

COMMISSION CONSULTATIVE POUR L'ENVIRONNEMENT
AÉROPORT LYON SAINT-EXUPERY



Mardi 12 décembre 2017



Ordre du jour

	Page
1. Actualité de l'aéroport	2
2. Point d'étape – Etude d'approche équilibrée.....	18
3. Vent et changement climatique.....	31
4. Points divers.	39

(La séance est ouverte à 14 h 30, sous la présidence de M. le Préfet CHEVRIER).

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Bonjour.

Bienvenue à cette session de la commission environnement dans ce bel avion Tristar. Nous avons quatre points à l'ordre du jour, le premier étant le point d'actualité de l'aéroport.

1. Actualité de l'aéroport

➤ Trafic

▪ Bilan à novembre 2017

M. LASSAGNE.- Sur la totalité de l'année nous sommes en croissance au niveau des passagers de 7,9 %.

L'évolution des mouvements se traduit par une légère augmentation de 1,7 % à 101 059 mouvements commerciaux. Le fret est en légère décroissance puisqu'il accuse un recul de 1 % sur cette année 2017 non encore terminée ; je vous présenterai l'année consolidée au mois de juin.

➤ Bilan service d'aide aux riverains 2016

- 21 logements ont été insonorisés pour un montant total de 285 655 €. La moyenne d'aide par logement est de 13 600 €.

La TNSA s'est arrêtée le 1^{er} novembre 2015, mais nous avons encore quelques recettes : 93 700 € pour un total de dépenses de 315 655 €.

Un logement a été validé en CCAR le 5 mai à Saint-Quentin-Fallavier pour un montant de 12 163 €.

En 2017, 17 travaux ont été réalisés, il en reste encore deux en cours

Le bilan financier au 30 novembre 2017 est le suivant :

Nous devrions logiquement arriver à 0 € pour les recettes TNSA, mais nous n'y sommes pas encore puisque nous avons 5 800 € de recettes pour une dépense engagée de 268 541 €.

Il reste toujours dans l'enveloppe la fameuse soixantaine de logements éligibles pour un solde disponible de 1 473 307 €, sachant que nous avons 31 989 € d'indus, qui correspondent à des erreurs de comptabilité : ces montants ont été prélevés sur les compagnies et versés sur le compte de la TNSA, alors que la TNSA avait été portée à 0. Il y a donc un décalage que nous nous apprêtons à rembourser dès lors que le service central nous en fera la demande.

➤ **Bilan des réclamations riverains**

▪ **Comparatif 2015-2016 :**

Nous sommes en croissance sur 2016 : 343 réclamations par rapport à 279 en 2015 émanant de 134 plaignants habitant dans 45 communes différentes.

Il y a eu 89 demandes d'information.

Mme RUF.- Et 116 demandes d'enquête à l'aviation civile, qui sont également en augmentation.

M. LASSAGNE.- Sur le chiffre global des 343 réclamations.

▪ **Comparatif 1^{er} semestre 2016-2017 :**

Nous avons 49 réclamations en plus, mais 13 plaignants en moins et 6 communes de moins par rapport à 2016.

Nous avons demandé deux enquêtes supplémentaires et nous avons eu 13 demandes d'information de moins.

▪ **Bilan comparatif des causes 2015-2016**

Nous notons une augmentation un peu générale mais de manière plus prononcée sur le bruit : 108 ont été déclenchées par une gêne sonore, 193 par un survol, et 125 sont relatives à l'altitude.

Vous constatez la répartition sur le graphique (*camembert*) : la moitié est due au survol, un quart au bruit, et un quart à l'altitude.

▪ **Bilan des causes du 1^{er} janvier au 31 octobre 2017**

Elles ne varient pas énormément, la majorité des réclamations est due au survol (59 %), 23 % sont dus à l'altitude et 18 % au bruit.

Nous avons une recrudescence des réclamations au virage autorisé au-dessus de 5 000 pieds. Ce phénomène est apparu ces deux dernières années.

▪ **Bilan réclamations par commune**

Cette année, le « gagnant » est Jonage. Le trio de tête est composé de Jonage, Villette-d'Anthon, et Thil :

- Jonage	17 %
- Villette-d'Anthon	14 %
- Thil	12 %

Ensuite, ce sont :

- Heyrieux	9 %
- St Laurent de Mure	7 %
- St Bonnet de Mure	5 %

Le peloton de queue est composé de Saint-Pierre de Chandieu, Dagneux, Grenay, Villemoirieu.

Schématiquement, 76 % des réclamations sont issues de ces 10 communes ; ce sont les 10 communes d'où viennent le plus de plaignants.

▪ **Bilan des réclamations riverains : répartition jour/nuit**

En 2016, 80 % des réclamations étaient des réclamations sur un événement de jour, et 19 % sur un événement nocturne.

En 2017, au 31 octobre, nous sommes à 89 % sur un événement de jour et 11 % sur un événement de nuit.

▪ **Bilan des réclamations riverains : délai de réponse du 1^{er} janvier au 31 octobre 2017**

Généralement, on répond avec le même média : 72 % des réponses ont été faites par mail et 28 % par téléphone.

S'agissant des réclamations traitées en 14 jours, nous étions à 79 % en 2016. Le résultat est un peu moins bon cette année, puisque nous avons eu une panne de CONSTAS au mois de mai. Pendant cette panne, les réclamations se sont évidemment accumulées ; le temps de réponse a donc été rallongé.

Tel est le point d'actualité de l'aéroport.

M. TRANSY.- Dans ces bilans, vous n'indiquez jamais les réclamations qui vous paraissent justifiées ; si vraiment une infraction a été commise.

Je constate que vous parlez maintenant d'autorisations de virage qui ont occasionné un certain nombre de réclamations.

Je voudrais témoigner de réclamations que j'ai portées à Saint-Bonnet-de-Mure plusieurs fois. Nombre de fois, on m'a répondu que c'était en raison de la météo. Par chance, il fait très beau à Saint-Bonnet-de-Mure, mais la météo a imposé aux pilotes qu'ils fassent un virage ; je veux bien l'admettre. Pour ma dernière réclamation, il y avait un très beau temps sur le Rhône, la région Rhône-Alpes, la France ; j'ai donc écrit en m'étonnant du survol de ma maison malgré ce beau temps, on m'a répondu que cela correspondait à l'aéroport de Bron, qu'un avion en provenance du Puy-en-Velay avait bifurqué au-dessus de ma maison à Saint-Bonnet-de-Mure. Je pense qu'il s'agissait d'un vol qui transportait le président de la Région qui venait du Puy !

Mme RUF.- Je ne sais pas qui était dans l'avion.

M. TRANSY.- Je ne sais qui se déplace du Puy à Lyon en avion. On ne sait pas qui se déplace sur ces distances, peut-être le préfet.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- En principe, il ne se déplace pas en avion, mais peut-être un ministre, c'est possible.

M. TRANSY.- C'était un jet. Vous vous souvenez de la question ?

Mme RUF.- Oui. Je vous ai répondu à partir des éléments que m'a fournis le service de la navigation aérienne de Bron. Effectivement, ce jour-là, ce n'était pas un avion de Saint-Exupéry mais un avion de Bron.

Je comprends votre remarque sur les réclamations justifiées, on peut l'ajouter au compte rendu.

M. TRANSY.- « Justifiées » à votre sens car selon nous elles sont toujours justifiées puisqu'il y a eu une gêne.

M. LASSAGNE.- Vous posez souvent cette question et je vous réponds invariablement la même chose : nous ne nous posons pas la question de savoir si elles

sont justifiées ou pas ; dès lors que la médiatrice est saisie, elle traite la réclamation sans aucun état d'âme.

Vous parlez peut-être d'un deuxième sujet, à savoir les réclamations qui peuvent partir dans le canal de l'ACNUSA pour une infraction.

La justification, ce serait un regard moral que nous porterions ; cela, on l'évacue. Jacques PERRIN va vous répondre sur la partie enquêtes ACNUSA et infractions.

M. PERRIN.- A ce jour, nous sommes à 24 procès-verbaux pour l'année 2017.

Ce n'est un secret pour personne, vous pouvez consulter les chiffres sur le site de l'ACNUSA, tout est écrit, vous aurez des renseignements sur les compagnies, le montant des amendes prononcées lorsqu'elles le sont.

De mémoire, il y a eu 15 procès-verbaux l'année dernière.

M. TRANSY.- Ces procès-verbaux sont-ils « spontanés » ou consécutifs à des plaintes émises par des riverains ?

M. PERRIN.- Non, on n'en tient pas compte. Tous les avions sur des trajectoires inhabituelles sans explication font l'objet d'un procès-verbal.

M. TRANSY.- Il n'y a pas besoin d'une plainte de riverains ?

M. PERRIN.- Non. Parfois, il y a corrélation entre la plainte et le procès-verbal mais pas systématiquement.

M. TRANSY.- Je ne me souviens plus du nombre total de réclamations.

Mme RUF.- A fin octobre, nous sommes à 384.

M. TRANSY.- On peut estimer qu'elles sont fondées puisqu'elles sont appuyées sur des gênes ressenties par des riverains, qui ont pris la peine de vous les signaler.

M. LASSAGNE.- On ne vous a jamais dit le contraire. La gêne a pu être réelle sans qu'il y ait une infraction.

M. TRANSY.- Puisque nous sommes en réunion officielle, il me paraît important de le signaler à nouveau.

M. LASSAGNE.- Nous sommes au mois de décembre mais nous n'avons pas l'année complète. Généralement, nous vous présentons au mois de juin les chiffres consolidés de l'année N-1. De ce fait, nous intégrerons dans ce point la totalité des infractions sur l'année 2017 et le montant global.

M. PERRIN.- L'ACNUSA traite les infractions avec une bonne année de délai.

M. LASSAGNE.- Nous pourrions donner le montant des infractions pour l'année N-2 et les infractions en N-1.

Mme LEROY.- Lorsque vous parlez des trois communes qui sont en tête, ne pensez-vous pas qu'il y a un problème dans ce secteur ? Beaucoup de personnes de Jonage, Villette-d'Anthon et de Thil se plaignent du bruit et nous disent qu'elles en ont assez. Sur la carte, ces trois communes se suivent.

M. LASSAGNE.- C'est vrai, mais les communes les plus impactées que sont Jons, Grenay, Saint-Quentin-Fallavier ne figurent pas dans ce trio de tête.

M. GARCIA.- Les gens sont résignés à force de voir passer des avions au-dessus de leur tête ! On pourra appeler autant de fois que l'on voudra...

Mme LEROY.- Les autres communes n'ont pas l'habitude d'en avoir autant, et on ne veut pas se résigner. Je pense qu'il y a un problème. Vous constatez que ces trois communes : Jonage, Villette-d'Anthon et Thil sont toujours dans le trio de tête.

Mme RUF.- J'apporterai une précision Madame.

Mme LEROY.- Moi-même, je les entends et j'avoue ne jamais vous appeler.

Mme RUF.- Jonage est la commune qui a émis le plus de plaintes sur l'année 2017. Sur les 66 réclamations émanant de Jonage, 38 d'entre elles, soit 58 %, ont été émises par deux riverains.

Nous avons des plaignants très réguliers sur ces communes. Nous retrouvons le même phénomène à Villette-d'Anthon où sur 54 réclamations, 34 ont été

émises par une même personne. Pour Thil, sur 45 réclamations, 31 ont été émises par deux riverains.

Nous retrouvons ce phénomène sur ces communes ; c'est à corrélérer avec les virages qui sont autorisés à partir de 5 000 pieds, et qui sont régulièrement la source de ces réclamations.

