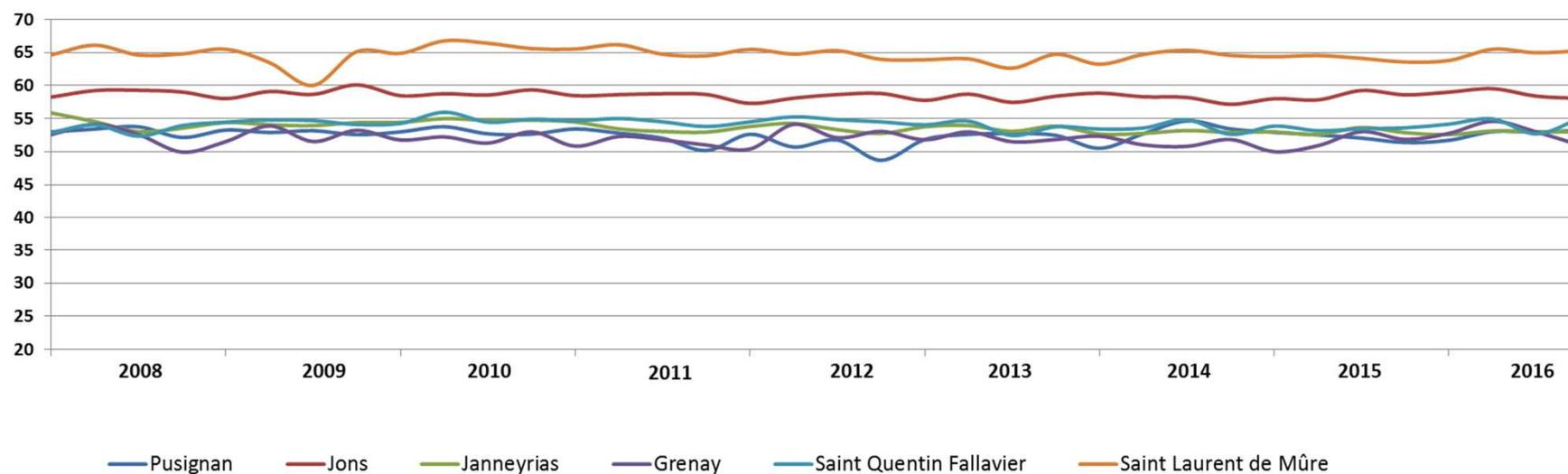




Le bruit

Bilan des stations de mesure de bruit

Moyenne trimestrielle Lden en dB(A) de 2008 à 2016



Développement du nombre de passagers en maîtrisant l'impact sonore



L'insonorisation des logements

BILAN SERVICE D'AIDE AUX RIVERAINS 2016

✓ 21 logements insonorisés

Montant de l'aide aux travaux versée : 285 655 €

Moyenne aide / logement = 13 602 €

✓ Bilan financier 2016 :

Recettes TNSA = 93 700 €

Dépenses * = 315 655 €

**diagnostics + travaux*

BILAN SERVICE D'AIDE AUX RIVERAINS

au 31/05/2017

- ✓ 1 logement validé en CCAR du 5 mai 2017
À St Quentin Fallavier

Total engagé : 12 163 €

- ✓ Bilan financier au 31/05/2017 :

Recettes TNSA 2017 = 1 733,53 €

Dépenses 2017 * = 225 244,04€

**diagnostics + travaux*

Arrêt TNSA au
01/11/2015

BILAN SERVICE D'AIDE AUX RIVERAINS

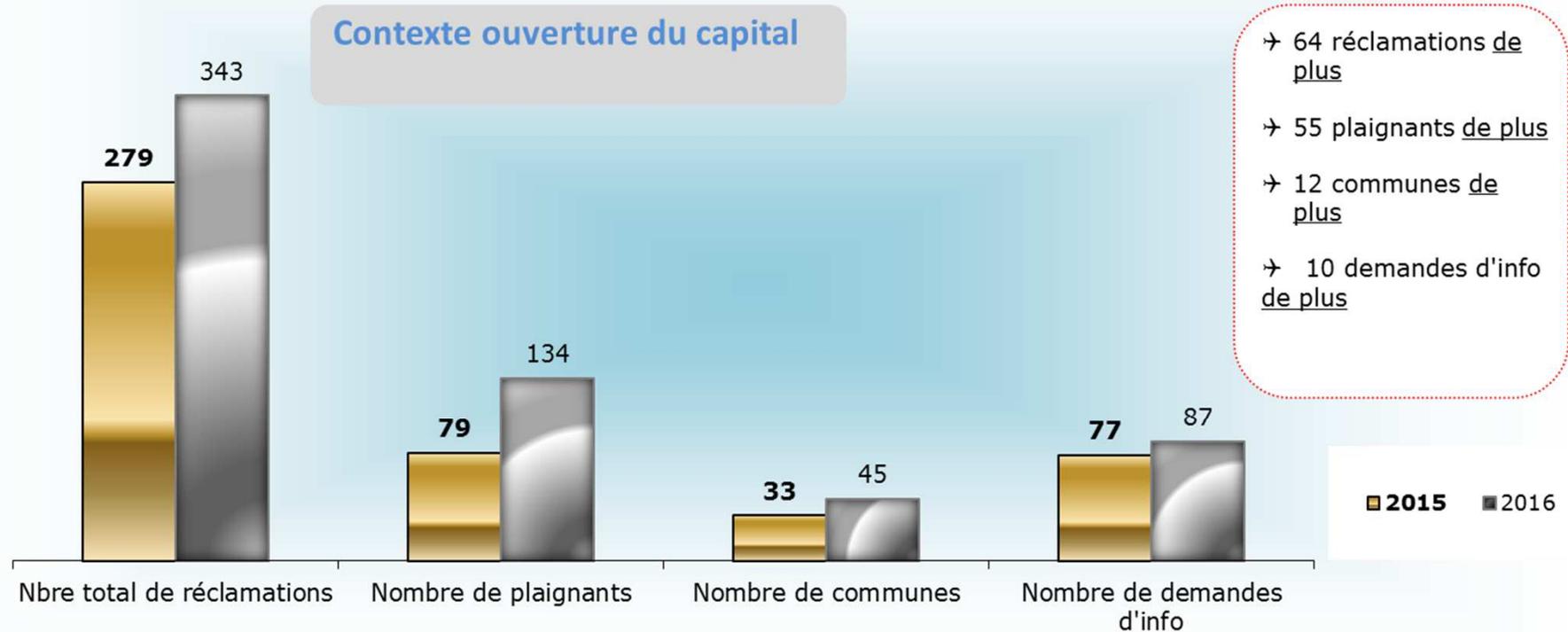
au 31/05/2017

- ✓ 5 dossiers en cours de constitution
- ✓ Reste 63 logements éligibles
- ✓ Solde disponible = 1 512 921 €



