

**COMMISSION CONSULTATIVE POUR L'ENVIRONNEMENT**  
**AÉROPORT LYON SAINT-EXUPERY**



Mercredi 5 décembre 2018



*(La séance est ouverte à 9 h 15 sous la présidence de  
M. le Préfet CHEVRIER.)*

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Bonjour et bienvenue à cette nouvelle session de la commission consultative pour l'environnement de l'aéroport Saint-Exupéry du 5 décembre 2018.

Je vous propose de ne pas perdre de temps et d'aborder tout de suite l'actualité de l'aéroport.

## **1. Actualité de l'aéroport**

### **➤ Trafic**

#### **▪ Point à octobre 2018**

**M. LASSAGNE.-** C'est le traditionnel point d'actualité de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry avec un point sur le trafic à octobre 2018.

Depuis le début de l'année, nous sommes sur une croissance de 7 % du nombre de passagers, avec un nombre de mouvements qui lui est quasiment stable, puisqu'il croît de 0,1 %.

Nous le verrons au mois de juin, une fois l'année terminée, mais nous sommes toujours sur un accroissement de l'emport moyen des appareils avec une stabilisation du nombre de mouvements.

### **➤ Bilan service d'aide aux riverains**

#### **▪ Bilan au 30 novembre 2018**

Concernant l'aide à l'insonorisation au 30 novembre, 7 logements ont été validés par la commission d'aide aux riverains du 6 avril 2018, dont deux à Saint-Quentin-Fallavier, trois à Jons et deux à Colombier-Saugnieu pour un total engagé de 65 794 €.

Il reste environ 60 logements éligibles.

Nous avons, sur un compte bloqué, la somme de 1 495 K€, somme largement suffisante pour insonoriser les 60 logements, lorsque les propriétaires souhaiteront déclencher l'insonorisation. A noter que la TNSA, la taxe qui alimente ce compte, est gelée.

En 2018, quatre diagnostics ont été réalisés. Ils seront présentés en commission d'aide aux riverains dans le courant de l'année 2019.

### ➤ **Bilan des réclamations de riverains**

#### ▪ **Bilan au 30 septembre 2018**

L'année n'est pas terminée. Au 30 septembre 2018, nous étions à 439 réclamations.

Au premier semestre, nous avons enregistré 237 réclamations. Sont venues s'ajouter à ces 237 réclamations, 81 réclamations en juillet, 53 au mois d'août et 66 au mois de septembre. Cela fait un total de 439 réclamations au 30 septembre.

#### ▪ **Causes des réclamations**

Sur les causes des réclamations, il y en a 27 qui concernent un événement plutôt nocturne entre 22 heures et 6 heures ; 39 qui concernent les virages anticipés.

Pour le reste, ce sont « des causes diverses. »

#### ▪ **Délai de réponse des réclamations**

Nous avons pour objectif de répondre en 14 jours. L'objectif n'est pas atteint.

En effet, Il y a eu des changements de personnel sur le poste du médiateur de Lyon Saint-Exupéry, ce qui a allongé les délais de réponse. En 2017 seulement 55 % des réclamations recevaient une réponse dans les 14 jours. Au premier semestre de 2018, nous étions à 56 %.

#### ▪ **Évolution du dispositif de traitement des réclamations**

Nous prévoyons, avec l'installation d'un médiateur de manière plus pérenne en la personne de François PETITHOMME, un retour à la normale au premier trimestre 2019, s'agissant du délai de réponse dans les 14 jours.

Je vous présenterai tout à l'heure les évolutions du système CONSTAS, puisque nous sommes à la troisième génération de CONSTAS.

### ➔ **Manquements aux arrêtés de restrictions environnementales**

Ensuite, sous le contrôle de la DSAC, 25 procès-verbaux ont été rédigés et émis à l'intention de l'ACNUSA en 2017 ; en 2018, sur les dix premiers mois de 2018, ce sont 17 procès-verbaux qui ont été rédigés.

### ➔ **Retour de l'ISO 14001**

Les plus anciens, non pas en âge, mais en assiduité à la CCE se souviennent certainement qu'en 2002, nous étions, après Aéroports de Paris, le deuxième aéroport certifié ISO 14001 en France. Cette certification avait laissé place à un autre modèle qualité, un modèle européen. Toutefois, avec la diffusion de l'AirPact, qui est l'outil environnemental de VINCI Airports, nous allons revenir à nos « premières amours », à la certification ISO 14001 courant 2019. Nous sommes, là, sur une version 2015 avec une vision un peu plus étendue que ce que nous avons connu à l'époque, en 2002.

Voilà ce que je pouvais dire sur l'actualité de l'aéroport.

## **2. Dossiers en cours**

**M. LASSAGNE.**- Je vous présente les dossiers à court terme et les dossiers qui ont fait l'objet d'un acte administratif : soit un dépôt de PC, soit une signature de convention, des éléments très concrets.

### ➔ **Extension des capacités parkings**

Nous avons lancé, afin de limiter la consommation de

l'aéroport de Lyon en foncier agricole, conformément au schéma de composition générale, une optimisation sur les parkings et terrains déjà utilisés par l'aéroport avec deux projets à l'horizon 2019-2020.

- Parking courte durée

Le premier, c'est la création d'un parking silo, donc un parking à étages, en face du nouveau terminal, d'une capacité de 2 000 places.