Mme LEROY.- Lorsque je parle avec des habitants de ces communes, beaucoup me disent qu'il y a de plus en plus de bruit.

Mme RUF.- Il s'agit ici des réclamations qui nous ont été signalées et traitées.

Mme LEROY.- Je leur réponds de voir le maire.

Mme BAZOGE.- Je ne vous ai pas appelés, mais quelque chose m'a intriguée : pendant trois jours, il y a eu des traînées que laissent les avions dans le ciel, j'ai oublié le nom.

M. LASSAGNE.- Dues à la condensation...

Mme BAZOGE.- Cela a un nom anglais, mais peu importe. On m'a répondu : « c'est parce que le ciel est clair ». Depuis 30 ans, je l'aurai remarqué ; il y en avait dans tous les sens. Je me suis demandé s'il s'agissait de petits avions de l'aéroport de Bron.

La prochaine fois, je téléphonerai le jour même, mais cela a duré trois ou quatre jours.

M. LASSAGNE.- Je pense que nous ne sommes pas sur des phénomènes locaux. Il s'agit d'avions volant à 9 000 ou 10 000 mètres.

M. HUPAYS.- Ce sont des avions qui sont déjà à haute altitude. Cela dépend de la température et de l'hydrométrie, vous aurez ou pas des traînées. C'est d'ailleurs un phénomène bien connu des pilotes de chasse, on leur fait un briefing tous les matins : « N'allez pas à telle altitude sinon vous laisserez une traînée blanche ! ».

D'une manière générale, si vous voyez à l'arrière de l'avion une traînée qui disparaît très vite, c'est que vous êtes dans une situation anticyclonique, et qu'il fera

beau. En revanche, si la traînée s'étale, c'est qu'il fera plutôt mauvais temps. C'est souvent le signe.

Mme BAZOGE.- Cela m'a intriguée car j'habite à cet endroit depuis 34 ans, je n'avais jamais remarqué ce point.

M. HUPAYS.- Cela signifie que les conditions météorologiques étaient particulières sur ces trois jours.

M. GARCIA.- Comment sont justifiées les 24 plaintes ACNUSA par rapport aux 15 de l'année dernière ? Est-ce dû à l'augmentation du trafic ou à une dérive de la réglementation ? Il y a plus de 50 % d'augmentation.

M. PERRIN.- C'est difficile de tirer des conclusions. Par exemple, pour certaines compagnies, c'est leur première année d'opérations sur l'aéroport ; il y a un moment de latence pour que tous les ordinateurs de bord soient vraiment équipés et bien renseignés. On s'aperçoit que ce sont souvent des péchés par omission au départ. Dès qu'une amende est prononcée, les compagnies mettent généralement leurs équipements de bord à jour. Il y a beaucoup de compagnies *charters* qui ne viennent pas souvent sur le terrain et ne sont pas toujours au fait des us et coutumes du terrain.

On constate que les avions les plus bruyants sont en très nette diminution puisque les Antonov ne viennent pratiquement plus la nuit, nous n'en avons pratiquement pas eu cette année.

M. GARCIA.- J'espère que ce temps de latence pour les nouveaux arrivants est uniquement pour des problèmes d'environnement et non pour des problèmes de sécurité.

M. PERRIN.- Il est évident que le contrôle reprend tout de suite un vol s'il s'aperçoit qu'il y a un problème de sécurité. Lorsqu'on laisse dévier un avion c'est bien souvent parce qu'il est seul, et lorsque vous le reprenez, le mal est fait : s'il a engagé un virage beaucoup trop tôt, on ne va pas lui faire faire un 360 pour le remettre sur sa route. Le mal est fait, on le laisse continuer.

Mme LAVEZZARI.- Comme chaque fois, vous nous avez présenté les plaintes des riverains. Je tiens à rappeler que l'objectif n'est pas simplement de connaître

la température, de savoir que nous avons de la fièvre, mais de savoir quelles sont les actions correctives.

Vous annoncez des chiffres à fin octobre : 384 plaintes contre 343 sur une année pleine l'année dernière, nous pouvons donc considérer qu'il y a une recrudescence. L'attente des riverains est que la situation s'améliore et non qu'elle se dégrade. Je vous repose donc la question : quel est votre plan d'actions ? Que comptez-vous faire pour répondre à ces plaintes, pas simplement de façon pédagogique en expliquant la direction du vent ou l'intensité du trafic ? Que comptez-vous faire concrètement pour améliorer la situation ?

M. LASSAGNE.- Une partie de la réponse est dans le point numéro 2.

Mme LAVEZZARI.- Pourriez-vous nous faire une avant-première ?

M. LASSAGNE.- Dans les engagements pour l'environnement, il y a toujours un volet bruit et nuisances. Dans ces engagements, il y avait l'approche équilibrée.

Mme LAVEZZARI.- Qui est déjà en place ?

M. LASSAGNE.- Non, l'étude est en cours, il s'agit de la démarche équilibrée.

Mme LAVEZZARI.- Vous parlez des vols de nuit ?

M. LASSAGNE.- Oui.

Mme LAVEZZARI.- Mais vous avez pu constater que la majorité des plaintes concerne la journée : plus de 80 %. La nuit, certes, mais le gros sujet porte sur la gêne occasionnée, que faites-vous pour la réduire concrètement ?

M. LASSAGNE.- Des mesures ont déjà été engagées dont l'insonorisation, mais il y a également des mesures de moindre bruit. À un moment, on arrivera forcément sur de l'incompressible. La réponse est aussi donnée au niveau des compagnies aériennes et des constructeurs qui font évoluer les flottes. Les appareils sont de moins en moins bruyants. Les appareils sont plus gros, il y a 20 000 à 25 000 mouvements de moins qu'en 2005. Ce n'est pas de notre fait si le nombre de mouvements a baissé mais le fait est que nous sommes à 101 000 mouvements contre 125 000 mouvements en 2008. Ce sont des choses qui se combinent.

Mme LAVEZZARI.- Les 100 000, ce n'est pas à la fin de l'année ?

M. LASSAGNE.- Non.

Mme LAVEZZARI.- Toutes les actions que vous citez, qui sont déjà connues de l'assemblée, n'ont pas porté leurs fruits ; il faut peut-être faire une remise en question et voir comment améliorer les choses. Aujourd'hui, les chiffres sont clairs : les plaintes continuent à augmenter et ne sont pas le fait d'associations, il s'agit vraiment du ressenti des personnes. Je suggère que vous travailliez davantage sur des solutions concrètes pour améliorer la vie quotidienne des habitants.

M. LASSAGNE.- C'est vrai. Toutefois, nous sommes sur un territoire de 100 000 habitants, 134 personnes se sont plaintes. Je le répète, nous les prenons au sérieux et nous les traitons, mais il faut relativiser.

Si vous avez des idées, nous sommes preneurs. À chaque renouvellement des engagements pour l'environnement nous organisons une large écoute des parties prenantes, nous serons « tout ouïe ». Pour l'instant, nous déroulons le « Master plan engagements », le plan environnement 2015-2020 ; il y a une action que vous réclamiez sur la nuit, nous nous concentrons sur ce point pour l'instant.

Mme LAVEZZARI.- Vous êtes prêts à entendre des suggestions ; je vous en soumets une : prenez les plaintes émises sur l'année, notamment celles liées au bruit, regardez le type d'appareil dont il s'agit et en fonction des résultats, essayez de voir s'il s'agit d'anciennes générations, ce qui est probable, et excluez ces avions de la plateforme.

M. LASSAGNE.- Vous voyez que le bruit ne représente qu'un quart des réclamations.

Mme LAVEZZARI.- Commencez déjà par là.

M. LASSAGNE.- Le levier est sur le survol.

Mme LAVEZZARI.- Vous demandiez des suggestions : faites une étude et mettez en place des actions correctives, s'il vous plaît.

M. HUPAYS.- Cela ne relèvera pas que d'ADL. D'une manière générale, les compagnies ont beaucoup amélioré la qualité de leur flotte. Elles ne le font pas

uniquement pour faire plaisir aux riverains, c'est lié à des économies de carburant substantielles. Cela tombe bien, les intérêts convergent.

Le fait d'interdire tel type d'avions sur une plate-forme relève de cadres qui sont souvent internationaux. Il ne suffirait pas de dire : « je ne veux plus tel avion ». Ce sont des processus assez longs et complexes.

Ce que nous pouvons faire ce sont des modulations liées aux redevances d'atterrissage, par exemple. Ce type d'action relève de l'exploitant, mais il ne pourra pas s'amuser à dire : « je ne veux plus de tel Tupolev ou des 737-300 ». L'aéronautique est un univers international, il y a des repréailles, cela ne se fait pas avec un claquement de doigts. En revanche, l'exploitant a quelques manettes locales.

Mme LAVEZZARI.- Il y a certainement des leviers de négociation.

M. TRANSY.- C'est une suggestion très intéressante : il faut au moins qualifier les choses, peut-être nous trompons-nous, qu'il y a une grande diversité et qu'il s'agit de nombreux aéronefs différents.

M. HUPAYS.- Je crains que la corrélation ne soit pas évidente, mais on peut toujours s'y pencher.

M. TRANSY.- Si on peut mettre en évidence qu'il s'agit d'un certain nombre d'aéronefs bruyants, cela me paraît intéressant. Puisque vous avez d'excellentes relations avec vos confrères, au moins français, il faudrait peut-être essayer de consolider et voir s'ils constatent également sur leur plate-forme les mêmes gênes émanant des mêmes aéronefs. Pourquoi pas ?

M. LASSAGNE.- On peut effectivement faire une étude. Je partage les propos de Michel HUPAYS. On peut zoomer, l'étude peut être intéressante.

Mme LAVEZZARI.- L'objectif est d'avancer ; on ne peut pas se contenter de dire : « les plaintes augmentent », et ne rien faire de concret. Étudiez de plus près et regardez ce que vous pouvez faire. J'ai bien entendu qu'il y a des règles internationales et que vous n'avez pas les mains totalement libres, mais j'imagine que vous avez des moyens d'influence, notamment sur les compagnies qui ont des flottes assez variées qui peuvent affecter tel ou tel avion à telle ou telle liaison.

Si vous constatez que des plaintes récurrentes concernent un même appareil, il y a peut-être quelque chose de très concret à faire au niveau de la compagnie.

M. HUPAYS.- Il y a même des actions que vous ne soupçonnez pas. Par exemple, on surveille de très près la qualité de la sécurité des avions qui viennent de l'étranger, ce sont les contrôles SAFA ; on leur met énormément de pression : s'il manque trois vis sur un panneau, on immobilise l'avion, ils doivent faire la réparation. Il y a une série de machines anciennes qui, sous la pression des contrôles SAFA, ne viennent plus, mais cela n'a rien à voir avec l'environnement.

Les actions menées en Europe font que les compagnies renouvellent leur flotte ou les compagnies étrangères mettent des avions plus récents sur nos destinations.

M. GARCIA.- C'est la fameuse liste noire des compagnies ?

M. HUPAYS.- Non, pour être sur liste noire, il en faut ! Nous sommes sur des compagnies « grises » ! La pression est telle depuis dix ans que beaucoup changent de machines pour pouvoir venir chez nous et ne pas avoir d'ennuis.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Vous indiquez que la recrudescence des réclamations provient de l'autorisation des virages autorisés au-dessus de 5 000 pieds. N'y a-t-il pas quelque chose à faire à ce niveau-là ? Il y a peut-être une optimisation à apporter.