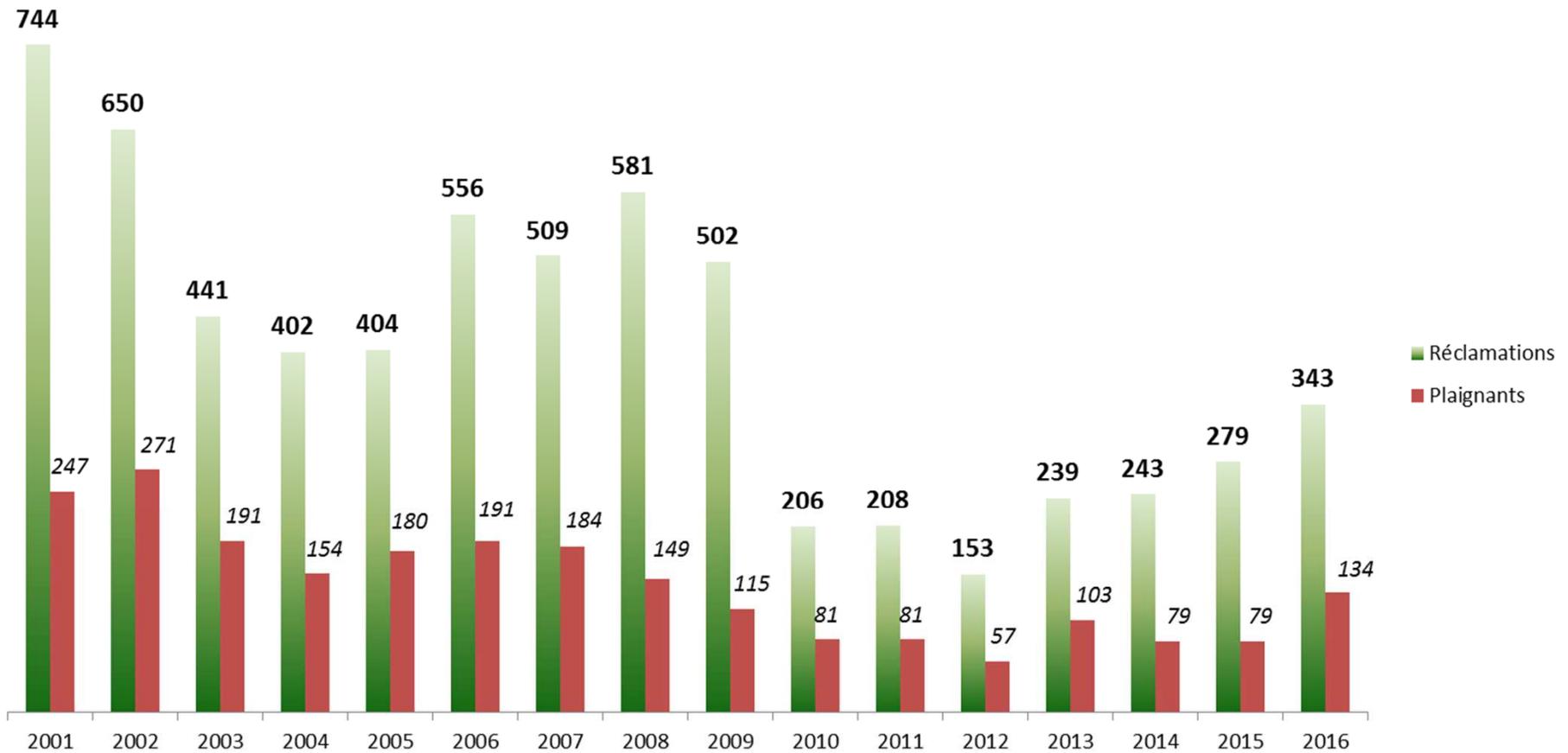
Réclamations

Réclamations - BILAN COMPARATIF 2015/2016

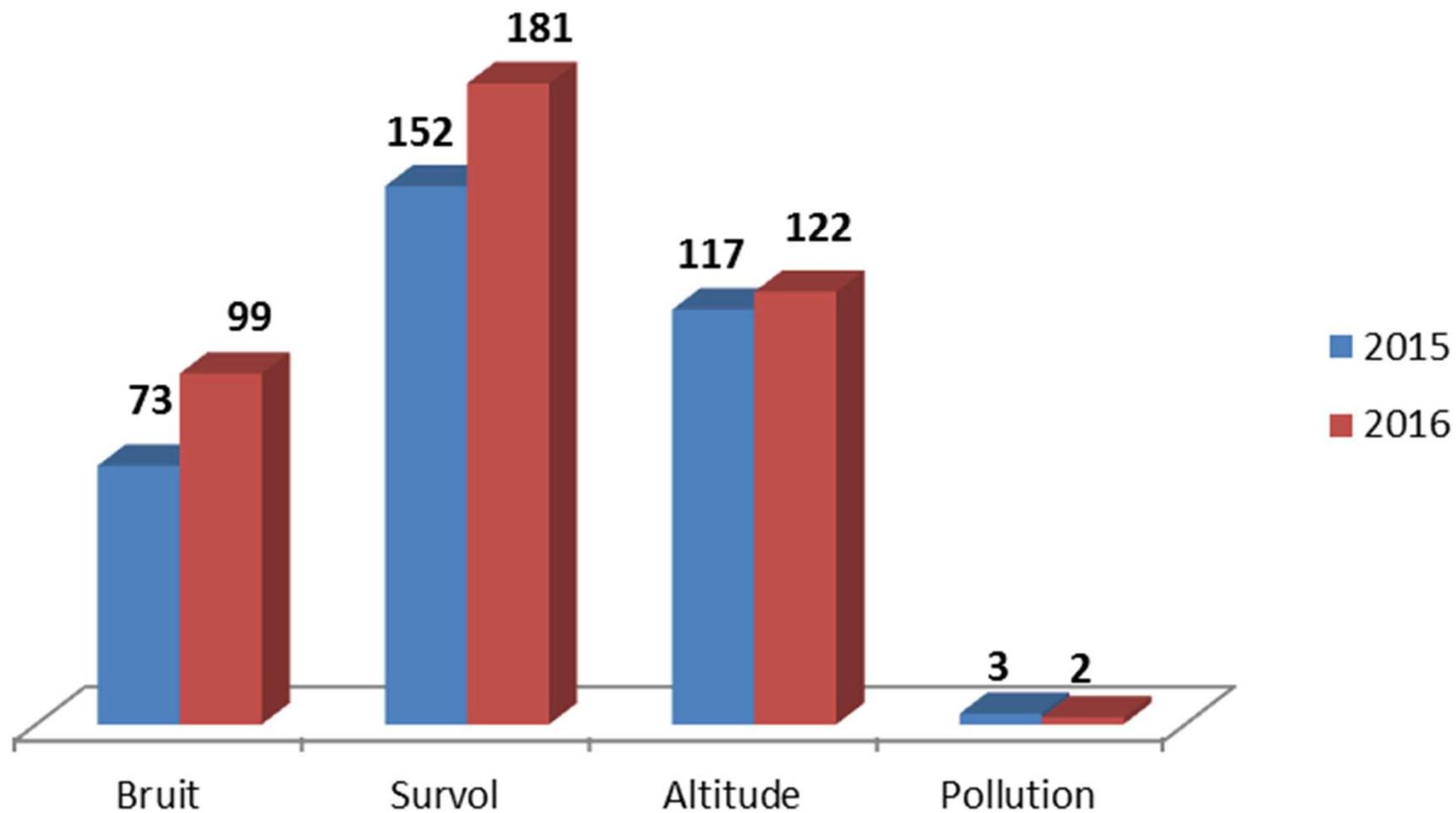


+ 23 % (comparatif 2015/2016)