- Parking robotisé

Le deuxième projet, qui est au stade de l'expérimentation, avec une start-up lyonnaise, c'est le déploiement d'un robot voiturier sur le parking P5. C'est un robot qui va garer les voitures et optimiser les espaces de stationnement.

Sur le parking P5, nous devrions gagner plus de 2 000 places tout simplement en garant les voitures un peu plus près les unes des autres. Il n'y a pas de conducteur, c'est le robot qui les positionne - sans les empiler, bien sûr - côte à côte, de manière totalement optimisée.

### ➔ **Terminaux - Hôtel MOXY (ex-SOFITEL)**

Nous allons réinvestir les locaux de l'ancien hôtel SOFITEL, en cœur de site, entre le terminal 1 et le terminal 2, et y installer une nouvelle enseigne, MOXY. C'est une enseigne du Groupe MARRIOTT qui est l'équivalent d'un MAMA SHELTER. C'est 123 chambres, donc une même capacité hôtelière, un 3 étoiles, en lieu et place de l'ancien SOFITEL.

### ➔ **Analyses qualité de l'eau**

Ensuite, nous avons eu une demande d'une des associations participantes à la CCE, l'ACENAS, de mesures de la qualité de l'eau.

Nous avons consulté le laboratoire ABIOLAB qui va, au premier trimestre, je pense, sauf contre-indications météo, analyser l'eau, avec l'autorisation du maire de Thil, que je n'ai pas encore eue, mais qui ne devrait pas tarder.

Le laboratoire devrait donc analyser l'eau sur les points mis en cause par l'association, mais aussi sur d'autres points de mesure, au Nord et au Sud, pour échantillonner un minimum ces mesures.

Je vous les présenterai ou plutôt ABIOLAB vous présentera ces mesures de qualité de l'eau à la prochaine CCE du mois de juin.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** J'en profite sur ce sujet pour dire que, suite à la saisine de l'ACENAS, je ne suis pas resté inactif. J'ai saisi de nombreux services de l'État, ce qui a entraîné des allers et retours entre mon bureau et les services responsables, qu'il s'agisse des DDT, de la DREAL, de la direction générale de l'Aviation civile. Et la conclusion de ces échanges, c'est qu'il revenait plutôt à ADL de mandater un laboratoire, des experts indépendants pour procéder aux analyses, notamment des analyses sur Thil.

**M. LASSAGNE.-** Les analyses seront faites sur les deux points des différents échanges. Il y a un étang à Thil et un abreuvoir, si ma mémoire est bonne. M. le sous-préfet m'a communiqué tous les documents.

Nous prendrons évidemment ces deux points, mais nous ne pouvons pas nous limiter à ces deux points, parce que, par exemple, il suffit qu'un étang soit en contrebas d'une voirie pour que vous ayez des hydrocarbures, suite à des pluies. Nous aurons donc d'autres points de mesure pour étalonner et voir s'il y a un sujet, indépendant de l'aéroport de Lyon et de l'activité aéronautique, sur ces points de mesure ou si, effectivement, il y a des retombées d'hydrocarbures, comme le suppose l'association.

**Mme LAVEZZARI.-** Je vous remercie de prendre en charge le dossier. C'est une alerte que nous avons lancée, dans la mesure où nous avons eu des témoignages, où nous avons fait nous-mêmes des prélèvements révélant des composés inquiétants. Depuis, il y a d'autres personnes qui nous ont fait part de phénomènes similaires.

Notre demande est simple. La pollution, on peut en parler des heures, voire plus, mais, là, il y a un point particulier que nous avons signalé sur Thil et un deuxième sur...

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Si vous avez une nouvelle localisation, n'hésitez pas à nous la transmettre, pour que les mesures puissent être faites aussi dans ce secteur-là.

**Mme LAVEZZARI.-** Nous alertons. Nous avons détecté des choses qui nous paraissent suspectes. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas affirmer à 100 % qu'il s'agit de kérosène en provenance des avions, mais, pour être allés sur place et avoir regardé un peu les activités humaines autour, nous pouvons dire qu'il y a une probabilité forte.

Notre demande est donc que soit fait un diagnostic sur les points que nous avons relevés pour qu'on nous dise si c'est du kérosène ou autre chose.

Ce sera donc fait par ABIOLAB, mais à quelle échéance ?

**M. LASSAGNE.-** Au premier trimestre, puisque je présenterai les mesures à la prochaine CCE.

**Mme LAVEZZARI.-** Les phénomènes ont été constatés chez des particuliers. Il y a une prise de contact avec ces personnes dont vous avez les coordonnées pour que les prélèvements puissent se faire ?

**M. LASSAGNE.-** C'est bien ce que j'ai dit.

Si vous avez d'autres points de prélèvement, donnez-les-nous très précisément et, si possible, si ce sont des particuliers, donnez-nous leurs coordonnées mail - j'ai vu qu'il y avait une personne pour laquelle nous avons les coordonnées mail -, que nous ayons l'autorisation d'aller faire ces prélèvements.

Et l'idée est de ne pas faire des prélèvements que sur ces points, mais aussi sur d'autres points similaires dans les axes de pistes,

pour lever le doute.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Ce n'est pas à la place, c'est en plus.

**M. LASSAGNE.-** En effet. Nous ferons les points que vous avez signalés - pour l'instant, il y en a deux -, plus d'autres points. Ce n'est pas « et/ou », c'est « et ».

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Et en même temps.