M. PERRIN.- Historiquement, le président de l'ACNUSA a toujours dit que le bruit n'était pas significatif au-dessus de 5 000 pieds ; il semblerait qu'il ait changé d'avis depuis, mais c'est quelque chose de communément admis et pas uniquement à Lyon Saint-Exupéry. On estime qu'à plus de 5 000 pieds on peut autoriser un avion à quitter son départ standardisé dès lors que le besoin s'en fait sentir ; ce n'est pas forcément pour des raisons d'économies d'argent.

Le but du contrôle aérien c'est la sécurité mais également d'accélérer le trafic. Il est donc évident que l'on essaie de le disperser plus tôt. Il a toujours été admis que le bruit était moins significatif au sol à partir de 5 000 pieds ; nous en sommes là

M. HUPAYS.- À Genève, ils vivent à 400 pieds.

M. PERRIN.- A Nantes également, après décollage.

M. LHUILLIER.- Ce n'est pas parce que c'est mauvais à Genève, qu'il faut que ce soit mauvais à Lyon.

M. HUPAYS.- On n'est pas dans un univers de scandale.

M. TRANSY.- Lors de la dernière réunion de l'ACNUSA, il a été dit que les aéronefs qui virent à Genève, virent souvent sur le Pays de Gex, en France.

M. HUPAYS.- Les 400 pieds sont sur le Pays de Gex.

M. LHUILLIER.- Vous savez que les amendes de l'ACNUSA sont fortement remises en cause par le Conseil constitutionnel suite à une plainte d'une compagnie aérienne qui ne comprenait pas pourquoi elle avait à payer des amendes par un service qui était juge et partie.

La décision finale devrait être prise au milieu de l'année prochaine, il est fort probable que toutes les amendes soient annulées.

M. LASSAGNE.- Ce que vous dites est intéressant ; Michel HUPAYS vous disait que nous ne pouvions pas faire ce que nous voulions, il y a quand même un socle légal. Nous avons en face de nous des tiers qui peuvent ester en justice et attaquer les décisions nationales.

Mme DAUPHIN.- J'apporterai une précision sur le statut actuel de l'ACNUSA. En effet, le statut du rapporteur de l'ACNUSA a été reconnu inconstitutionnel, mais des sanctions sont toujours relevées auprès des compagnies aériennes. Simplement, elles ne seront pas jugées par l'ACNUSA tant que la DGAC n'aura pas pris les arrêtés pour réformer le statut de l'ACNUSA, au plus tard le 30 juin 2018. Les sanctions sont bien prononcées contre les compagnies aériennes, elles reçoivent leur procès-verbal de sanction, c'est suivi, mais ce sera jugé de manière différée. Cela ne remet pas en cause le rôle de l'ACNUSA, il s'agit simplement de questions de statut pour l'indépendance du rapporteur de l'ACNUSA.

M. PERRIN.- Je peux le confirmer ; j'ai encore dressé des procès-verbaux hier.

M. LHUILLIER.- Vous savez, comme moi, que M. HAÏM est certain qu'il ira devant le Conseil constitutionnel.

Mme DAUPHIN.- C'est certain.

M. LHUILLIER.- C'est une situation.

J'ai été à l'ACNUSA pendant un certain temps. Il serait intéressant pour Lyon d'avoir le bilan réel entre les plaintes qui ont été déposées et la réalité des amendes. Il y a toujours un décalage, ce n'est pas parce qu'il y a des plaintes ou des dossiers examinés par l'ACNUSA qu'il y a des amendes. Il serait intéressant d'avoir le rapport entre les dossiers et la réalité des amendes afin de voir quelle est l'efficacité de l'ACNUSA, que nous contestons par ailleurs.

Par ailleurs, on sait que les amendes sont relativement faibles, pouvant aller jusqu'à 30 K€. Certes, pour un individu, c'est peut-être beaucoup, mais c'est relativement faible par rapport à ce que peut gagner une compagnie à dégraisser les réglementations. Un avion bloqué par l'ACNUSA coûte à la compagnie environ 300 K€.

M. PERRIN.- Ce n'est pas toujours vrai. Les amendes peuvent aller jusqu'à 40 K€.

M. LASSAGNE.- Pour un événement.

M. PERRIN.- Lorsqu'une amende de 6 000 € est prononcée à l'encontre d'une compagnie comme EasyJet, qui est l'une des plus grosses compagnies européennes, la journée est perdue, ils ne feront pas de bénéfice ; il faut quand même le savoir.

M. LASSAGNE.- L'amende n'impacte pas un chiffre d'affaires mais le résultat net. Ce n'est pas négligeable.

M. LHUILLIER.- Certaines compagnies étrangères, hors France, préfèrent payer l'amende plutôt que de voir un avion bloqué une journée entière au vu du coût que cela engendre. Donc, les amendes ne sont pas suffisamment dissuasives, lorsqu'elles sont à 40 K€.

M. PERRIN.- Il y aurait beaucoup à discuter sur ce point. On peut se poser la question de l'intérêt à payer une amende ou pas. En général, quand une

compagnie aérienne a une amende... Je vois leurs explications car j'en traite beaucoup depuis une semaine pour essayer de clore l'année. Si vous voyiez leurs explications, vous seriez parfois surpris.

M. LHUILLIER.- J'ai participé aux réunions de l'ACNUSA à Paris.

M. PERRIN.- Aujourd'hui, j'ai beaucoup fantasmé sur certaines réponses.

M. LHUILLIER.- Certes, mais elles existent.

Intervenant.- Nous avons l'information de la réponse de l'ACNUSA donnée au dossier.

M. PERRIN.- Pour les dossiers traités en plénière, on a la date de la plénière et l'amende prononcée. En règle générale, hormis quelques compagnies, elles ne sont jamais très contentes de payer des amendes.

Mme LAVEZZARI.- Quel est le taux de paiement des amendes ?

M. PERRIN.- M. HAÏM l'avait évoqué lors de sa venue, il me semble qu'il avait parlé d'un taux de recouvrement de 80 %.

M. LASSAGNE.- Ces éléments sont mentionnés dans le rapport de l'ACNUSA.

M. HUPAYS.- Des machines ont été bloquées pour des non-paiements ACNUSA.

Mme LAVEZZARI.- Vous indiquiez qu'il y a eu 15 procès-verbaux en 2016 et 24 en 2017, mais une partie des amendes risque de ne pas être payée en raison des recours.

M. PERRIN.- C'est comme les délits routiers : dès lors que le procès-verbal est dressé et que l'amende est prononcée, je ne suis plus.

M. LASSAGNE.- Pour la prochaine CCE de juin, nous essaierons de récupérer quelques données sur deux ans.

M. LHUILLIER.- Il serait bon qu'un bilan soit fait pour ce qui concerne Saint-Exupéry.

M. LASSAGNE.- C'est noté.

M. TRANSY.- Pouvons-nous considérer qu'il y a un engagement de l'aéroport et de la DGAC pour essayer de qualifier les plaintes et de voir si cela correspond à un certain nombre d'avions ?

M. PERRIN.- En général, lorsqu'on instruit un procès-verbal, s'il y a une plainte, cela permet d'étoffer le dossier. En général, je note ce point, mais il n'est pas toujours évident qu'il y ait une plainte face à un procès-verbal, ce n'est pas systématique.

M. TRANSY.- Ce point a été évoqué tout à l'heure en dehors des plaintes. Il a été demandé : un certain nombre de plaintes concernent le bruit, peut-on peut se livrer à une étude qui puisse corrélérer ce bruit avec des avions qui seraient obsolètes ? Avons-nous votre accord sur ce sujet ou suis-je trop optimiste ? Êtes-vous d'accord ? Cela me paraîtrait être une avancée.

M. LASSAGNE.- A la prochaine CCE, sur les réclamations de l'année prochaine, à partir du 1^{er} janvier, Sylviane regardera le type d'appareil.

Mme RUF.- Je le regarde déjà. Par expérience personnelle au quotidien, je ne peux pas incriminer ainsi tel type d'avion.

M. TRANSY.- On le comprend bien. Cela mérite une étude, on ne peut pas la faire à chaud.

Mme RUF.- Chaque fois que je fais une enquête, je connais forcément le type d'avion.

M. TRANSY.- Avez-vous une base de données de ces réclamations ?

Mme RUF.- Oui.

M. TRANSY.- On a une base de travail formidable.

M. LASSAGNE.- Nous ferons un tableau par groupe acoustique, c'est cela qui a du sens.

Mme LAVEZZARI.- L'année de mise en service de l'appareil est à prendre en compte également. Entre un A320 qui date de quelques années et un autre plus récent...

Mme RUF.- ...Cela demande plus de recherches.

M. LASSAGNE.- On le retrouvera dans le groupe acoustique. Un appareil remotorisé changera de chapitre. On peut le faire par groupe acoustique, on ne peut pas rechercher la date de naissance de l'appareil, mais par chapitre, on verra s'il y a une corrélation entre le groupe acoustique, et donc l'empreinte sonore, et la réclamation.

M. LHULLIER.- C'est ce qu'il faut suivre.

M. GARCIA.- Lors d'une précédente CCE, on avait dit que chaque fois que l'on ferait le bilan du nombre d'appareils, il y aurait l'emport moyen et la capacité d'emport moyen des avions.

M. LASSAGNE.- Tout à fait. Mais en décembre, je n'ai pas les chiffres consolidés. En juin, je vous présente tous les indicateurs. Vous m'aviez demandé la capacité, je vous la présenterai au mois de juin au titre de l'année 2017 parce que j'aurais toute l'année. Sur le trafic, je n'ai qu'une diapositive, mais au mois de juin, vous aurez toutes les diapositives.

2. Point d'étape – Étude d'approche équilibrée.

M. LASSAGNE.- C'est un rapport que nous allons remettre à la DGAC qui elle-même le remettra à la commission européenne qui donnera un avis, et cela redescendra au niveau de l'État français.

On parle d'une étude sur les vols de nuit, schématiquement entre 22 heures et 6 heures sans entrer dans le détail de la tranche horaire exacte.

Dans un premier temps, cette approche équilibrée doit faire le bilan de tout ce qui a été mis en œuvre pour limiter la nuisance la nuit, à savoir tout le panel : les procédures de moindre bruit, l'insonorisation, la modulation tarifaire, etc., et faire une évaluation en termes d'efficacité. C'est la première partie.

La deuxième partie a pour objectif d'imaginer l'avenir, c'est-à-dire ce que l'on pourrait mettre en œuvre pour limiter la nuisance la nuit avec, pour chacune des idées et des pistes, une modélisation de l'efficacité de ces mesures.

Cette deuxième partie comportera évidemment un sujet sur les restrictions, mais on ne peut pas le traiter seul. Dans le cadre de la directive européenne,

les restrictions d'exploitation par groupe acoustique ne peut être qu'une des pistes à envisager et à explorer. Là aussi, on aura les restrictions par groupe acoustique, les EPNdb, leur impact en termes de nuisances et d'efficacité, et une étude économique : le coût d'une interdiction de certains types d'appareil, le coût économique et le coût social en termes d'emploi.

Je vous avais déjà présenté la méthodologie au mois de juin. Au milieu de ces deux grands chapitres, il y a évidemment l'écoute des parties prenantes - ce que nous avons fait cet été - l'objectif était de connaître la position des professionnels, des associations, des élus par rapport à la nuisance la nuit.

➤ **Écoute des parties prenantes**

La méthodologie développée a été, d'une part, des entretiens physiques (rendez-vous), des entretiens téléphoniques, et d'autre part, une réponse écrite à une sollicitation que nous avons, aéroport de Lyon, envoyée.