↘ Evolution réclamations riverains de 2001 à 2016

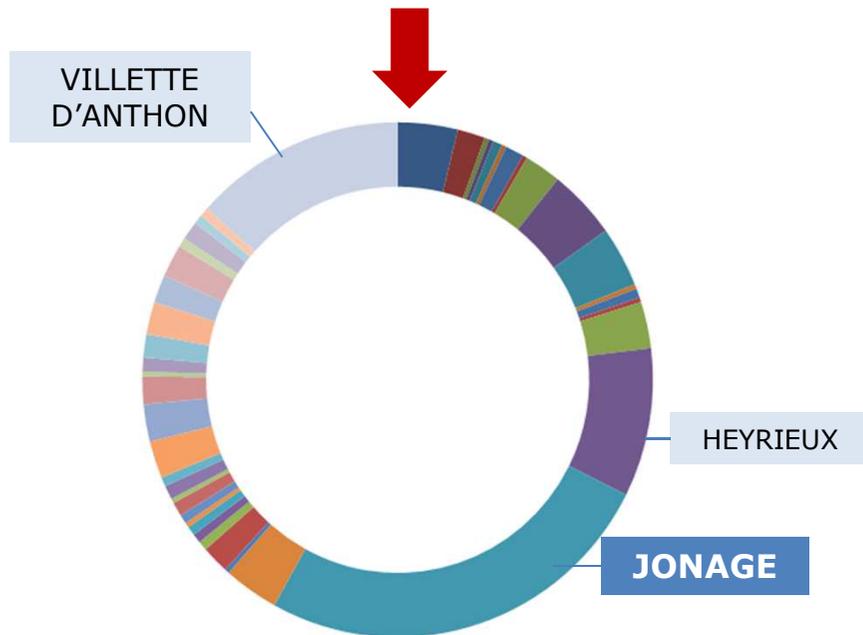


BILAN COMPARATIF DES CAUSES 2015/2016



↘ Bilan réclamations par commune

43 communes plaignantes dont 11 non riveraines



Sur 88 réclamations à JONAGE :
64 par 3 plaignants (soit 73%)

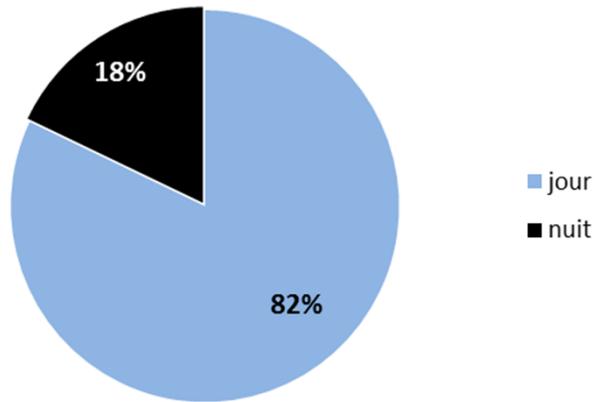
Sur 46 réclamations à VILLETTE D'ANTHON:
- 24 cause évitement METEO
- 11 cause approche à vue du 31/07/2016
- 3 cause remise de gaz
- 1 cause erreur SID

JONAGE	26%
VILLETTE D'ANTHON	13%
HEYRIEUX	9%
COMMUNAY	4%
BELIGNEUX	4%
DAGNEUX	4%
JONS	4%
GRENAY	3%
ST PIERRE DE CHANDIEU	2%
THIL	2%
SATOLAS ET BONCE	2%
ST BONNET DE MURE	2%

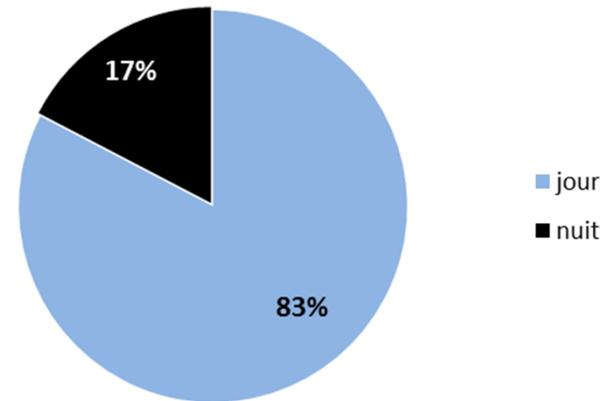
12 communes totalisent 75%



Bilan réclamations répartition jour / nuit



2015



2016

↘ Bilan réclamations – volume d'affaires traitées

28% des réclamations
ont nécessité
une enquête par le SNA

	2015	2016
réclamations	279	343
demandes d'infos	77	87
<i>total</i>	356	430

➤ **95 enquêtes demandées au SNA en 2016**

(75 en 2015 soit + **27%**)