**M. LASSAGNE.-** Le bureau d'études vous présentera les résultats de ces mesures à la prochaine CCE.

Je vais laisser la parole pour le traditionnel point sur la dépollution du dépôt pétrolier, dont je me suis rendu compte que c'était il y a plus de dix ans. Le temps passe vite. C'est un point que nous n'avions pas fait ces dernières années. Nous nous étions engagés à le faire une fois par an, mais l'actualité était beaucoup moins riche.

Il nous a semblé opportun aujourd'hui de donner la parole au bureau d'études qui est chargé par SASCA de surveiller ces éléments.

### ➤ **Point sur la dépollution du dépôt pétrolier**

**M. DURAND.-** Je suis donc DURAND Jonathan de la société SERPOL, je suis chef de projet sur ce dossier.

Nous intervenons en tant que bureau d'études pour gérer le suivi environnemental du site.

#### ▪ **Rappel du contexte historique**

Je ferai un rapide rappel historique de l'incident. En août 2005, il a été détecté une fuite sur une tuyauterie à proximité d'un bac, une fuite de JET A1.

Consécutivement à cette fuite et à sa déclaration à l'administration, un arrêté préfectoral avait été émis imposant au site de réaliser un confinement hydraulique pour mettre en sécurité le site ; de



réaliser le pompage des produits se situant dans les sols et dans la nappe ; de poursuivre la surveillance environnementale du site, que ce soit sur site et hors site.

Depuis 2005, est opéré un confinement hydraulique au droit du site. Cela consiste à pomper les eaux à 40 mètres de profondeur au droit de la nappe.

Entre 2005 et 2007, a été réalisé un traitement des sols au droit du site pour enlever les sources sol concentrées.

De 2005 à 2014, a été réalisé le pompage des phases pures se trouvant au droit de la nappe.

Depuis 2005, est réalisée la surveillance environnementale sur site et hors site.

- Suivi environnemental de 2005 à aujourd'hui

Hors site, nous suivons deux puits : le puits Bouvarets et le puits Planaise.

Nous avons, depuis 2005, une absence de teneur en hydrocarbures au niveau de ces puits qui montre l'efficacité du confinement hydraulique au droit du site.

Sur site, au droit du dépôt, depuis 2014, il y a une absence de produit pur au droit de la nappe.

Il y a, donc, dans l'ensemble, une amélioration de l'état du milieu et le site est toujours mis en sécurité.

Après, il y aura sûrement des échanges avec les administrations et l'exploitant du site pour faire évoluer la surveillance ou le dispositif de confinement, mais c'est un autre sujet.

**Mme LAVEZZARI.-** Nous avons effectivement été informés à l'époque de la pollution et des mesures qui avaient été prises, notamment un principe de pompage. Toutefois, il a été déclaré à un moment qu'on ne

pouvait pas tout absorber, tout pomper.

Vous dites que, depuis quatre ans maintenant, il n'y a plus de trace d'hydrocarbure, mais qu'est devenu cet hydrocarbure ?

**M. DURAND.-** Un certain pourcentage a été récupéré.

**Mme LAVEZZARI.-** C'est très faible. Je crois que c'était 10 %.

**M. DURAND.-** Oui, c'est de cet ordre-là. Après, il en reste une certaine quantité dans les sols. Pour imaginer la situation, je dirai que c'est comme si vous aviez une éponge pleine de produit, une fois que vous l'avez essorée, il reste toujours du produit à l'intérieur, mais qui ne peut pas être mobilisé tant que l'étanchéité en surface demeure. C'est le cas quand tout est imperméabilisé.

Ensuite, ce sont des mesures de gestion pour maintenir en sécurité le site, maintenir l'étanchéité. Et là, il n'y a plus de produit remobilisable depuis quatre ans.

**Mme LAVEZZARI.-** Si j'ai bien compris, il y a une étanchéité qui a été faite au niveau du sol ?

**M. DURAND.-** L'étanchéité du site, c'est un enrobé qui existe déjà.

**Mme LAVEZZARI.-** Et qu'en est-il du produit ?

**M. DURAND.-** Il reste piégé dans le sol, mais il n'est plus remobilisable.

**Mme CHAMPION.-** Cela veut dire que le sol reste comme il est ?

**M. DURAND.-** Les traces sont encore sous forme résiduelle. On appelle cela des sources résiduelles non remobilisables. Cela ne migre pas vers les nappes phréatiques.

Il y avait eu, au tout début, des études de modélisation des écoulements montrant, que même si cela migrait vers les nappes, il y avait

quand même des phénomènes de dilution qui limitaient les teneurs à l'aval.

**Mme JOLIVET-REYNAUD.-** Que représentent les résidus par rapport à la pollution d'origine ? Quel pourcentage ?

**M. DURAND.-** On a, à l'heure actuelle, récupéré 10 % de la quantité estimée qui a fui. Il en reste encore 90 % dans les sols. Ces 90 % ont percolé dans les sols. Ils restent piégés et absorbés dans les sols. C'est comme dans une éponge qui reste humide, mais qui ne suinte pas.

**Mme JOLIVET-REYNAUD.-** Ce qui reste, ce n'est pas résiduel, c'est tout de même important.

**M. DURAND.-** C'est résiduel, parce que c'est non mobilisable.

**Mme JOLIVET-REYNAUD.-** Cela représente quand même un pourcentage significatif.

**M. DURAND.-** Dans nos procédés d'extraction et de traitement, nous avons atteint une asymptote de récupération de produit. Techniquement, nous avons atteint les limites des techniques en termes de faisabilité, à des coûts raisonnables.