L'ensemble des membres de la CCE ont été saisis : collège associations, collège usagers. Avec le bureau d'études, nous avons proposé à certains, les plus présents, les plus « actifs », un rendez-vous physique. À d'autres, nous avons proposé un entretien téléphonique en raison de problèmes de disponibilité. En tout état de cause, chacun a eu l'opportunité de s'exprimer.

L'écoute des parties prenantes n'est pas close, il y a toujours moyen d'injecter une position durant l'étude.

S'agissant des associations, ACENAS et CORIAS ont fait la synthèse de toutes les associations. L'objectif est une restriction à 13 EPNdb sur les créneaux de nuit, comme pour l'aéroport de Nice.

Je crois que vous êtes toujours positionnés sur la proposition de l'ACNUSA avec une fermeture de nuit par semaine. Vous vous êtes exprimés, et cela a été consigné.

Toutes les compagnies monde ne nous ont pas répondu. Nous avons eu des réponses de : ASL Airlines, BAR France, Air transat, LUFTHANSA, DHL, HOP, UPS et BIZJET, c'est en cours pour FEDEX. Ce sont soit des réponses écrites soit des rendez-

vous téléphoniques. On pourra les joindre au compte rendu, mais les résultats sont ici synthétisés, on retrouve en une phrase l'entretien qui en fait trois. Dans les annexes, nous aurons les entretiens dans l'intégralité, je n'ai ici que les synthèses.

Évidemment, les compagnies alertent le rédacteur de l'étude d'approche équilibrée sur les impacts économiques que peut avoir telle ou telle restriction.

Ensuite, nous avons interrogé les communes, essentiellement sur des rendez-vous téléphoniques. Celles en tout cas qui ont bien voulu s'exprimer : Charantonay, Colombier, Genas, Grenay, Jons et Villette-d'Anthon. Nous avons plus des ressentis des élus que des positions fermes et définitives, la plupart du temps ce sont les maires qui ont répondu.

Enfin, nous avons eu un rendez-vous téléphonique avec la FNAM qui insiste sur la mécanique que j'ai décrite en introduction, à savoir que la réduction des nuisances de nuit ne peut pas se limiter à une seule restriction, il faut balayer l'ensemble de l'éventail procédures, navigation, et autres pour réduire la nuisance et ne pas utiliser un seul levier.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Qu'est-ce que la FNAM ?

M. LASSAGNE.- La Fédération Nationale de l'Aviation Marchante, représentée par Mildred DAUPHIN, ici présente.

Mme DAUPHIN.- C'est une organisation patronale de compagnies aériennes, qui représente toutes les compagnies françaises, les hélicoptères, l'aviation d'affaires.

M. TRANSY.- Un certain nombre de communes n'ont pas répondu, avez-vous eu des fins de non-recevoir définitives ou ont-elles éludé ?

M. LASSAGNE.- Nous n'avons pas relancé ; personne ne nous a recontactés, mais ce n'est pas fermé, nous avons encore plusieurs mois de travail pour boucler cette étude. Si un maire n'a pas répondu, mais souhaite le faire, c'est possible, les choses ne sont pas figées, on peut encore introduire une position.

M. AUBERNON.- La communauté de communes de Miribel et du Plateau vous a écrit. J'ai cosigné un courrier avec le président de la communauté de communes, avec copie aux associations.

Mme BAZOGE.- En effet, vous nous avez envoyé une copie, ce que nous avons apprécié.

M. LASSAGNE.- Cela ne figure pas dans le tableau, je vérifierai.

M. LHUILLIER.- Une relance auprès des municipalités qui n'ont pas répondu est-elle possible ?

M. GARCIA.- Si elles n'ont pas répondu, c'est qu'elles n'ont pas jugé utile de répondre.

M. LASSAGNE.- On vous laisse faire. Nous les avons saisies officiellement.

Mme DAUPHIN.- De mémoire, dans la liste des parties prenantes, il y a les services de la préfecture et de la navigation aérienne.

M. LASSAGNE.- Et ADL, nous ne nous sommes pas encore exprimés.

Mme DAUPHIN.- Est-ce prévu dans le phasage des prochains rendez-vous ?

M. LASSAGNE.- Oui, tout à fait. Nous nous sommes concentrés sur les associations, les élus et les compagnies, pour lesquels il y avait un délai. Peu d'usagers ont répondu.

Mme DAUPHIN.- *A priori*, les usagers de nuit... Hormis FEDEX que vous pouvez relancer...

M. LASSAGNE.- Sur 22 heures, il y en a d'autres.

Certaines compagnies, par rapport aux marges acoustiques dont on parle et par rapport à leur flotte, jugent qu'il n'est pas pertinent de répondre parce qu'elles ne sont pas touchées.

M. GARCIA.- CORIAS avait répondu et demandé que l'étude soit faite de 22 heures à 6 heures et pas 22 heures 30 comme il était prévu dans la commande faite au bureau d'études.

M. LASSAGNE.- Tout a été consigné.

M. GARCIA.- Il est logique que ce soit de 22 heures à 6 heures car c'est l'horaire considéré de nuit, y compris pour la TNSA. Il ne peut pas y avoir différentes façons de considérer une heure de nuit.

➔ Les Mouvements

M. LASSAGNE.- Le bureau d'études a fait un découpage très précis. Il est indiqué 22 heures 30, mais c'est du tableau Excel, on peut le remettre à 22 heures.

On a regardé 2014, 2015, et 2016 par groupe acoustique : EPNdb inférieurs à 8, à 10, à 12, à 13 et EPNdb supérieurs à 13.

Je pourrai joindre ce tableau au compte rendu, il est provisoire. Je vais le commenter :

Schématiquement en 2016, il y a eu, sur la tranche 22 h 00/6 h 00 :

- 5 mouvements inférieurs à 8 EPNdb ;
- 66 mouvements inférieurs à 10 EPNdb ;
- 418 mouvements inférieurs à 12 EPNdb ;
- 465 mouvements inférieurs à 13 EPNdb
- 3 491 mouvements ont été supérieurs ou égaux à 13 EPNdb.

La moyenne correspond à la somme moyennée des résultats de 2014, 2015 et 2016. Schématiquement, on constate que 85 % sont au-dessus de 13 EPNdb, les autres sont à un pourcentage moindre :

- inférieurs à 13 EPNdb : 14 % ;
- inférieurs à 12 EPNdb : 11 % ;
- inférieurs à 10 EPNdb : 3,5 % ;
- inférieurs à 8 EPNdb : 0,1 %.

M. HUET.- Quand vous dites « inférieur à 10 », je suppose que c'est également supérieur à 5 ? Sinon les 5 mouvements inférieurs à 8 EPNdb feraient partie des inférieurs à 10 EPNdb ? C'est donc supérieur à 8 et inférieur à 10, c'est ainsi qu'il faut le lire ?

M. LASSAGNE.- Oui, ce sont des tranches.

Le bureau d'études a fait le même exercice en zoomant en cœur de nuit :
0 h 00/5 h 30.

- 4 mouvements inférieurs à 8 EPNdb ;
- 43 mouvements inférieurs à 10 EPNdb ;
- 284 mouvements inférieurs à 12 EPNdb ;
- 316 mouvements inférieurs à 13 EPNdb

Entre 22 h 30/6 h 00 et 0 h 00/5 h 30, on a un cœur de nuit où l'on va retrouver essentiellement les activités de fret express et d'aéropostale.

Si nous avons pris la tranche 22 heures, nous aurions été sur un nombre de mouvements beaucoup plus important, car la tranche 22 h 00/22 h 30 correspond au retour à la base des appareils basés. Nous aurions eu la flotte EasyJet, nous aurions eu beaucoup plus de mouvements dans les supérieurs à 13.

Nous découperons par tranche et nous verrons ce qui est pertinent.

M. GARCIA.- Là aussi, c'est 5 h 30 au lieu de 6 h 00.

M. LASSAGNE.- Cœur de nuit, c'est de minuit à 5 heures. Schématiquement, ce sont les tranches 22 h 00/6 h 00 et de minuit à 5 h 00 ; il y a le cœur de nuit et la nuit européenne.

Mme BAZOGE.- Plus d'un tiers est en cœur de nuit.

M. LASSAGNE.- Tout à fait. Le cœur de nuit n'est pas négligeable.

Mme DAUPHIN.- Dans les tableaux, il serait intéressant de présenter, indépendamment de la marge acoustique, le chapitre des avions, puisque dans le règlement bruit européen, ce sont uniquement les avions du chapitre 3 qui sont interdits, ceux du chapitre 4 ne font pas l'objet d'une restriction, même s'ils sont inférieurs à

13 EPNdb. Nous aurions ainsi une idée de la part, si jamais ce qui ressort de l'étude est bien une restriction d'exploitation.

M. GARCIA.- Cela peut être une restriction locale.

M. PERRIN.- Il en existe dans le chapitre 4, mais l'immense majorité des éléments du chapitre 4 a une marge bien supérieure à 13. Mais je conçois que certains avions du chapitre 4, fabriqués dans des pays exotiques ont parfois des marges inférieures à 13.

Mme DAUPHIN.- C'est presque moitié/moitié entre chapitres 3 et 4.

M. PERRIN.- De moins de 13 ?

Mme DAUPHIN.- Oui.

M. PERRIN.- Je lis peut-être très mal mais je connais très peu de chapitres 4 avec des marges inférieures à 13.

Mme DAUPHIN.- Il faut prendre les chiffres de l'étude.

M. LASSAGNE.- Selon moi, il n'y a que le chapitre 3, mais je vérifierai ; nous en avons déjà parlé, vous nous aviez alertés.

M. PERRIN.- Les restrictions ne concerneront que les avions du chapitre 3.

M. LASSAGNE.- Nous sommes d'accord. Nous ne parlerons que du chapitre 3 puisque nous sommes dans un texte européen qui ne parle que du chapitre 3.

Mme DAUPHIN.- Merci.

M. GARCIA.- Pourquoi écarte-t-on les chapitres 4 qui seraient inférieurs à 13 EPNdb ?

M. LASSAGNE.- C'est le texte.

Mme DAUPHIN.- Cela vient de l'OACI. Aucune restriction d'exploitation ne peut porter sur les chapitres 4, il y en a encore en production. De nouveaux chapitres vont rentrer, c'est la réglementation internationale.

M. PERRIN.- Les chapitres correspondent simplement à des années de construction. Je ne me souviens plus la date des chapitres 4, je crois que c'est à partir de 2004 et le chapitre 3 commence en 1970. Les chapitres 3 sont des avions construits sur une période de 40 ans. Cela concerne des avions équipés de réacteurs. Des avions du chapitre 10 sont équipés de turbopropulseurs. Pour les avions commerciaux, il y a trois chapitres : les chapitres 2, qui ne volent plus, ils sont interdits de vol en Europe, les chapitres 3 et les chapitres 4. On attaquera peut-être bientôt les chapitres 5. Mais on parle de réacteurs, actuellement, les turbopropulseurs sont à part et ne sont pas concernés par les restrictions.

M. LASSAGNE.- Merci pour ces précisions.

Mme LAVEZZARI.- Avez-vous fini votre présentation ?

M. LASSAGNE.- Oui.

Mme LAVEZZARI.- Je tiens à vous faire part de notre vif mécontentement. Voici deux ans, en décembre 2015, les associations ont remis officiellement à M. le préfet, une motion demandant à ce qu'il y ait des avancées en termes de vols de nuit, notamment pour les chapitres des avions en dessous de 13 EPNdb, avec la nuit du samedi au dimanche sans avions, comme le préconisait l'ACNUSA.