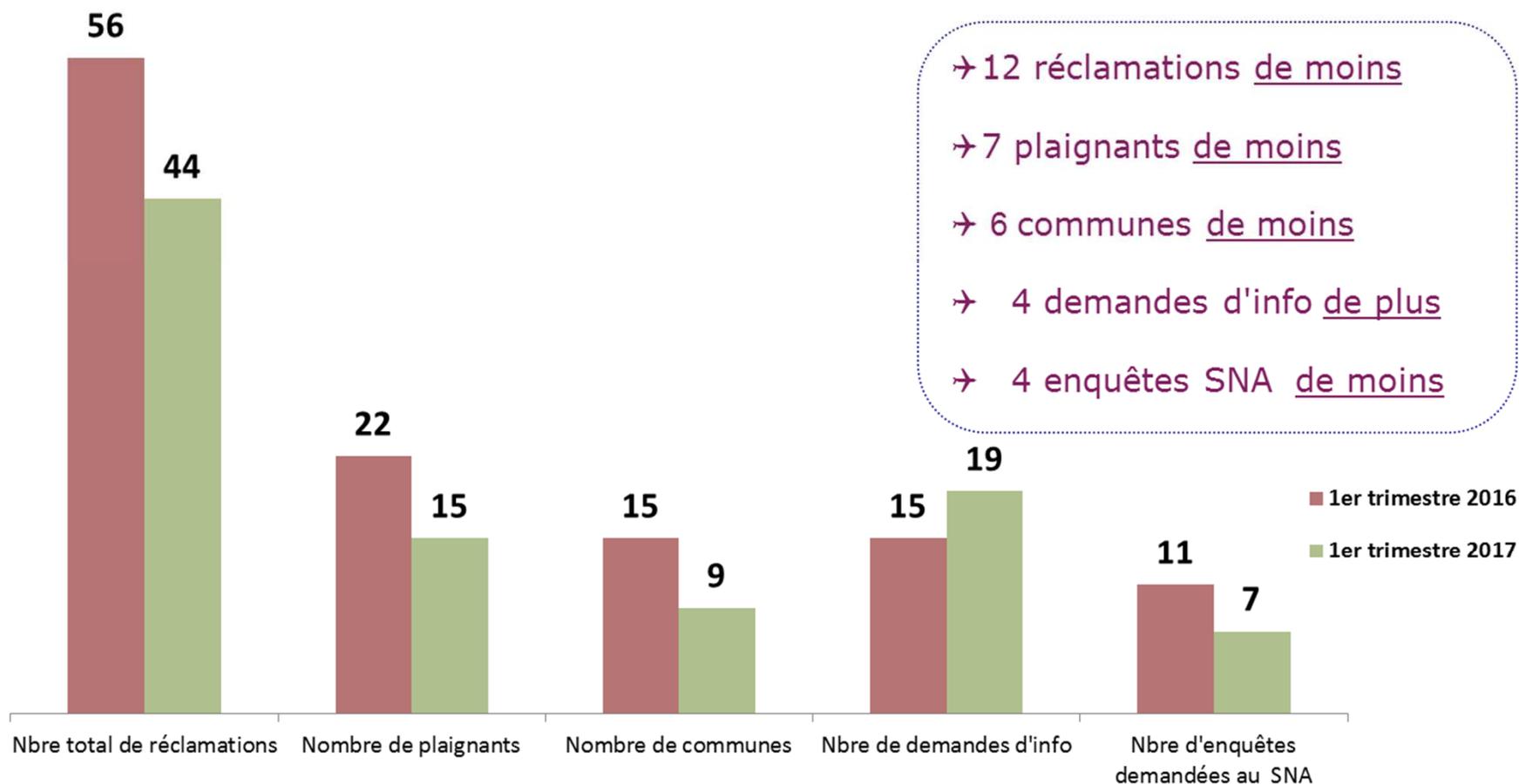
Bilan réclamations 2015 / 2016 délai de réponse



	2015	2016
Réclamations traitées en moins de 14 jours	70%	79%

BILAN COMPARATIF

1^{er} trimestre 2016 / 2017





Présentation de la démarche d'approche équilibrée

↘ Mise en œuvre de l'approche équilibrée dans le cadre de l'action 34

ADL Action 34 : Dans le respect de l'approche équilibrée, l'aéroport s'engage à demander la révision de l'arrêté de restrictions nocturnes actuellement en vigueur.



Définition de l'approche équilibrée

- 3) «approche équilibrée», la procédure élaborée par l'Organisation de l'aviation civile internationale en vertu de laquelle sont examinées de façon cohérente les diverses mesures disponibles, à savoir la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation dites «à moindre bruit» et les restrictions d'exploitation, en vue de traiter le problème du bruit de manière économiquement efficiente, aéroport par aéroport;

↘ Principes

2. Les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié. À cette fin, les États membres veillent à ce que:

- a) l'objectif de réduction du bruit pour l'aéroport concerné, en tenant compte, le cas échéant, de l'article 8 et de l'annexe V de la directive 2002/49/CE, soit défini;
- b) les mesures envisageables pour réduire les répercussions des nuisances sonores soient déterminées;
- c) le rapport coût-efficacité probable des mesures d'atténuation du bruit soit évalué de manière approfondie;
- d) les mesures, compte tenu de l'intérêt public en matière de transport aérien et en ce qui concerne les perspectives de développement de leurs aéroports, soient sélectionnées sans nuire à la sécurité;
- e) les parties prenantes soient consultées en toute transparence sur les mesures prévues;
- f) les mesures soient adoptées et des informations suffisantes à leur égard soient prévues;
- g) les mesures soient mises en œuvre; et
- h) un mécanisme de recours en cas de contentieux soit prévu.

↘ La recherche du meilleur coût-efficacité

3. Les États membres veillent à ce que, lorsque des mesures sont prises en matière de bruit, l'association suivante des mesures envisageables soit examinée, en vue de déterminer la mesure ou la combinaison de mesures présentant le meilleur rapport coût-efficacité:

a) l'effet prévisible d'une réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien;

b) la planification et la gestion de l'utilisation des terrains;

c) des procédures opérationnelles de réduction du bruit;

d) des restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée.

Au nombre des mesures envisageables peut figurer, si nécessaire, le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité. Les États membres, ou les organismes gestionnaires d'aéroports, selon le cas, peuvent offrir des incitations économiques pour encourager les exploitants d'aéronefs à utiliser des aéronefs moins bruyants pendant la période de transition visée à l'article 2, point 4). Ces incitations économiques sont conformes aux règles applicables en matière d'aides d'État.



Pistes pour la réduction des nuisances sonores

Au nombre des mesures envisageables peut figurer, si nécessaire, le retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité. Les États membres, ou les organismes gestionnaires d'aéroports, selon le cas, peuvent offrir des incitations économiques pour encourager les exploitants d'aéronefs à utiliser des aéronefs moins bruyants pendant la période de transition visée à l'article 2, point 4). Ces incitations économiques sont conformes aux règles applicables en matière d'aides d'État.

4. Dans le cadre de l'approche équilibrée, les mesures peuvent être distinguées selon le type d'aéronef, les caractéristiques acoustiques de l'aéronef, l'utilisation des installations aéroportuaires et de navigation aérienne, les trajectoires de vol et/ou le créneau horaire concerné.

5. Sans préjudice du paragraphe 4, les restrictions d'exploitation prenant la forme du retrait des aéronefs présentant une faible marge de conformité n'affectent pas les aéronefs civils subsoniques qui se conforment, par une certification initiale ou une recertification, à la norme de bruit fixée au volume 1, deuxième partie, chapitre 4, de l'annexe 16 de la convention de Chicago.

6. Les mesures ou une combinaison de mesures prises conformément au présent règlement pour un aéroport donné n'entraînent pas de restrictions au-delà de ce qui est nécessaire pour réaliser les objectifs environnementaux de réduction du bruit qui ont été fixés pour cet aéroport. Les restrictions d'exploitation n'ont aucun caractère discriminatoire, en particulier en termes de nationalité ou d'identité, et ne sont pas arbitraires.

↘ Calendrier

Premier semestre :

1/ Expression des parties prenantes sur la base des hypothèses suivantes :

- Interdiction des avions de marge inférieure à 13 EPNdb entre 22h30 et 6h00 et entre minuit et 5h30
- Interdiction des avions de marge inférieure à 12 EPNdb entre 22h30 et 6h00 et entre minuit et 5h30
- Interdiction des avions de marge inférieure à 10 EPNdb entre 22h30 et 6h00 et entre minuit et 5h30
- Interdiction des avions de marge inférieure à 8 EPNdb entre 22h30 et 6h00 et entre minuit et 5h30
- Proposition des associations ACENAS, CORIAS : interdiction des avions de marge inférieure à 13 EPNdb entre minuit et 5h30 et une interdiction totale la nuit de samedi à dimanche de 23h00 à 6h00

CCE de juin : Présentation des principes de l'étude d'approche équilibrée.