Après, il faut savoir qu'il y a quand même des contraintes. On est limité par la profondeur de la nappe qui se trouve à 40 mètres de profondeur.

On peut, sur d'autres sites, quand cela se limite à 5 ou 10 mètres, réaliser une excavation des sols des sources concentrées. À 40 mètres de profondeur, c'est un cratère ou une carrière.

**Mme JOLIVET-REYNAUD.-** C'était simplement pour avoir une idée de ce qui restait, de ce que cela représentait par rapport à la pollution initiale.

**M. DURAND.-** Peut-être que ce ratio vous semble faible, mais je peux dire, par retour d'expérience, que ce ratio est conforme à ce que nous rencontrons dans ce type d'événement.

**Mme LAVEZZARI.-** J'aurai une question complémentaire. Il y a, effectivement, eu un incident en 2005 qui était lié notamment au fait que la tuyauterie n'avait pas de double peau. Quelles mesures correctives ont été prises aujourd'hui pour éviter que ce genre d'incident se reproduise ?

**M. LASSAGNE.-** La question s'adresse plutôt à SASCA. Ils nous avaient déjà répondu lors d'une CCE en nous disant que, pour tous les pipes qui relient les cuves des stations de remplissage des camions avitailleurs qui, ensuite, vont sur piste, toute la tuyauterie avait été changée.

Par ailleurs, ils ont installé un dispositif qui fait que, lorsqu'il y a une fuite, il y a une émission d'ultrasons. Ils ont installé des capteurs de fuite sur la base d'ultrasons qui déclenchent une alarme, si, par exemple, le tuyau venait à subir un poinçonnement, comme cela avait été le cas sur ce tuyau-là.

**Mme LAVEZZARI.-** Les nouveaux tuyaux ont-ils une double peau ?

**M. LASSAGNE.-** Je vais le noter au compte rendu et ce sera marqué dans le compte rendu. Je me souviens de la réponse qui avait été faite à l'époque. Pour les tuyaux double peau, je ne sais pas.

**Mme LAVEZZARI.-** Avec des tuyaux double peau, quand il y a une fuite, il y a une autre tuyauterie autour qui récupère la fuite. Si ce n'est pas en place, c'est compliqué. Il pourra y avoir une alarme, mais on ne pourra pas traiter la fuite du produit.

**M. TRANSY.-** Il avait été évoqué deux possibilités, soit des tuyaux enfouis en double peau, soit des tuyaux en aérien. Je ne sais pas ce qui a été choisi, mais c'est ce qui nous avait été dit à l'époque.

**M. LASSAGNE.-** C'est sûrement la double peau, parce que, pour être voisin du dépôt pétrolier, je sais que la tuyauterie ne passe pas en aérien. Mais je poserai la question à SASCA.

**M. DARY.-** Suite à l'incident, cela avait été mis aux normes.

**Mme CHAMPION.-** J'ai vu, sur des diapositives, que, depuis 2005, il y avait une zone de confinement hydraulique sur site. Pouvez-vous nous préciser ce qu'est ce confinement hydraulique ?

**M. DURAND.-** Pour un confinement hydraulique, on met en œuvre un puits de pompage. On atteint la nappe avec le puits et, par le biais de la pompe, on extrait les eaux. On va créer un cône de rabattement hydraulique. Ce cône de rabattement aura un certain rayon d'action. On exploite de telle sorte que le rayon d'action, à travers le débit, soit dans l'emprise totale du site. Ensuite, toutes les particules, tout le flottant qui se trouve au droit du site est piégé dans ce cône de rabattement, puis canalisé, via les eaux d'exhaure, en surface et traité.

**Mme CHAMPION.-** Cela veut dire que ces eaux sont polluées ?

**M. DURAND.-** Ces eaux sont impactées, certes, mais il y a un réseau de surveillance en limite de site et hors site. Il n'y a aucun impact hors site.

**Mme CHAMPION.-** D'où vient l'eau qui est utilisée par l'aéroport ?

**M. DURAND.-** Quelle eau ?

**Mme CHAMPION.-** L'eau pour les toilettes, pour les lavabos ?

**M. LASSAGNE.-** C'est totalement différent. C'est une autre question. Je vais laisser la parole à Daniel qui va vous expliquer.

**M. DARY.-** Votre question porte sur l'usage de l'eau sur l'aéroport ?

**Mme CHAMPION.-** Non pas sur l'usage, parce que l'usage, je sais, c'est pour nettoyer, pour laver, etc.

**M. DARY.-** Nous pompons dans notre puits d'Azieu Nous avons une autorisation pour pomper un million de mètres cubes, nous en

pompons environ 900 000. Il y a 300 000 mètres cubes qui sont utilisés pour l'eau potable. Le reste, ce sont 600 000 mètres cubes qui sont utilisés pour l'eau industrielle, c'est-à-dire principalement l'eau de climatisation qui est réinjectée dans la nappe. Nous récupérons simplement les frigories de la nappe, pour faire du froid, pour la climatisation des aéroports. L'eau réinjectée est un peu plus chaude que celle que nous avons prélevée.

En résumé, la consommation réelle de l'aéroport, c'est environ 300 000 mètres cubes d'eau potable par an qui sont prélevés dans ce captage qui est en aval de l'aéroport. Nous sommes vigilants par rapport à nos actions. Le traitement est géré depuis dix ans.