Deux ans plus tard, nous constatons que vous nous présentez une étude qui n'est même pas terminée. Lorsqu'on lit les lignes que vous n'avez pas lues, tout va très bien, il n'y a aucun problème.

Cela ne répond absolument pas à notre demande qui est d'avancer sur un sujet. Nous pouvons considérer qu'un dossier qui n'a pas avancé, qui n'arrive même pas à une conclusion en l'espace de deux ans, est un dossier que l'on n'a pas envie de pousser.

Je tiens à vous dire que cela ne répond vraiment pas à nos attentes.

M. LASSAGNE.- Je vais vous rappeler qu'avant « les engagements pour l'environnement 2015-2020 », nous avons fait un groupe de travail sur lequel ADL et un certain nombre de compagnies s'étaient engagés à avancer sur une restriction sur la base

des chapitres. Nous ne sommes pas tombés d'accord, j'ai respecté votre position à l'époque mais les deux ans perdus sont de votre fait et non du nôtre.

Mme BAZOGE.- Non.

M. LASSAGNE.- Madame BAZOGE, j'étais plutôt d'accord pour aller sur une restriction. Nous avons mis fin à nos discussions parce que nous n'arrivions pas à un accord.

Ensuite, est arrivé le texte européen. Dans les engagements pour l'environnement, nous avons indiqué que nous commençons l'étude d'approche équilibrée en 2017 que nous livrerions à la mi-année, d'ici la prochaine CCE. Nous sommes dans le *timing*, nous avons commencé cet été ; nous mettrons un an pour faire cette étude. Elle prend sûrement plus de temps que lorsque nous la faisons nous-mêmes ou lorsqu'il s'agissait d'un accord local, mais reprenez le texte européen que je vous ai présenté à la CCE du mois de juin, il est entré en vigueur l'été dernier et nous sommes maintenant obligés de faire des études que nous ne faisons pas auparavant. Cela prend donc un peu plus de temps que si nous nous étions mis d'accord voici deux ou trois ans.

M. TRANSY.- Ayant fait partie du groupe de travail, je suis obligé de rappeler que nous vous avons demandé si vous vous engagiez à limiter le nombre de vols de nuit, vous aviez refusé cet engagement. En d'autres termes, vous nous dites : « Nous ferons en sorte de ne pas vous taper sur la tête avec des marteaux mais avec des maillets en caoutchouc, mais nous vous taperons beaucoup plus souvent ! »

Nous ne pouvons pas accepter de telles réponses.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas tout à fait cela.

M. TRANSY.- Je schématise, mais c'est un peu cela.

M. LASSAGNE.- Voici trois ans, au sein du groupe de travail, avant la directive européenne, au moment où nous étions relativement libres de prendre un arrêté, nous nous dirigeons vers un arrêté de restrictions. Je vous ai toujours dit que nous ne prendrions pas l'engagement de limiter définitivement les vols de nuit, mais que nous pouvions en revanche travailler sur les groupes acoustiques ; cela rejoint la demande de

Mme LAVEZZARI de regarder le type d'appareil lors des réclamations. C'est exactement cela : ciblons les appareils bruyants.

M. TRANSY.- Ma formulation est à peu près exacte : « on tâchera que cela fasse de moins de bruit, mais on pourra en faire beaucoup plus souvent ».

M. LASSAGNE.- Le sujet est de faire moins de bruit et de déranger le moins de personnes possible, ce n'est pas d'arrêter l'activité économique.

M. TRANSY.- Dans le cadre de l'observatoire de l'environnement sonore, dont j'ai fait partie en tant que membre de l'ACENAS, nous sommes allés visiter Airbus, nous avons vu vos confrères de l'aéroport de Toulouse, notamment votre consœur responsable de l'environnement qui, elle, s'était engagée à ne pas augmenter les vols de nuit, c'est un engagement formel.

Mme BAZOGE.- Il vaut mieux ne pas citer l'exemple de Toulouse car ils souffrent assez ! Ce n'est pas un bon exemple.

M. TRANSY.- Au moins, il y avait un engagement formel.

M. LASSAGNE.- Il y a un peu plus de riverains dans les zones de bruit qu'ici, mais chaque plate-forme prend les mesures qu'elles souhaitent.

M. TRANSY.- Ceci étant, vous avez dit que c'était dû à une mauvaise volonté des participants, je tenais quand même à rappeler ce qui avait été dit et les enjeux qui avaient été évoqués.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas une question de mauvaise volonté Monsieur TRANSY, je n'ai pas prononcé ce mot. Je vous ai dit que nous n'étions pas tombés d'accord et que je respectais votre position. Nous ne sommes pas tout le temps d'accord, mais le fait est qu'il y a trois ans, avant la directive européenne, nous pouvions nous mettre d'accord, vous, nous, et les compagnies impactées, et proposer un arrêté au ministre. Aujourd'hui, ce n'est plus possible, il faut passer par une étude beaucoup plus complexe, qui va nous prendre un an. Cela ne signifie pas que nous ne le faisons pas, nous le faisons mais ce n'est pas sur le même calendrier.

Je le répète, je respecte votre position.

Mme LAVEZZARI.- Quelle est votre ambition ? La demande est quand même claire. Quand on voit votre présentation et qu'on la lit, n'importe quelle personne de l'Union Européenne qui lira ce document dira qu'il n'y a absolument aucun problème. Même les résumés des différents témoignages indiquent que tout va bien, qu'il y a des solutions.

Vous tournez les choses à votre manière, mais quel est l'objectif ? Quelle est l'ambition, à quelle échéance ?

Je suis désolée, mais je suis très en colère. S'il s'agit uniquement de faire des petites réunions pour nous dire : « regardez les chiffres, c'est très bien et très joli »... Quel est l'objectif ?

M. LASSAGNE.- Je ne sais pas pourquoi vous dites qu'il n'y a pas de problème. Mme BAZOGE a dit qu'il y avait du monde dans le cœur de nuit.

Mme BAZOGE.- Je suis également en colère sur le fait que l'ACENAS n'a pas accepté de travailler avec nous. Nous sommes un peu coincés, je pense qu'il faut arrêter sur ce sujet et avancer.

(Discussion générale.)

M. GARCIA.- Pouvons-nous avoir un échéancier précis ? J'ai compris que l'étude serait terminée au mois de juin, quelle est la procédure après l'étude ? J'aimerais avoir des dates sinon nous aurons à nouveau le discours que nous venons d'avoir.

Pouvons-nous fixer des dates ? Dès lors que des restrictions sont prises, cela prend un temps assez long avant que ce soit mis en application auprès des compagnies. Pouvons-nous avoir un échéancier objectif ?

M. LASSAGNE.- Le problème, c'est que nous sommes le premier aéroport à produire une étude d'approche équilibrée sous le couvert de ce texte européen.

M. GARCIA.- Ce n'était pas la question.

M. LASSAGNE.- Non, mais nous n'avons aucun retour. Je sais quand nous livrerons l'étude, mais je ne sais pas du tout le temps que mettra la DGAC et la

commission pour la valider et l'État français de décider. Je ne sais pas si Mildred a un petit retour Europe ?

Mme DAUPHIN.- Lyon est le premier aéroport européen qui s'est lancé dans un processus de révision de son arrêté de restriction d'exploitation. Il n'y a donc aucun retour d'expérience, c'est tout nouveau pour la DTA et pour la Commission européenne sur le processus. C'est aussi pour cela que l'aéroport s'attache à ce que l'étude soit faite correctement afin de ne pas engendrer des process beaucoup plus longs quand on passera au niveau de l'Europe et qui exposent à des contentieux encore beaucoup plus importants.

M. LASSAGNE.- Au mois de juin, nous en saurons peut-être un peu plus. Mais pour nous, c'est l'inconnu total. Dans le texte européen, il est mentionné ce que nous devons rendre, mais nous n'avons aucun retour d'expérience sur le volume et la précision,

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Certes, c'est une directive européenne, mais elle redescendra ensuite au niveau de la France, il y aura un arrêté ministériel. La même législation concernera-t-elle tous les aéroports ou est-ce ce sera aéroport par aéroport ?

M. LASSAGNE.- L'étude ne porte que sur Saint-Exupéry. Nous restons sur une approche locale, mais avec un contrôle de la commission.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Je pensais que cela aboutirait... Les riverains des aéroports ont tous cette problématique.

M. LASSAGNE.- La commission a posé une méthodologie ; chaque plate-forme, en fonction de ses problématiques locales, doit suivre cette méthodologie. Certaines plates-formes iront plus loin et d'autres iront moins loin, cela reste du cas par cas.

M. GARCIA.- La commission européenne a-t-elle fixé un délai pour que tous les aéroports fassent ce travail ?

M. LASSAGNE.- Non.

M. GARCIA.- Si on nous dit que l'on va attendre que l'ensemble des aéroports français aient fait leur diagnostic pour mettre en place des dispositions, nous y serons encore dans 20 ans.

M. LASSAGNE.- Non, c'est à l'initiative d'un aéroport et ensuite de l'État français sur une plate-forme. On ne parle que de Saint-Exupéry dans l'étude. La commission ne répondra que sur Lyon Saint-Exupéry. Donc, on n'attend absolument pas nos collègues, car nos collègues de Nice, Toulouse et Bordeaux ont révisé leur arrêté récemment. Pour leur prochain arrêté, ils ne vont pas du tout injecter une étude approche équilibrée.

Y a-t-il d'autres aéroports ?

Mme DAUPHIN.- Le règlement bruit européen n'oblige pas tous les aéroports de réviser leur arrêté de restriction d'exploitation, il s'agit juste d'une méthodologie si un contexte local fait qu'il y a une manifestation d'envie de réviser son arrêté d'exploitation.

C'est pour les gros aéroports, c'est à partir de 50 000 mouvements que l'on bascule sous le joug du règlement européen. De mémoire, Marseille est le deuxième aéroport européen à lancer son étude d'arrêté de restriction d'exploitation. Nous ne participons pas en direct à la CCE, nous n'avons pas d'information.

Pour l'instant, seule la France se manifeste.

Je ne sais pas si la DTA a notifié aussi Marseille comme ayant lancé son étude.

M. PERRIN.- Je ne sais pas.

M. GARCIA.- Il ne faudrait pas que l'on nous réserve l'histoire de la concurrence vis-à-vis des autres aéroports français pour ne pas mettre en application.

M. LASSAGNE.- Il n'y a aucune chance, puisque nous sommes ceux qui partons de plus loin..

M. GARCIA.- Les compagnies pourraient dire : c'est de la concurrence déloyale par rapport à d'autres aéroports qui n'ont pas mis en application le texte.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas rétroactif, le texte est tombé l'été dernier. Non, je ne pense pas. On doit maintenant suivre cette méthodologie.

Mme DAUPHIN.- Les compagnies sont auditionnées dans le cadre de cette procédure, nous avons notre avis à donner pour exprimer ce que nous faisons sur la plate-forme sur les vols de nuit.

M. PAGANO.- J'ai noté que le projet en cours pourrait peut-être devenir une obligation pour les autres aéroports, ai-je mal compris ?

M. LASSAGNE.- Non. La méthodologie et le texte européen s'appliquent dorénavant sur tout le territoire de l'Union Européenne : un aéroport qui souhaite réviser son arrêté de restriction est obligé d'appliquer la méthode que nous sommes en train d'appliquer, mais aucun aéroport n'est obligé de réviser son arrêté, s'il prend cette décision, il doit respecter cette méthodologie. C'est une initiative locale, l'initiative vient du local.