CCE décembre 2017 (ou début 2018) : Avis de la CCE sur la proposition de nouvel arrêté.



Présentation de la politique
environnementale de VINCI
Airports



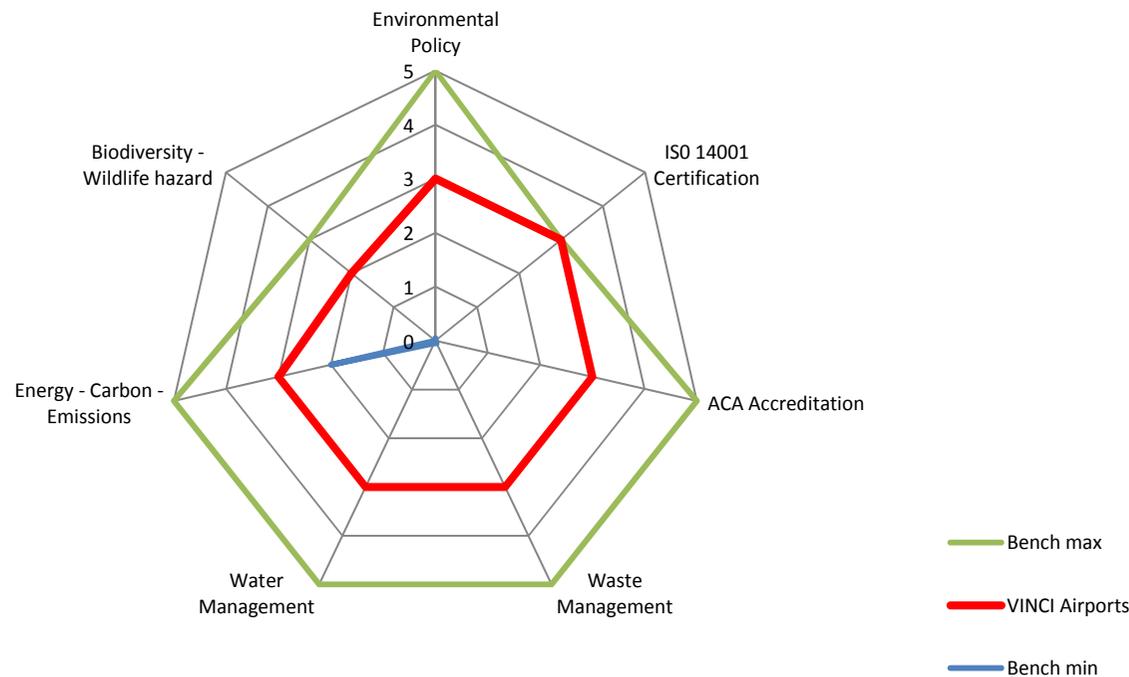
PRÉSENTATION DE LA
POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE
DE VINCI AIRPORTS

CCE LYS 20 Juin 2017

Un CONTEXTE qui impose de nombreuses obligations réglementaires et pousse à s'aligner sur des initiatives volontaires

<p>En Europe, une réglementation mature et complexe</p> <p>ACNUSA Loi sur l'eau EU-ETS</p> <p>Directive EU Efficacité Energétique</p> <p>ICPE</p>	<p>Dans les pays éloignés, une pression qui monte (ONG, réglementation internationale, IFC)</p> <p>GREENPEACE WORLD BANK IFC International Finance Corporation World Bank Group</p>
<p>Plus de 191 aéroports impliqués dans la démarche ACA à différents niveaux</p> <p>Repartition géographique des accréditations ACA</p> <p>airport carbon accreditation</p>	<p>La démarche de certification ISO 14001 se développe en Europe comme sur les autres continents</p> <p>ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM ISO 14001</p>

Un BENCHMARK qui laisse entrevoir des marges de manœuvre pour se différencier en matière d'Environnement



Niveau Critère de notation (ISO 14001 & ACA)

5	Certification pour tous les aéroports
4	Certification en cours pour tous les aéroports
3	Engagements pour certains aéroports
2	Certifications pour certains aéroports
1	Certifications en cours pour certains aéroports
0	Pas de certification

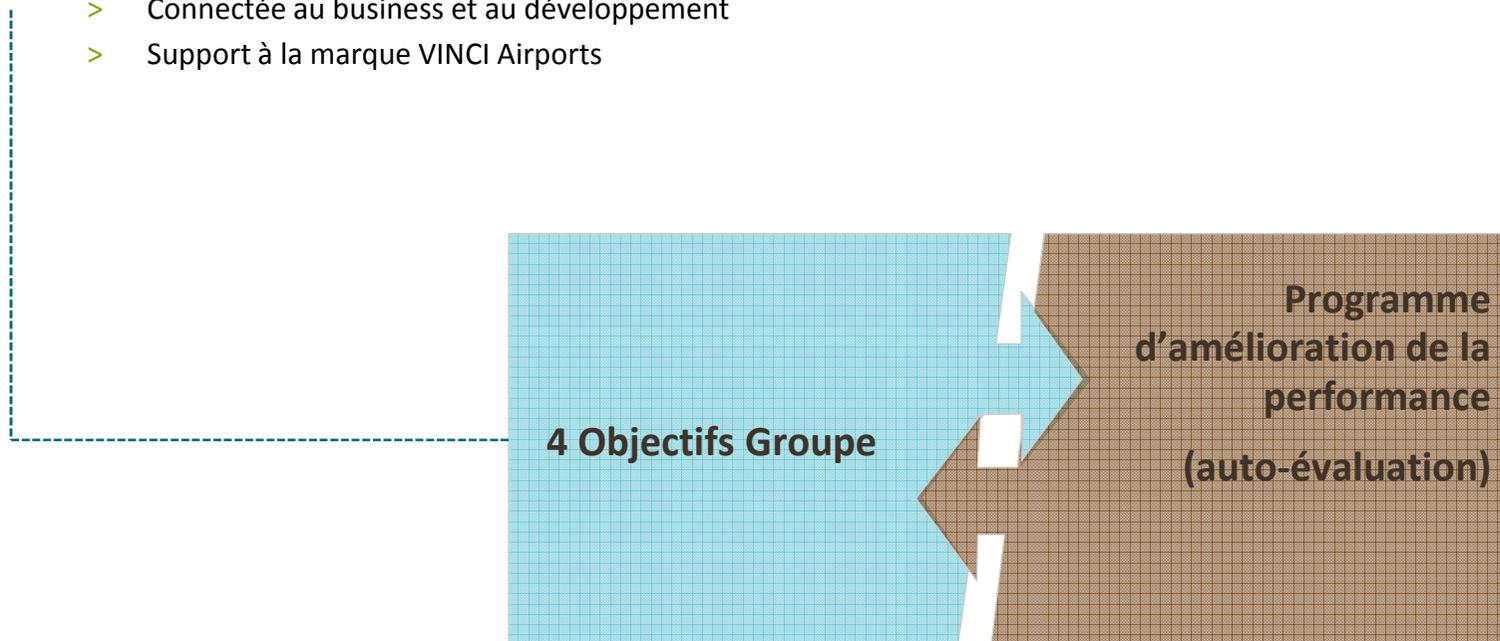
Niveau Critère de notation

5	Politique groupe et engagements chiffrés
4	Politique groupe sans engagements chiffrés
3	Engagements chiffrés sur quelques aéroports
2	Politique sur quelques aéroports
1	Bonnes pratiques sur quelques aéroports
0	Aucun état des lieux réalisé, aucune notion de la maîtrise ou non du sujet