J'ajouterai, par rapport aux études que j'ai lues sur la dépollution de SASCA, qu'il y a aussi une partie de biodégradation du kérosène. C'est théoriquement impossible d'en récupérer 100 %, mais les bactéries font aussi leur travail dans la décomposition même du kérosène.

**Mme CHAMPION.-** Cette eau qui est pompée sur Azieu, ce n'est pas, à la base, une eau qui est en réserve, s'il y avait un souci d'eau potable sur Lyon ?

**M. DARY.-** Non. Nous avons une autorisation, un droit de captage. Nous avons le droit de prélever un million de mètres cubes.

**Mme CHAMPION.-** Qui vous a donné cette autorisation ?

**M. DARY.-** L'administration, après avoir mené une étude pendant des années. L'autorisation de prélever a été délivrée en 2009. Il y a eu une régularisation. Il fallait faire des déclarations d'utilité publique, ce qu'on a fait.

Nous sommes dans le couloir de Meyzieu. Les agriculteurs pompent beaucoup plus, 7, 8, 9 millions.

Et le SAGE, qui est le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau, régule et a tendance à diminuer les autorisations pour faire en sorte qu'il y ait de l'eau pour tout le monde, pour partager l'eau.

**Mme CHAMPION.-** Je reprends pour comprendre, parce que cela reste encore un peu flou. L'aéroport n'utilise pas la nappe phréatique qui est sous l'aéroport et qui compte une zone de confinement. En revanche, l'aéroport utilise l'eau qui est un peu plus loin sur le site d'Azieu. C'est bien cela ?

**M. DARY.-** Oui. Nous allons prélever à Azieu, au Nord-Ouest. C'est le sens d'écoulement de la nappe qui va du Sud-Est au Nord-Ouest en direction du Rhône. Il y a une sorte d'aspiration. Il faut savoir qu'il y a un délai. Ce n'est pas une rivière. Du Sud de l'aéroport à notre point de captage, il se passe environ 1 000 jours. Cela va très lentement. C'est un lac souterrain plutôt qu'une rivière.

**M. DELORME.-** À propos de produits pétroliers, pour diminuer la rotation et l'éloignement des camions qui viennent apporter les produits, qu'en est-il du stockage que vous aviez prévu au Nord de l'aéroport ?

**M. LASSAGNE.-** Le déplacement du dépôt pétrolier au Nord, c'est un projet à moyen, long terme, pas à court terme. Pour l'instant, ce n'est pas d'actualité.

Nous gardons l'emprise et ce sera certainement une solution, mais nous ne la mettrons pas en œuvre dans les cinq ou dix prochaines années.

**Mme LAVEZZARI.-** Comme on parle de pollution d'eaux souterraines, il y a effectivement cette affaire de fuite de kérosène, mais il y a également un autre dossier qui avait été, dirons-nous, déterré à la même période, à savoir la présence d'anciennes gravières qui avaient servi pendant quelques années au stockage ou à l'enfouissement de déchets dits industriels, infectieux ou d'abattoirs.

Ces décharges, qui ont été orphelines pendant quelques années, ont été ensuite redécouvertes. À l'époque, la préfecture avait demandé à SITA/MOS, ancien propriétaire, de faire une mise en sécurité

avec une imperméabilisation des sols pour éviter les infiltrations. L'ancien exploitant avait fait appel et avait obtenu gain de cause, ce qui fait qu'il n'y avait pas eu de mesures de préservation ou de confinement.

D'où ma question, par rapport à ces 17 gravières dites orphelines, sur le point de savoir comment le risque de pollution de la nappe en dessous est pris en compte, sachant qu'à l'heure actuelle on n'a pas totalement identifié le contenu de ces gravières qui, dans les années 70, pouvaient contenir tous types de déchets.

Comment ce risque de pollution est-il aujourd'hui appréhendé et pris en charge par l'administration et la préfecture ?

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Je n'en ai strictement aucune idée. C'est la première fois que j'entends parler de ce problème. Je vous invite à m'envoyer un mail et j'interrogerai l'UD DREAL.

**M. DARY.-** Vous avez un site qui s'appelle BASOL et qui est la base nationale des sols pollués. Il y a deux carrières, sur les 17, qui avaient été transformées en décharges, avec des déchets industriels dangereux, notamment des déchets issus des hôpitaux, des déchets bitumineux, mais pas de déchets d'abattoirs.

C'était avant 1975. C'étaient dans les années 50/60. C'était l'habitude. On faisait un trou et on utilisait les vieilles carrières pour les remblayer avec les déchets.

Ces deux carrières sont bien identifiées. Il y en a une qui est recouverte aujourd'hui par le bitume. Donc, c'est la même chose que pour SASCA, il n'y a pas trop de risques de percolation.

SITA avait été astreint à un suivi, mais ils ont fait casser le suivi au niveau du tribunal. Le suivi était destiné à voir s'il y avait des risques de percolation, parce qu'il y avait du trichloréthylène, quelques produits qui pouvaient présenter un risque s'il y avait des fuites.

Maintenant, ces sites sont très bien identifiés par



l'administration qui fait des relevés. Et si nous avons nos propres piézomètres pour faire nos relevés, l'administration fait également régulièrement des relevés sur des piézomètres, dans la nappe, pour voir s'il y a des résidus qui arrivent et s'il y a des mesures à prendre. Mais, en tout état de cause, les mesures ne seraient pas à la charge de l'exploitant actuel, mais à la charge de l'ancien exploitant. Et si c'est trop tard ou s'il y a caducité, ce serait pour le compte de l'État.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Il y a donc des mesures qui sont faites régulièrement ?