3. Vent et changement climatique.

M. LASSAGNE.- Je vous propose maintenant de tordre le cou à une légende urbaine sur les changements climatiques, les directions des vents.

Lors de la visite de l'ACNUSA, il y a eu un grand débat sur : « plus de vents de Sud, plus de vents de Nord, le changement climatique ».

J'ai demandé à M. JACQUIN de Météo France de nous faire une étude sur les dix dernières années, afin de voir comment les vents dominants se sont comportés. Je vous laisse la parole.

M. JACQUIN.- Je suis responsable du centre local de météorologie, je travaille essentiellement pour l'aéroport mais aussi pour toutes les plates-formes de la région Rhône-Alpes Auvergne et Bourgogne. Précédemment, je travaillais à Saint Étienne, en tant que délégué départemental, j'avais pour mission d'expliquer le changement climatique à toutes les instances qui travaillent sur le sujet. J'ai fait beaucoup de conférences à Saint-Étienne métropole mais aussi auprès d'interlocuteurs publics. Ce

sujet m'intéresse ; certes, c'est le sujet à la mode, mais c'est plus que cela, c'est vraiment un sujet prégnant.

Il m'a été demandé de regarder s'il y avait un rapport entre le vent et le changement climatique ; vous verrez quelle sera ma conclusion.

➔ Le changement climatique

Il est constaté, démontré et avéré, c'est vraiment le premier travail qui était à faire sur le sujet. Météo-France a participé à cette démonstration en intégrant le GIEC, qui est un groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat. Nous avons 200 chercheurs à Météo-France qui travaillent avec ces experts à l'étude du changement climatique au niveau global.

C'est démontré car on a été recherché de l'information dans : les carottes de glace, les cernes des arbres, les coraux ; nous avons beaucoup d'indicateurs et nous avons repéré qu'il y avait une forte augmentation des gaz à effet de serre sur l'ère industrielle, c'est-à-dire depuis 150 ans environ, avec une inflexion très sévère des émissions de gaz à effet de serre, essentiellement le CO₂ et le méthane. Le CO₂ correspond aux énergies fossiles que l'on brûle (transports) ; le méthane est essentiellement produit par l'agriculture.

Nous avons également étudié les signaux entropiques, les signaux naturels, c'est-à-dire les volcans, un peu pour casser le mythe qui circule encore d'informations particulières sur le sujet. Nous avons donc tout étudié : le volcanisme, le rayonnement solaire, les évolutions du Système solaire dans le temps, et tout cela produit un signal naturel qui donne des inflexions sur le changement climatique, en particulier sur la température. Mais quand on utilise que le signal naturel, on ne retrouve pas la correspondance entre les émissions de gaz à effet de serre et l'augmentation de température constatée et mesurée ; il faut ajouter l'activité humaine à ce signal naturel pour retrouver vraiment un parallélisme entre les émissions de gaz à effet de serre et ce réchauffement des températures au niveau de la planète.

Cette démonstration simplette que je fais permet de dire que cela valide nos modèles sur le passé. De ce fait, on peut les utiliser pour faire des prévisions pour le

futur. C'est le travail que les experts du GIEC ont fait par l'intermédiaire de plusieurs modèles internationaux ; avec une grosse puissance de calcul, on arrive à faire des prévisions de températures pour les décennies futures. Ces prévisions sont faites jusqu'à échéance de 2100. Le dernier rapport du GIEC est même allé jusqu'à 2300.

Nous avons fait l'étude du passé, nous avons validé nos modèles et nous faisons des prévisions pour le futur.

Nous avons constaté une élévation des températures moyennes de 0,75 degré sur les cent dernières années au niveau global. La répartition n'est pas du tout homogène au niveau des terres : on a un réchauffement beaucoup plus fort au niveau des pôles que sous nos latitudes, le réchauffement est également beaucoup plus fort au niveau des continents que sur la mer, qui a plus d'inertie.

(Présentation de graphiques sur l'augmentation de la température)

On constate une inflexion des températures depuis une centaine d'années.

On note l'inflexion sur un millénaire, avec vraiment une inflexion très marquée d'augmentation de la température.

➔ **Le vent**

Ce n'est pas bien compliqué : dans l'hémisphère nord, le vent tourne dans le sens des aiguilles d'une montre autour des anticyclones et inversement autour des dépressions. La force du vent est donnée par l'écartement entre les isobares. Donc, cela signifie que le vent que l'on peut constater est conditionné par la situation des centres d'action anticyclone ou dépression.

Cette carte vous donne la dimension de ce qui va générer un vent sur un territoire aussi petit qu'ici. Ce sont de gros objets : la dépression située au niveau du Danemark est un objet qui fait plusieurs milliers de kilomètres carrés ; ce ne sont donc pas des choses locales.

Tout cela se déplace d'ouest en est, nous avons aussi des anticyclones qui poussent sur place, des dépressions qui meurent, d'autres qui poussent sur place, des tempêtes peuvent venir de nulle part et se générer sur place. Cela donne une variabilité journalière incroyable, une variabilité mensuelle incroyable, et de fait une

variabilité annuelle. Nous ne pouvons pas retrouver deux années complètement identiques dans la rose des vents que nous verrons après.

- Roses des vents décennales depuis 1980 : C'est calculé sur la base de mesures faites sur site. Nous faisons des mesures de vent toutes les minutes, et nous pouvons en tirer des informations de forme graphique en choisissant des seuils : vents faibles, vents modérés, et vents forts, avec des groupes de vitesses en mètres/seconde, multipliées par 3,6 pour avoir les kilomètres par heure.

On vous présente ici des roses des vents par décennie, tous les 10 ans. Nous ne travaillons pas avec des roses des vents annuelles, nous verrions trop de différence, mais par décennie nous commençons à voir une information. Nous constatons que ces roses de vent n'ont pas bougé depuis 40 ans. Ce n'est pas une information que l'on peut relier au changement climatique.

Pour le changement climatique, je vous ai fait visualiser la dimension des objets qui font peut-être varier le vent. La période qui considère le changement climatique, c'est plutôt 150 ans. Je n'ai que 36 années de données pour le vent, on n'en tire pas grand-chose par rapport au changement climatique, mais de fait, je ne vois pas de variations.

S'agissant du petit bec à droite, il peut peut-être s'expliquer par le fait que la série n'est pas complète, cela va peut-être se lisser. Scientifiquement, je ne peux rien tirer de cela, je peux simplement dire que les roses des vents se ressemblent, elles sont toujours axées nord/sud, nous avons sensiblement la même quantité de vents forts et de vents faibles. Je ne vois pas d'évolution du vent sur les 40 dernières années.

M. LASSAGNE.- Une croyance qui s'effondre !

M. JACQUIN.- Il faudrait regarder quels seuils sont impactants pour vous, travailler plus finement, on trouverait peut-être un signal, mais ce n'est pas gagné du tout.

- Les phénomènes extrêmes : il est clair que le changement climatique va générer des phénomènes extrêmes. En matière de vent, cela génèrera certainement des tempêtes plus fortes et plus souvent. En fait, vous faites bouillir la marmite un peu plus fort et vous voyez les turbulences que cela peut gêner. Le principe est que

l'atmosphère bouillonnera un peu plus. Il est vrai que l'on commence à parler d'ouragans méditerranéens à certains endroits, on commence à les étudier à Météo-France. On voit des queues de cyclone remonter de manière un peu bizarre ; on l'a connu voici un mois et demi, une queue de cyclone est pratiquement remontée jusqu'à l'Irlande. On commence à voir des choses bizarres, mais ce ne sont que des phénomènes extrêmes et on ne peut pas les considérer dans une logique de travail assez régulière comme l'utilisation d'une plate-forme.

On peut classer et lister les phénomènes extrêmes, on peut connaître leur intensité, c'est ce qui est fait ici pour les tempêtes, mais on ne voit pas non plus de signal d'évolution du nombre de tempêtes. Bien évidemment, ce ne sont pas les tempêtes locales mais les tempêtes en France. Je n'ai pas de signal pour vous indiquer qu'il y a plus de tempêtes qu'auparavant.

Les conséquences d'une tempête qui peut-être bisannuelle sur un aéroport sont quand même assez limitées.

Météo-France et le GIEC font des études sur l'augmentation de température, avec ses conséquences sur la fonte des glaces et des glaciers. Ils font également des études aussi sur les précipitations, nous savons qu'il y aura des changements de régime de précipitations. Typiquement, l'arc méditerranéen sera plus sec qu'il ne l'est actuellement et le nord de la France plus humide. Certaines régions du monde vont souffrir, mais cela dépasse un peu le sujet du jour.

En revanche, pour le vent, nous n'avons pas d'études sur l'évolution du vent au niveau de la planète, mis à part le fait que nous aurons un peu plus de phénomènes extrêmes de type tempêtes.

En conclusion, le changement climatique est avéré, il est conséquent puisque nous avons déjà une augmentation de l'ordre d'un degré.

Je vais jusqu'à dire que nous sommes maintenant dans un scénario pessimiste, on peut prévoir pour la France une augmentation entre 5 et 7 degrés à l'échéance de 2100. Sachant qu'un degré correspond à 200 km de latitude, et à 150 m en altitude. On verra donc une évolution en températures et en précipitations en 2100.

M. LHUILLIER.- C'est demain.

M. JACQUIN.- Oui. On constate déjà le changement climatique.

Mme LAVEZZARI.- Quelle est la contribution de l'aviation dans le changement climatique ?

M. JACQUIN.- Je n'ai pas d'information sur ce point, je ne suis pas expert en la matière. Peut-être avez-vous des informations sur la contribution de l'activité aéronautique sur les émissions de gaz à effet de serre ?

M. LASSAGNE.- On parle de 3 ou 4 %. C'est ce qu'on lit sur Internet, mais je n'ai pas d'informations plus précises.

(Discussion générale.)

M. LHUILLIER.- Je vous remercie d'avoir répondu en partie à la question du débat. C'est bien. Au moins on sait que c'est : non.

M. LASSAGNE.- Contrairement à ce que tout le monde pensait.

M. LHUILLIER.- C'est important de le savoir.

J'aurais voulu que l'aéroport nous présente s'il y a eu ou non une évolution du sens des décollages ou d'atterrissages sur l'aéroport depuis 40 ans. De ce fait, ce n'est pas lié qu'au vent.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Nord/Sud et Sud/Nord, c'est cela ?

M. LASSAGNE.- On laisse terminer la présentation, puis on vous répondra.

M. JACQUIN.- Ce n'était pas l'objet de ma présentation.

Je vais clore ma présentation :

Le changement climatique a des impacts sur la température, la pluviométrie, le niveau des océans, et sur les phénomènes extrêmes tels que des tempêtes.

Aucune conséquence n'est relevée sur le positionnement des centres d'action. Si on avait vu l'anticyclone des Açores monter plus au nord ou des dépressions classiques descendre un peu plus en latitude, j'aurais peut-être pu vous dire qu'il faut

s'attendre à plus de vents forts ou à une orientation un peu différente, mais on ne l'a pas constaté et ce n'est pas prévu dans les hypothèses du changement climatique.

Localement, les séries sont trop courtes et ne nous permettent pas de mesurer une évolution par rapport au signal du changement climatique, qui n'est pas tout à fait de la même dimension.

Si vous voulez fouiller un peu plus, puisque vous êtes tous curieux, il y a vraiment de la matière. Malheureusement, il n'y a pas les vents, mais sur les températures et la pluviométrie, il existe une mine d'informations avec le site drias-climat.fr, il est vraiment très ludique, il y a beaucoup de scénarios et énormément de données, mais il n'y a rien sur le vent.