2 piliers complémentaires

Principes de la politique

- > Simple et Claire (pour l'externe et l'interne)
- > Connectée au business et au développement
- > Support à la marque VINCI Airports



4 OBJECTIFS GROUPE À HORIZON 2020



- 20% D'INTENSITÉ ÉNERGÉTIQUE PAR RAPPORT À 2013



100% DES AÉROPORTS ACCRÉDITÉS SELON L' AIRPORT CARBON ACCREDITATION



100% DES AÉROPORTS AYANT DÉPLOYÉ LA STRATEGIE BIODIVERSITÉ



100% DES AÉROPORTS CERTIFIÉS ISO 14001

Un outil d'autoévaluation sur 7 thématiques environnementales, et 5 niveaux de performance, construit avec les aéroports :

-  **Réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre**
-  **Amélioration du tri et de la valorisation des déchets**
-  **Préservation de la biodiversité**
-  **Lutte contre les nuisances sonores**
-  **Mise en place un Système de Management Environnemental**
-  **Réduction des consommations en eau**



EXEMPLE THEME DECHETS

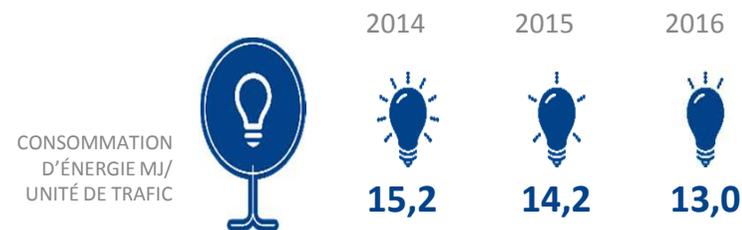
2. Réduire la production de déchets et les valoriser				
Niveau 0 - Faible	Niveau 1 - Débutant	Niveau 2 - Engagé	Niveau 3 - Dynamique	Niveau 4 - Avancé
Le niveau 1 n'est pas entièrement atteint. ✓	L'aéroport connaît les réglementations en vigueur relatives au tri et à la gestion des déchets. ✓	Un responsable en charge des problématiques liées aux déchets est désigné et formé, et les acteurs internes concernés sont identifiés. ✓	Un système de gestion des déchets est en place au sein de l'aéroport. Il existe un plan d'actions assorti d'objectifs quantitatifs et un suivi périodique. ✓	Les objectifs de réduction de la quantité de déchets produits et d'augmentation du taux de valorisation sont atteints et de nouveaux engagements sont pris au sein de l'aéroport. ✓
	L'aéroport a réalisé un état des lieux des différentes sources et différents types de déchets produits et l'a communiqué au Groupe. ✓	La quantité de déchets produits est suivie pour chacune des sources et est reportée annuellement au Groupe. ✓	Les acteurs internes identifiés au sein des différentes directions sont formés/sensibilisés à la gestion des déchets et les rôles de chacun sont définis. ✓	L'aéroport a défini un cahier des charges avec ses différents partenaires afin qu'ils entreprennent des actions concrètes de gestion de leurs déchets. ✓
		Les contrats d'enlèvement sont définis et les bordereaux de suivi des déchets réglementaires ont été conservés et archivés. ✓	Une communication à destination des salariés et des différentes parties prenantes de l'aéroport est en place afin de les impliquer dans la démarche engagée. ✓	Des audits externes des prestataires sont réalisés. ✓
		Des actions ponctuelles de sensibilisation auprès des salariés à la réduction des déchets produits ont été lancées. ✓		Des événements de communication externe sont organisés afin de sensibiliser et d'impliquer l'ensemble des parties prenantes dans une démarche de réduction des déchets. ✓
		L'aéroport a connaissance des pratiques des autres aéroports en matière de gestion des déchets. ✓		Une réflexion autour de l'économie circulaire est engagée au sein de l'aéroport. ✓



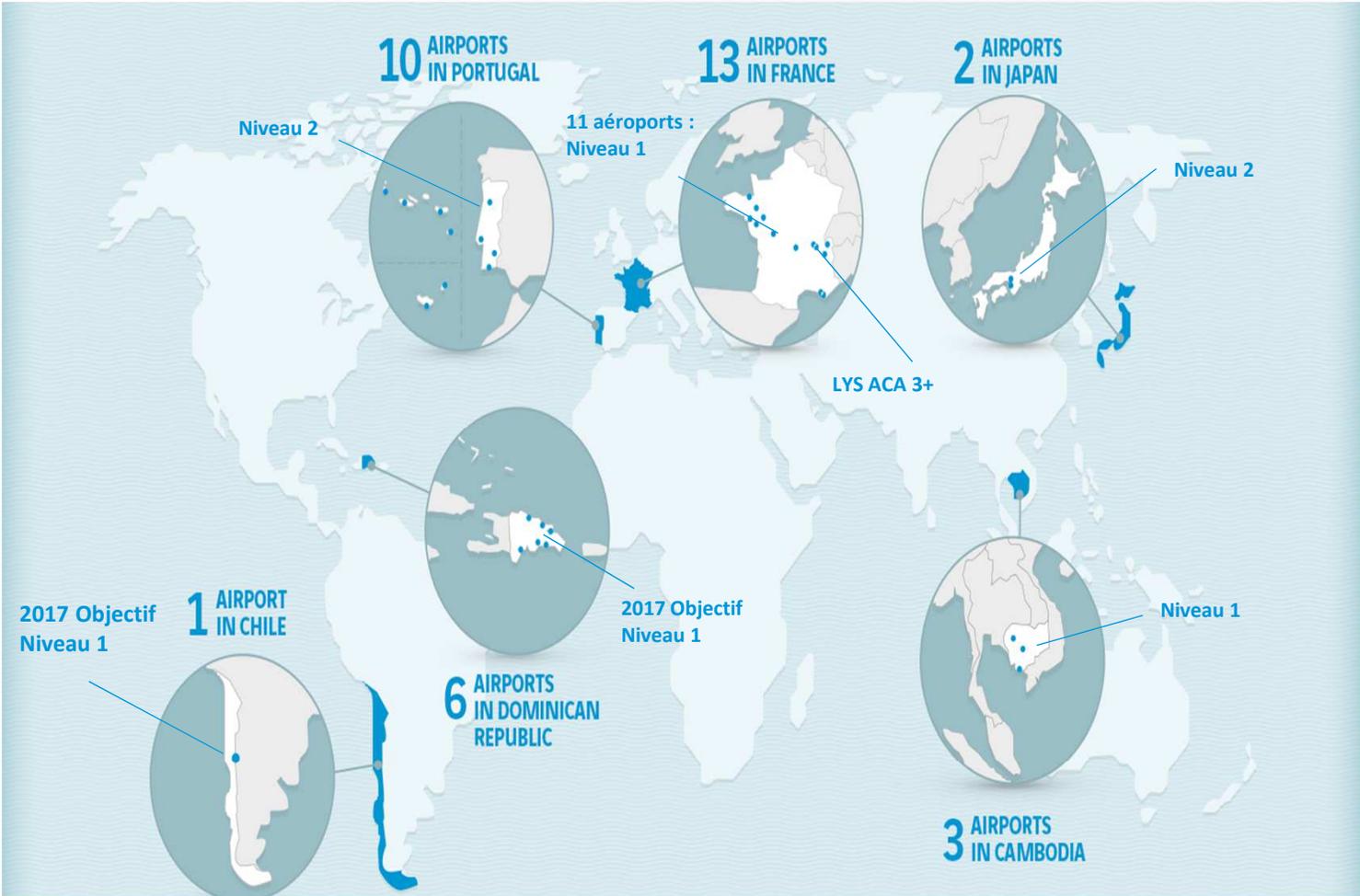
- 20 D'INTENSITÉ ÉNERGÉTIQUE ENTRE 2013 ET 2020