**M. DARY.-** Oui. L'État fait un suivi piézométrique. L'administration nous demande de communiquer nos propres résultats. Il y a un ensemble de paramètres que nous mesurons par rapport à nos propres arrêtés préfectoraux. Nous avons parlé de l'eau, mais il y a aussi nos installations classées. Nous sommes astreints nous-mêmes à un suivi, mais il ne nous appartient pas de suivre des activités qui n'étaient pas les nôtres. C'est donc l'État qui suit au niveau de ses piézomètres - il y en a un certain nombre autour de l'aéroport - pour avoir la photo de ce qui se passe et de ce qui serait éventuellement retrouvé dans la nappe.

**Mme LAVEZZARI.-** Pourrions-nous avoir, à un moment donné, un état des lieux de ce dossier qui, pour nous, constitue une réelle préoccupation ?

Concernant ces anciennes décharges orphelines, j'ai à peu près compris ce qui vient d'être dit, mais nous souhaiterions quand même aujourd'hui savoir quel est l'impact de ces anciennes décharges sur la qualité de l'eau qui se trouve en dessous et qui, à un moment donné, de ce que j'avais compris, constituait une réserve pour la ville de Lyon, en cas de problèmes au niveau de la nappe phréatique du Rhône.

Dans quel état est aujourd'hui cette eau qui est quand même à préserver, du fait de la présence de ces anciennes décharges ?

J'entends bien qu'il y a des mesures, mais si une dégradation est constatée, quelles sont les actions correctives ?

Prendre la température, c'est très bien, mais encore faut-il régler le problème et s'assurer que cela ne va pas dégénérer.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Je me répète, je vous invite à me faire un courriel en précisant votre demande. Plus elle sera précise, plus je serai en mesure de saisir les services et de vous obtenir les meilleures réponses possible.

**M. DARY.-** Vous avez un début de réponse avec le site BASOL que je vous ai cité. Vous pouvez aller voir. Il n'y a pas d'impact sur la nappe actuelle. C'est pour cela qu'il n'y a pas de mesures derrière. Différentes études ont été faites, des études simplifiées des risques et des études détaillées des risques pour ces deux décharges. Actuellement il n'y a pas de risques connus, identifiés.

**Mme CHAMPION.-** Vous disiez que les réserves commençaient à s'épuiser et qu'il y avait à peu près un million de mètres cubes d'eau pompés pour l'aéroport par an. Est-il possible d'estimer la capacité de ces réserves ?

**M. DARY -** Il y a trois couloirs sous la nappe. Chaque couloir a une capacité de prélèvements annuels. Meyzieu, c'est 8 ou 9 millions. Nous, nous avons un million, le reste, c'est de l'agriculture.

**Mme CHAMPION.-** Il y a différents signaux d'alerte, en termes de pollution, de capacité en eau sur l'Est Lyonnais, mais, malgré cela, malgré ces signaux d'alerte, on continue à ajouter davantage d'infrastructures, d'entreprises, etc. C'est quand même inquiétant.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** J'ai l'impression qu'on dépasse un peu la compétence de la commission consultative pour l'environnement.

**M. LASSAGNE.-** On est, en effet, hors sujet. Daniel avait déjà fait une présentation sur l'eau.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** On peut poser toutes les questions sur les retombées possibles, retombées négatives de l'activité économique, des activités industrielles sur l'ensemble du territoire national. On peut considérer qu'avoir une centrale nucléaire à côté de chez soi, c'est dangereux, qu'avoir un aéroport à côté de chez soi, c'est dangereux, parce qu'en cas de crash d'un avion, cela représente un danger. Nous l'avons vu avec le Concorde à Garges-lès-Gonesse.

**Mme LAVEZZARI.-** Si vous me permettez de réagir par rapport aux propos, effectivement, on peut parler de problèmes environnementaux, on peut parler de la planète, même de l'univers. Mais, aujourd'hui, l'objet de notre inquiétude, c'est plus précisément l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et notamment tous les projets qui sont en cours, dont par exemple, le projet GOODMAN. Et à cet égard, nous nous posons la question, au-delà de l'aspect transport, pollution de l'air, etc., de savoir dans quelle mesure les réserves d'eau vont être impactées par les projets de développement de l'aéroport.

Il y a un entrepôt qui est en projet. Il s'appelle GOODMAN, mais on l'appelle tous AMAZON. Comment aujourd'hui le SAGE a-t-il pris en compte ce projet de développement, qui est quand même très important et qui rentre totalement dans le périmètre de la commission pour l'environnement, au niveau de la distribution ?

Comment les projets de développement sont-ils pris en compte dans la distribution future ?

C'est effectivement une question qui est du ressort du SAGE auquel tous n'ont pas accès. C'est donc une question que nous posons à la commission consultative.

**M. TRANSY.-** C'est important d'anticiper. Et je reviendrai sur la question des décharges. On connaissait l'état des décharges, mais on a quand même autorisé l'aéroport à construire. Il me semble que si on avait anticipé, on ne serait pas dans la situation actuelle avec des décharges

sous l'aéroport, dont on essaie de contrôler la nocivité sans être vraiment certain d'y parvenir.

Encore une fois, cela milite pour le préventif avant le curatif, le médicament.