J'ai terminé ma présentation.

M. LASSAGNE.- Merci.

M. HUPAYS.- Je peux donner une réponse, qui répond en partie à votre question, qui a été élaborée par mes collègues de la navigation aérienne sur dix ans.

Sur les décollages face nord, sur les dix dernières années, nous nous trouvons avec quelque chose qui ressemble à 65/35. Pour 2017, nous sommes à 60/40. Il n'y a pas d'évolution extraordinaire ; en 2014, nous étions à 56/43. Il y a de petites évolutions mais pas de révolution.

M. LASSAGNE.- Nous vous le joindrons au compte rendu.

M. HUPAYS.- De 2011 à 2017, vous voyez les décollages face au sud et en clair les décollages face au nord, et on a mis en face le trafic. Il ne s'est pas effondré, il y a des effets d'échelle, il y a 10 % de chute en 2011 et 2014 et 2,5 %, de remontées.

Le pourcentage n'a pas évolué mais comme vous avez une légère progression du trafic, plus d'avions passent au-dessus de vos têtes, et vous pourrez dire : « ils ont modifié la répartition sud nord ». Cela peut être une explication ; elle vaut ce qu'elle vaut, mais c'est celle que je vous propose.

M. LASSAGNE.- Depuis des années, on se dit que le changement climatique fait changer les décollages face au sud ou face au nord, c'est peut-être d'une saison à l'autre ou un sentiment, mais ce n'est pas forcément ce que l'on constate.

M. HUPAYS.- On joue sur 4 à 5 %.

M. GARCIA.- Suivant le créneau horaire et le nombre de décollages ou d'atterrissages à ce moment-là, cela peut effectivement créer une incidence et les gens peuvent dire qu'il y a plus d'atterrissages d'un côté que de l'autre.

M. HUPAYS.- C'est comme la pluie, le jour, et la nuit. S'il pleut tout le temps la nuit, vous direz : « il y a eu une belle semaine ». Si les changements QFU se font à la période où vous êtes dehors, vous n'aurez pas le même sentiment.

M. HUET.- Quel est le QFU par défaut quand il n'y a pas de vent ?

M. HUPAYS.- C'est plutôt le nord, la 35.

M. HUET.- C'est ce qui explique que ce soit plus élevé car il y a à la fois le vent et l'absence de vent, tandis que dans l'autre sens il n'y a que le vent.

M. HUPAYS.- C'est un peu plus compliqué que cela. On ne change pas de QFU toutes les cinq minutes, on est en régime stable et on a droit jusqu'à 10 nœuds de vent arrière, au maximum.

M. HUET.- Il y a des journées complètes où il y a un QFU par défaut.

M. HUPAYS.- Si vous êtes face au nord et que le vent passe d'un seul coup de 6 nœuds au sud, vous garderez le nord.

M. PERRIN.- Nous travaillons en corrélation avec Bron. Si nous changeons de QFU, Bron changera aussi de QFU or, cela ne se fait pas en claquant des doigts, il faut anticiper les arrivées ; le changement de QFU est assez long et fastidieux.

M. LHUILLIER.- Reste à savoir le taux du jour sans vent, est-il fort ou pas ?

M. JACQUIN.- Vous l'avez dans une diapositive précédente pour les vents faibles.

M. LHUILLIER.- Cela ne doit pas être énorme.

M. HUPAYS.- Sur des séries très longues, si on remonte aux années 90, il y a aussi le fait que tous les QFU n'étaient pas armés par un ILS. Lyon est un terrain extrêmement bien équipé, nous avons des ILS dans tous les sens. À l'époque où il n'y avait que des ILS face au nord, la préférence du pilote était quand même de finir sur un ILS plutôt que de faire des calculs abracadabrantesques pour pouvoir se poser.

Sur des longues séries, il faut faire attention, quelques éléments peuvent perturber la logique, mais sur 2011 à 2017, c'est exactement ce que je vous présente.

4. Points divers.

M. LASSAGNE.- Avez-vous des points divers à aborder ?

Mme LAVEZZARI.- Monsieur le Préfet, je voudrais m'adresser officiellement à vous.

Lors de la dernière CCE, au mois de juin je vous ai fait part de signalements concernant des matières suspectes dans l'eau dans l'Ain. Vous nous aviez demandé de faire un dossier complet, chose que nous avons faite, je vais donc vous remettre ce dossier maintenant.

Nous avons récupéré plusieurs témoignages et nous nous sommes rendus sur place avec le Dr HUET pour constater les choses par nous-mêmes.

L'association de pêche de Thil, Mme POMMAZ, habitante de Thil, ainsi que M. TRILLAUX de Saint-Maurice-de-Beynost nous ont signalé des phénomènes anormaux, nous avons donc des témoignages avec des photos.

Des prélèvements ont également été effectués par Mme POMMAZ. Ces prélèvements ont été étudiés par le laboratoire CARSO ; nous fournirons les résultats. Au vu de ces premières analyses, il s'avère qu'il y a une présence de naphthalène, pyrène, phénanthrène, de fluoranthène, qui sont des composants du kérosène.

Nous vous fournirons les résultats ainsi que les préconisations de nos experts en analyse spectrométrique, puisque nous avons la chance d'avoir des experts dans notre association.

Les pollutions atmosphériques sont une réelle préoccupation pour les riverains de l'aéroport, et notre crainte est que ces phénomènes qui ont été signalés dans l'Ain, sur des zones assez visibles, soient des phénomènes qui révèlent un phénomène beaucoup plus général et que cette pollution concerne l'ensemble de la région.

Je vous ai joint un rapport du Dr HUET sur les conséquences pour la santé, et en particulier les risques respiratoires.

Je formule officiellement la demande que vous saisissiez les organismes d'État compétents pour confirmer nos premiers résultats et mettre en place des mesures correctives dans les plus brefs délais.

Il est de votre responsabilité Monsieur le Préfet de garantir la santé publique ; nous sommes à votre disposition pour vous apporter notre aide si vous le souhaitez.

Je vous remets le document. Il vous sera également adressé par lettre recommandée. Nous espérons avoir rapidement une réponse de votre part sachant que nous avons prévu de faire une communication au public en début d'année.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Je ne vous garantis pas les délais. En revanche, je vais transmettre ces informations aux services de l'État compétents sur la pollution de l'eau. Vous avez peur que ce ne soit pas qu'à cet endroit-là.

M. HUET.- Inévitablement, ce sont des témoignages.

M. TRANSY.- Cela se traduit par une pollution de l'eau, mais on peut craindre une pollution générale.

Mme LAVEZZARI.- Ce n'est pas une pollution de l'eau en tant que telle. Nous nous sommes rendus sur place. Vous verrez des photos d'un abreuvoir, c'est assez parlant. Cela ne peut pas venir du sol, cela vient forcément de l'air, et c'est dans des zones où il n'y a pas d'autres nuisances routières, autoroutières, ou autres ; cela ne peut provenir que du ciel.

Les premières analyses effectuées sont assez inquiétantes.

M. HUET.- Il faudrait pousser les analyses, c'est pourquoi nous demandons l'interrogation des services compétents pour pouvoir pousser un peu plus loin. La composition fait fortement suspecter du kérosène, puisque les hydrocarbures présents sont particulièrement retrouvés dans ces produits plus que dans les gas-oils, par exemple. C'est quelque chose qu'il faut confirmer, c'est une forte suspicion. On ne peut pas en rester là, il est nécessaire d'aller plus loin et de saisir les services compétents de l'État.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Je veux bien, mais c'est un témoignage. Que voit-on sur cette photo ? Elle n'est pas de très bonne qualité.

Mme LAVEZZARI.- Sur le bord, ce sont des dépôts.

M. HUET.- Ce sont des dépôts d'hydrocarbures.

Mme JOLIVET-REYNAUD.- Il n'y a pas qu'un seul témoignage.

Mme LAVEZZARI.- Le plus parlant est celui de Mme POMMAZ, qui habite à Thil. Elle a fait des relevés avec des dates précises qu'il est possible de corréliser avec le trafic aérien.

Les analyses ont surtout porté sur le site de Mme POMMAZ, avec deux prélèvements effectués par un laboratoire officiel, qui atteste de la présence de matières qui se rapprochent du kérosène.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Merci.

M. LHUILLIER.- On demande que les services de l'État mettent les moyens pour vérifier ces suspicions.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Vous dites la même chose que ce qu'a dit Madame voici deux secondes.

M. LHUILLIER.- On insiste, on n'est pas là pour discuter...

M. le PRÉFET CHEVRIER.- ...Vous n'êtes pas là pour exiger non plus.

M. LHUILLIER.- Attendez !

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Non, je n'attends pas, je vous réponds. Je prends bonne note de ces documents, point.

M. LHUILLIER.- Nous aussi, point.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Je ne m'engage à rien, c'est tout. En revanche, je m'engage à transmettre aux services compétents qui instruiront votre demande.

M. LHUILLIER.- C'est une réponse officielle. D'accord.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Comment voulez-vous ? On ne peut pas donner de conclusions ; je n'ai pas la compétence technique pour vous répondre.

M. HUET.- On ne vous en demande pas davantage, qu'il y ait une suite.

M. LHUILLIER.- Vous êtes en train de regarder la qualité de la photo, ce n'est pas ce que l'on vous demande.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Avant de transmettre, je m'intéresse à ce que l'on me donne. Je ne remets pas les documents dans une boîte aux lettres, je les regarde, en fonction de mes moyens.

M. LHUILLIER.- C'est ce que nous demandons.

Mme LAVEZZARI.- Monsieur le Préfet, comme je vous l'ai dit, nous sommes prêts à participer aux recherches. Aujourd'hui, nous sommes inquiets parce que ces remontées sont pour l'instant locales, mais il est possible qu'il y ait d'autre cas.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Merci.

M. LHUILLIER.- Il faut que ce soit mis dans le compte rendu, j'insiste car une autre démarche pourrait être encore plus officielle en vous envoyant une lettre recommandée.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Cela va être fait.

M. LHUILLIER.- Ce sera fait, mais il faut au moins que ce soit mis dans le compte rendu.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Il m'a été communiqué de manière officielle, lors de la CCE, un courrier et ses pièces jointes relatives à des suspicions de pollution sur différentes communes du département de l'Ain.

Y a-t-il d'autres points divers ?

M. TRANSY.- La presse a fait mention de l'installation éventuelle de l'entreprise Amazon sur le secteur – si j'ai bien compris, ce serait même sur l'emprise de l'aéroport, mais je ne suis pas certain d'avoir bien compris -, avec une surface immense : 200 000 m².

J'aimerais savoir si une étude d'impacts a été menée car cela aurait un retentissement sur le trafic aérien. J'imagine que cette entreprise reçoit majoritairement ses approvisionnements par avion. Je pense que si elle choisit de s'installer ici, c'est parce qu'elle a un intérêt sur le plan aéronautique.

Cela aurait un l'impact sur la vie des riverains par le cheminement des camions divers sur les routes, etc. C'était peut-être une fausse information, mais il n'empêche que la presse l'a mentionnée. Avez-vous des informations plus précises Monsieur LASSAGNE ?

M. LASSAGNE.- Il y a un certain nombre de prospects en permanence sur le site de CargoPort, je ne vous apprends rien.

M. TRANSY.- Est-ce bien sur le site de l'aéroport ?

M. LASSAGNE.- Il y a des prospects. Si l'information est confirmée ou infirmée, il y aura une étude d'impacts. À ce jour, Aéroport de Lyon n'a rien signé avec personne.