- **Systematisation des audits énergétiques sur toutes les plateformes aéroportuaires**
- **Identification des actions d'économies d'énergies**
- **Mise en œuvre : exemple Relamping LED sur les aéroports Français**
- **Préconisations de technologies efficaces énergétiquement dans les nouveaux projets**



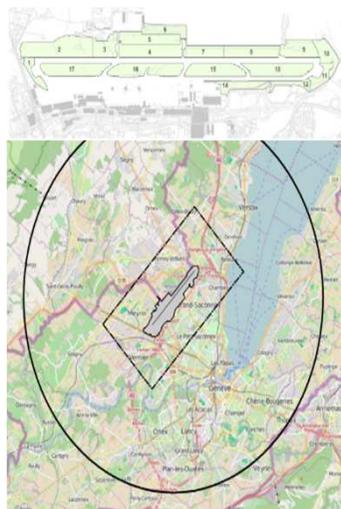
NIVEAU D'ACCRÉDITATION ACA DANS LE MONDE



Constat :

- Idée reçue d'une incompatibilité entre biodiversité et opérations aéroportuaires (risque aviaire)
- Plateforme aéroportuaire : surface importante dont les espaces verts peuvent représenter 70 % de la surface totale de la plateforme
- Des démarches volontaires émergent dans le secteur aérien : HOP! Biodiversité par exemple
- Contexte réglementaire contraignant
- Pas de démarche « Groupe » dans l'aéroportuaire
- Des connaissances des enjeux hétérogènes
- Une communication limitée...

STRATEGIE BIODIVERSITE : Identifier les enjeux biodiversité de la plateforme et construire un plan de gestion de la biodiversité cohérent avec la gestion du péril animalier



Statut de vulnérabilité milieux/espèces
1. En danger susceptibles de disparaître
2. Vulnérables
3. Rares et menacées
4. Rares non menacées
5. Peu communes
6. Communes
7. Très communes

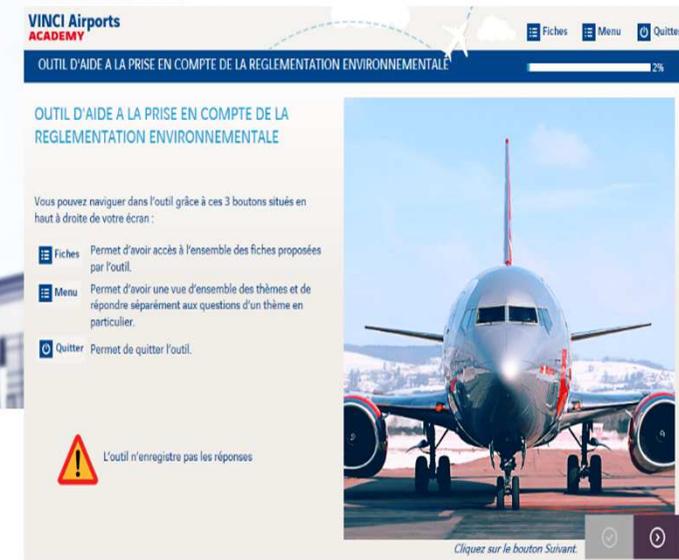
Indice d'abondance
a. disparu
b. insignifiant (rare)
c. peu fréquent
d. occasionnel
e. fréquent
f. très fréquent

Statut de vulnérabilité	Indice d'abondance					
	Disparu	Insignifiant	Peu fréquent	Occasionnel	Fréquent	Très fréquent
Très commune						
Commune						
Peu commune						
Rare non menacé						
Rare et menacé						
Vulnérable						
En danger						
MATRICE DES ENJEUX DE LA BIODIVERSITE	Indice d'abondance					



Objectif : 100 % des aéroports certifiés d'ici 2020:

VINCI Airports accompagne les aéroports en proposant via la VINCI Airports Academy des modules de formations et sensibilisation environnement



INDICATEURS DE PERFORMANCE GLOBALE



	2014	2015	2016		2014	2015	2016
NOMBRE DE PLAINTES PAR AN	94	88	88	% D'AÉROPORTS AYANT MIS EN ŒUVRE LA STRATEGIE BIODIVERSITÉ	00%	00%	00%
ÉVOLUTION DU TAUX DE VALORISATION	76,6%	76,7%	86,5%	% D'AÉROPORTS ACCRÉDITÉS ACA	100%	100%	100%
CONSOMMATION D'EAU LITRES/TU	18,8	18,6	16,8	% D'AÉROPORTS CERTIFIÉS ISO 14001	48%	57%	57%
CONSOMMATION D'ÉNERGIE MJ/ UNITÉ DE TRAFIC	15,2	14,2	13,0	GHG EMISSIONS Kg CO ₂ eq. / TRAFFIC UNIT	1,46	1,38	1,50