**M. LASSAGNE.**- J'aurai une réponse concernant le projet qui a été présenté en commission consultative. Il a fait l'objet d'une enquête publique avec la mesure des impacts environnementaux, quand il y en avait. Tout est dans le document public d'impacts. Et pour les rubriques qui n'y sont pas, c'est qu'il n'y a pas d'impact.

Nous sommes dans un État de droit avec une réglementation. Je ne pense pas que nous soyons le pays en Europe où la réglementation environnementale est la moins poussée. Tous ces projets doivent rentrer dans les schémas de cohérence et répondre aux exigences réglementaires.

Nous ne pouvons pas vous en dire plus. C'est le travail des aménageurs.

### **3. Étude d'approche équilibrée**

**M. LASSAGNE.**- Vous nous aviez fait deux demandes lors de différentes rencontres.

La première, c'était, par rapport à la présentation de la commission consultative du mois de juin où vous aviez eu des éléments de trafic sur 22 h 30, je crois, 5 h 30. La demande était de prendre la tranche 22 h 00-6 h 00.

Je vais zoomer sur cette tranche avec, sur toute la tranche, les mouvements Chapitre 3, puis, au sein des Chapitre 3, les différentes sous catégories acoustiques.

La deuxième, c'était sur la position d'Aéroport de Lyon. Je vous la donnerai.

## ➤ Architecture du trafic 22 h 00-6 h 00

### ▪ Les mouvements Chapitre 3 - nombre de vols

En 2017, sur la tranche 22 h 00-6 h 00, nous avons comptabilisé, sur l'année, 5 380 mouvements qui se décomposent de la manière suivante : sur 22 h 00-23 h 00, il y a 2 157 mouvements ; 23 h 00-00h, 1 115 mouvements ; 00 h 00-5 h 00, 1 583 mouvements ; 5 h 00-6 h 00, 525 mouvements.

Telle est la vision des mouvements 22 h 00-6 h 00.

### ▪ Marges acoustiques des mouvements Chapitre 3

Si nous zoomons sur les différentes marges de ces Chapitre 3, sur le créneau 22 h 00-6 h 00, donc le créneau des 8 heures, les trois quarts correspondent à la marge 13 EPNdB (la partie du camembert en orange) ; 8 %, en bleu, à 12 EPNdB ; 4 %, en violet, à 11 EPNdB ; 14 %, en vert, à 10 EPNdB. Ensuite, c'est 1 % des vols pour la marge 8. Il n'y en a pas pour la marge 9.

On voit que sur la tranche horaire 22 h 00-6 h 00, soit une approche large des 8 heures de nuit, les trois quarts des appareils Chapitre 3 correspondent à la marge 13 EPNdB.

Nous avons fait le même exercice en découpant la nuit.

#### ○ Créneau 22 h 00-23 h 00

En vert, vous avez les 13 EPNdB qui représentent une très grosse moitié, 61 % des mouvements ; en bleu, la marge 12 EPNdB, 11 % des mouvements.

Vous avez les chiffres annuels en valeur absolue à gauche dans le tableau et, en valeur relative, à droite dans le camembert.

Il y a 17 % des mouvements pour la marge 10 EPNdB. Les 8 et 9 EPNdB ont quasiment disparu.

- Créneau 23 h 00-00 h 00

Nous sommes à 90 % sur des marges de 13 EPNdB. Les autres marges acoustiques sont relativement marginales avec 5 % en marge 12 et 3 et 1 % sur les autres marges acoustiques.

- Créneau 00 h 00-6 h 00

Nous sommes à nouveau, pour les trois quarts, en marge 13 EPNdB ; pour 7 % à 12 EPNdB ; pour 18 % à 10 EPNdB et pour 1 % en marges 8 et 11.

- Créneau 5 h 00-6 h 00

Nous avons 66 % des mouvements Chapitre 3 à 13 EPNdB ; 12 % à 11 EPNdB et 21 % à 10 EPNdB.

Nous mettrons les slides dans le compte rendu.

Telle est schématiquement la photographie du trafic de nuit en nombre de mouvements de Chapitre 3, 22 h 00-6 h 00, avec, dans le Chapitre 3, l'éclatement par marge acoustique.

### ➔ **Position d'Aéroports de LYON**

Vous nous avez interrogés à plusieurs reprises sur la position d'Aéroport de Lyon dans l'approche équilibrée, position que donnera Aéroport de Lyon.

Je vous rappelle - je pense que c'est important, parce que nous avons changé de méthodologie sur ce type d'approche -, que c'est un bureau d'études qui va faire l'étude d'approche équilibrée, qui va être en charge de l'écoute des parties prenantes, de l'analyse du trafic, une analyse beaucoup plus précise que celle que je viens de faire à l'instant, de l'analyse des flottes.

Ensuite, ce rapport sera remis aux autorités françaises qui, elles-mêmes, entreront en dialogue avec la Commission européenne pour, au final, déboucher sur des mesures diverses et variées, mesures que l'on retrouvera dans trois et peut-être quatre familles : des mesures en termes

de réduction à la source (ce sont les flottes et les motorisations des appareils) ; des mesures complémentaires en termes de planification et de gestion des terrains ; des mesures opérationnelles (utilisation de l'approche équilibrée, seuil de piste, pistes préférentielles, etc.) que vous connaissez bien.

Et si aucune des dispositions, dans ces trois grandes familles, de réduction du bruit la nuit ne fonctionne ou, d'après les modélisations, n'apporte de plus-value environnementale suffisante, uniquement dans ce cas-là, sont envisagées des restrictions opérationnelles, des restrictions d'exploitation qui porteront uniquement sur les Chapitre 3.