M. TRANSY.- J'ose espérer que l'étude d'impacts est faite avant la signature ?

M. LASSAGNE.- Non, la procédure veut que les études d'impacts soient faites après les signatures.

M. TRANSY.- 200 000 m², c'est gigantesque. Si on essaie d'extrapoler le trafic que cela peut représenter, ce sera énorme.

M. LASSAGNE.- Tant que l'on n'a pas d'informations précises, il ne vaut mieux pas extrapoler, on ne sait ni le dimensionnement ni quel sera l'impact sur le trafic, ni l'arrivée ou non de cette entreprise ou d'une autre. La CCE sera informée en temps et en heure. On ne peut pas lancer des choses dans la nature.

Mme LAVEZZARI.- Si ce projet devait se concrétiser : 200 000 m², c'est énorme. Un entrepôt classique, c'est 40 000 m².

M. LASSAGNE.- C'est vous qui donnez les chiffres.

Mme LAVEZZARI.- Les entrepôts Amazon se situent entre 30 000 et 40 000 m², nous serions à 200 000 m², c'est donc un entrepôt de très grande taille par rapport à ce qui se pratique chez Amazon par ailleurs. Si ce projet était amené à se concrétiser, dans quelle mesure comptez-vous impliquer la CCE ou les riverains ?

M. LASSAGNE.- Dans la mesure de la loi.

Mme LAVEZZARI.- C'est-à-dire ?

M. LASSAGNE.- Si ce projet ou un autre se fait, je vous informerai comme à chaque fois des projets de développement et de son impact environnemental comme prévu dans les textes de la CCE. Donc, je vous informerai du projet de développement. Le dernier grand projet que nous avons est celui du nouveau terminal, qui est aussi une grosse surface, je vous l'ai présenté plusieurs fois en CCE en précisant bien son impact sur l'environnement.

J'informe la CCE quand nous avons un projet.

M. LHUILLIER.- L'aire dite « de fret » pour l'aéroport est de combien ?

M. LASSAGNE.- C'est toute la zone CargoPort.

M. LHUILLIER.- Vous n'avez pas le chiffre à l'esprit ? 100 hectares ou 50 ?

M. LASSAGNE.- Non, nous ne sommes pas sur une centaine d'hectares. Il y a la carrière et la zone Golden Mile, nous devons être sur une trentaine d'hectares.

M. CARA.- Toute l'enveloppe portuaire représente 1 100 hectares, le fret représente peut-être 10 à 20 %.

M. LASSAGNE.- Cela dépend de l'horizon dont vous parlez. Par exemple, une carrière est en train d'être remblayée, la comptez-vous ou pas ? À l'instant T, en disponibilité, il y a peut-être 5 ou 6 hectares de terrains viabilisés. Cela ne

veut pas dire que l'on ne peut pas en viabiliser d'autres. Dans dix ans, la carrière sera remblayée.

Au 12 décembre, nous devons avoir 5 ou 6 hectares viabilisés disponibles, commercialisables immédiatement. Ce sont des terrains qui vont jusqu'au bout du parking Cargo.

M. LHUILLIER.- Tout de suite, si l'information est bonne, cela ne pourra être que sur ces hectares-là ?

M. LASSAGNE.- Cela, c'est vous qui le dites.

M. LHUILLIER.- Je pose une question.

M. LASSAGNE.- On parle d'une information dans la presse qui donne des chiffres, tout cela est totalement flou. Le jour où on aura signé un projet, on en informera la CCE suivante et je serai alors capable de vous présenter un plan-masse, une date de mise en service, son impact environnemental, etc., mais je ne peux pas vous faire une annonce sur la base d'une information presse ; sachant que la presse n'en sait pas plus que vous ou moi. On pourrait dire la même chose sur tous les grands aéroports de France, il y a forcément des projets d'entrepôts dans les cartons.

Nous verrons la prochaine fois si je présente ce projet ou pas.

Mme LAVEZZARI.- A ce stade, vous ne dites pas qu'il n'y a pas de projet ?

M. LASSAGNE.- A ce stade, je vous dis qu'il n'y a pas de projet. Mais si vous connaissez des entreprises qui veulent s'implanter sur la zone CargoPort, je suis preneur à tout instant, car notre travail est de la développer. Vous voyez d'ailleurs que cela ne va pas aussi vite que cela.

Mme LAVEZZARI.- Vous avez bien compris Monsieur LASSAGNE que vous représentez les intérêts de l'aéroport et que nous représentons ceux des habitants de la région. Plus d'activité, signifie forcément plus de nuisances ; c'est mathématique.

M. LASSAGNE.- C'est vous qui le dites.

Mme LAVEZZARI.- Je ne vois pas comment, en ayant plus de camions, on peut avoir plus de nuisances.

M. LASSAGNE.- C'est aussi plus d'emplois.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Vous regardez les choses sous un prisme très spécifique.

Mme LAVEZZARI.- Il y a plusieurs points de vue.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- En tant que citoyenne...

Mme LAVEZZARI.- ...J'entends le point de vue du développement économique, et tout le monde comprend très bien ce point de vue, il n'y a pas besoin d'en débattre. Néanmoins, ce développement économique a des effets négatifs qui peuvent être le transport routier et le transport aérien. Ce dernier est le sujet d'actualité et la raison pour laquelle nous sommes présents ici. Aujourd'hui, je sors de la réunion sans rien de concret, j'espérais avoir des résultats concrets sur l'approche équilibrée, au moins le bilan du travail fait par le bureau d'études depuis six mois or, je constate, que l'étude n'est même pas finie.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Ce sera en juin.

Mme LAVEZZARI.- Cela ne fera que deux ans et demi après avoir posé le problème.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- C'est le premier aéroport d'Europe.

Mme LAVEZZARI.- Il n'y a pas d'avancée. Que peut-on dire concrètement aux gens ? On peut dire : il y a un projet, l'aéroport veut se développer, il affiche clairement ses ambitions. Il y aura Amazon, etc., avec tous les avantages économiques, mais que peut-on dire aux gens au niveau environnemental ? Qu'est-il prévu pour eux ?

M. LASSAGNE.- Je ne vous ai pas dit qu'il y aurait Amazon. C'est vous qui le dites !

Mme LAVEZZARI.- En fait, c'est votre ambition.

M. TRANSY.- Ne parlons plus de Amazon, mais de 10 hectares disponibles.

Mme LAVEZZARI.- Concrètement, rien n'est prévu.

M. LASSAGNE.- Ces hectares sont disponibles et viabilisés depuis trois ou quatre ans, aucune entreprise n'a signé son implantation. Mais je souhaite que des entreprises viennent s'implanter.

M. GARCIA.- Il y a plus que cela.

M. LASSAGNE.- Viabilisés avec le parking Cargo. Cela fait 30 ou 40 ans que les terrains sont disponibles. Représentant le gestionnaire, je ne peux venir auprès de vous qu'avec un projet, quel qu'il soit. C'est toujours ce que j'ai fait en CCE. Je présente chaque fois les projets de développement en CCE, mais dès lors que nous avons l'enveloppe, le dimensionnement et un trafic poids lourd. Je ne peux pas parler dans le vide.

Mme LAVEZZARI.- Ne vous méprenez pas sur mes propos. J'entends très bien qu'un projet est constitué de différentes visions et de différents intérêts. Aujourd'hui, je dis simplement que je n'ai pas le sentiment - c'est un sentiment personnel - que l'on avance sur le dossier des vols de nuit ou de réduction des nuisances.

M. LASSAGNE.- Dont acte.

Mme LAVEZZARI.- Nous représentons les riverains. Certes, vous savez faire de belles phrases et expliquer les choses de façon pédagogique, il n'empêche qu'il y a une réalité de terrain, qui est la pollution liée au trafic et à l'activité, pour laquelle aucune solution n'est proposée à ce jour.

M. LASSAGNE.- Au trafic aérien.

Mme LAVEZZARI.- Je n'ai pas entendu de solution.

M. LASSAGNE.- On ne va pas refaire le débat, on vous a donné le calendrier.

Mme LAVEZZARI.- Nous sortons de la réunion, il n'y a rien de plus.

M. LASSAGNE.- Cette réunion là est un point de départ.

Mme LAVEZZARI.- Nous n'avons même pas de visibilité sur le moment où nous pourrions espérer quelque chose.

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Vous m'avez transmis votre document.

M. LASSAGNE.- Vous avez eu l'étude de Météo-France.

Mme LAVEZZARI.- C'est très bien, mais ce n'est pas ce que nous avons demandé. Merci, mais ce n'était pas la demande, celle-ci est très concrète : vols de nuit et le sujet que nous venons de voir.

Mme BAZOGE.- J'ai une question concrète. Vous deviez mettre en place l'action des CDM, je lis : « En décembre 2017, nous serons capables de vous faire un retour précis sur cette action ». Il est vrai qu'elle ne concerne pratiquement que Pusignan pour les odeurs et le bruit, mais je pose la question ; si vous préférez, vous pouvez faire un courrier, ainsi je ne dérangerai personne.

M. LASSAGNE.- Non, il n'y a pas de problème Madame BAZOGE, mais je n'ai pas la présentation ici. Nous ferons une présentation au mois de juin.

Mme BAZOGE.- A certains moments, il y a eu 20 minutes de bruit. Vous vous moquez parfois gentiment de moi, mais quand je vous dis que l'avion est dans mon jardin, cela peut durer 20 minutes. De temps en temps, cela passe, mais avec l'augmentation du trafic, je ne voudrais pas que cela passe à une demi-heure, une heure ou trois heures par jour.

M. LASSAGNE.- Je n'ai pas la réponse aujourd'hui, mais nous mettrons le dossier à l'ordre du jour de la prochaine CCE.

Mme BAZOGE.- Nous avons d'habitude les odeurs au mois de novembre quand il y a beaucoup d'humidité, mais il y en a eu cet été. Elles sont vraiment désagréables. Quelqu'un de l'aéroport m'a dit un jour : « ce n'est pas parce que cela sent mauvais que c'est mauvais », mais ce n'est pas agréable du tout.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas moi qui l'ai dit.

Mme BAZOGE.- Non, c'était le médiateur, voici 15 ou 20 ans.

M. LASSAGNE.- Frédéric LAUNAY s'occupe du CDM, il viendra vous en parler.

M. GARCIA.- L'aéroport a changé de Directeur général. Au mois de juin, le nouveau Directeur général pourra-t-il assister à la CCE pour nous expliquer quels sont ses objectifs ? Ils ne sont pas forcément identiques à ceux de l'ancienne direction, puisque celui-ci est nommé directement par VINCI.

M. LASSAGNE.- Il a été nommé par le consortium majoritaire en accord.

Nous avons imaginé faire venir Tanguy BERTOLUS à cette CCE ;. S'il vient, c'est pour vous présenter le nouveau Master plan or, celui-ci n'a pas encore été validé par les actionnaires, puisque les représentants syndicaux d'Aéroport de Lyon ont demandé un délai pour le faire analyser. Je ne me souviens plus s'il passe au conseil de surveillance de la semaine prochaine ou pas. Le jour où Tanguy BERTOLUS viendra se présenter à vous, il viendra avec le Master plan, les nouveaux objectifs.

M. GARCIA.- Nous pouvons espérer qu'il sera là au mois de juin ?

M. LASSAGNE.- Oui si nous aurons le Master plan. Nous ne pouvons pas présenter un Master plan qui n'a pas été voté par les actionnaires, même si ce sont des ajustements à la marge.

Avez-vous points divers ? *(Non.)*

M. le PRÉFET CHEVRIER.- Merci.

(La séance est levée à 16 heures 30.)