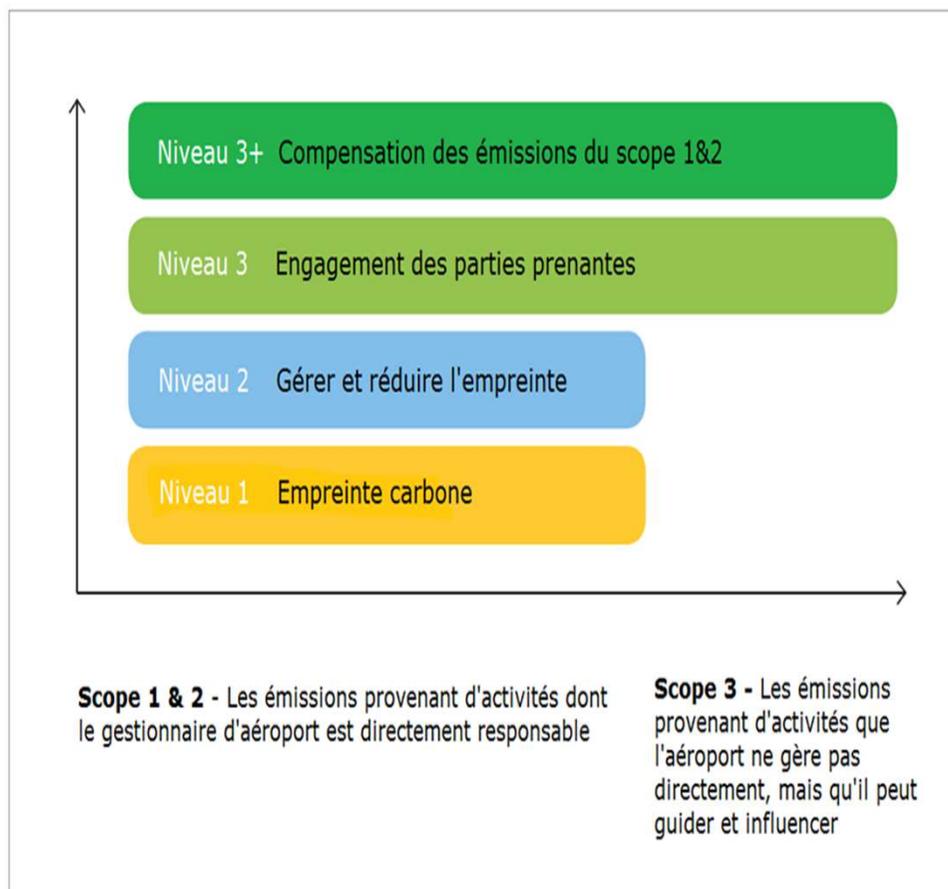


MERCI POUR VOTRE ATTENTION !



Présentation de l'Airport Carbon Accreditation 3+

Airports Carbon Accreditation



- Obtention du niveau 1 en 2013
- Obtention du niveau 2 en 2014
- Renouvellement niveau 2 en 2015 et 2016
- Test niveau 3 en 2016 basé sur les données 2014
- Obtention du niveau 3 en novembre 2016 basé sur les données 2015
- La neutralité carbone avec l'obtention du niveau 3+ en 2017 basé sur les données 2016

Résultats 2017

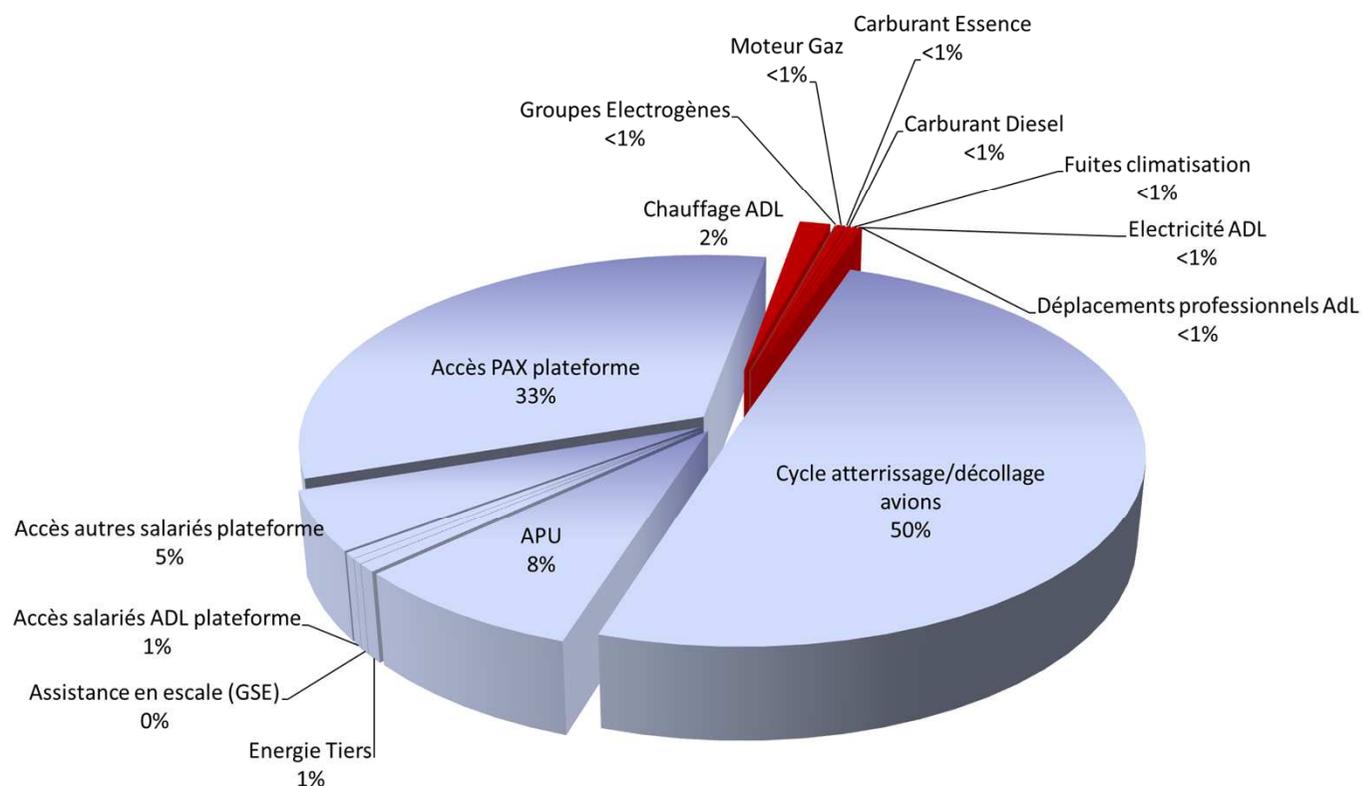
→ Atteinte de la neutralité carbone avec 4600 tonnes de CO2 compensées pour l'année 2016

→ Choix de compensation avec le projet « New Lao Stove » porté par l'ONG GERES au Cambodge (diffusion de fours améliorés)



Airports Carbon Accreditation

Emissions 2016 en équivalent CO2 plateforme Lyon-Saint Exupéry



■ Emissions des parties prenantes 178 114 tonnes de CO2 soit environ 97% du total plateforme

■ Emissions Aéroports de Lyon 4 535 tonnes équivalent CO2 soit moins de 3% du total plateforme



Présentation de l'Airport Carbon Accreditation 3+