Les restrictions opérationnelles, ce sont des arrêtés interdisant certains types d'appareil.

C'est le texte européen, le texte européen dans sa méthodologie pour aboutir à des solutions ; le texte européen dans son articulation, d'abord, les trois grandes familles de mesures, réduction à la source, planification et gestion des terrains, mesures opérationnelles, puis, si rien de tout cela ne fonctionne ou n'est probant, l'arrêté de restriction.

Je vous avais présenté voilà un an la partie écoute des parties prenantes. C'est simplement pour vous rappeler qu'Aéroport de Lyon est l'une des parties prenantes et n'est pas le décideur dans ce schéma. Il y a les associations, les compagnies aériennes, les communes, Genas, Grenay, Jons, la FNAM, la fédération nationale de l'aviation marchante.

Aujourd'hui, je vous donne la position d'Aéroport de Lyon.

Aéroport de Lyon, au titre des parties prenantes, donnera son avis.

D'abord, dans la logique du texte européen, nous ne préconisons pas de nouvelles restrictions et nous demandons que soient exploités les piliers 1, 2 et 3, réduction à la source, planification et gestion des terrains et mesures opérationnelles.

Ensuite, si rien de tout cela n'apporte pas d'amélioration, nous préconisons que, finalement, l'État et la Commission européenne n'aillent pas sur un arrêté de restriction au-delà de 11 EPNdB, avec ce qu'on appelle le droit du « grand-père », c'est-à-dire qu'on laisse le temps aux compagnies impactées par cette restriction de changer leur flotte. Cela avait été fait voilà une dizaine d'années lors du précédent arrêté.

Je ne sais pas si vous vous souvenez, mais nous avons laissé le temps à une compagnie d'une enseigne allemande de changer son appareil. Ils avaient demandé un an et demi. Ils avaient changé l'appareil. Ils étaient rentrés dans l'arrêté de restriction.

Nous demandons que le même principe s'applique dans le cadre de l'étude d'approche équilibrée sur Lyon Saint-Exupéry.

Si, au final, un arrêté était pris - ce qui intéresse une partie de la salle et en effraie une autre partie - pour interdire tout ce qui est en dessous et jusqu'à 11 EPNdB, cela voudrait dire, d'après le petit schéma que je vous ai présenté tout à l'heure, interdire les appareils des 8, 9, 10, 11, soit un petit quart du trafic nocturne 22 h 00-6 h 00.

Cela permet de voir de quoi on parle.

**Mme LAVEZZARI.-** En réaction à votre présentation, je rappellerai le contexte.

Voilà deux ans, nous avons remis pour les associations, avec l'ACENAS et le CORIAS, une motion dans laquelle nous demandions le passage à 13 EPNdB et une nuit, la nuit du samedi au dimanche, sans trafic.

Force est de constater, deux ans après, que nous n'avons pas de réponse concrète à cette demande.

Quand on regarde l'approche d'Aéroports de Lyon aujourd'hui, cela ne répond pas à notre demande, c'est clair, d'autant qu'au niveau des chiffres présentés, ils restent quand même très flous.



Le constat est donc qu'aujourd'hui, cela ne répond pas à notre demande. Nous ne sommes pas satisfaits.

D'autre part, nous vous avons demandé des détails sur l'évolution des vols de nuit. J'ai noté qu'en 2017, il y en avait eu 5 380.

Ma première question est la suivante : comment ces mouvements évoluent-ils dans le temps ? Ce serait intéressant de savoir s'ils sont en hausse, en baisse ou stables.

**M. LASSAGNE.**- J'avais présenté l'évolution au mois de juin sur une tranche horaire qui ne vous convenait pas. Je vais vous présenter l'évolution, sur la tranche 22 h 00-6 h 00, depuis quatre ou cinq ans. Cela ne pose pas de problème.

Souvenez-vous que, sur la tranche 22 h 30-5 h 30, on était, dans les Chapitre 3, très largement en affaissement, avec une disparition des 8, des 9, des 10, ce que nous retrouvons un peu.

Je pourrai vous présenter cela au mois de juin ou, si c'est trop loin, nous pouvons réunir un Comité permanent.

C'est un très vieux débat entre nous. Toutes les fois que je présente des chiffres il faut évidemment les rendre intelligibles. Il me faut un point d'entrée.

Nous pouvons rentrer dans le détail de 2017 ou regarder l'évolution, mais il y a un moment où, si on veut toutes les variables, cela devient compliqué. C'est pour cela qu'une année, j'avais donné le fichier Excel à Mme BAZOGE.

Je peux représenter ce même schéma 22 h 00-6 h 00 avec la matrice de la CCE du mois de juin et, donc, sur quatre ou cinq années, l'évolution des Chapitre 3 et l'évolution des groupes acoustiques.

Je pense qu'il n'y aura pas beaucoup de surprises par rapport à ce que je vous ai présenté au mois de juin, sauf qu'il y en aura plus,

puisqu'on ajoute deux fois une demi-heure. Cela ne me pose aucun problème de vous les présenter.

J'entends votre position, la position de l'ACENAS qui n'est pas satisfaite de la position d'ADL, mais chaque partie prenante donne son avis.

Nous allons donner notre avis. Puis, l'État et la Commission décideront.

**Mme LAVEZZARI.-** La demande est très simple et très factuelle. Aujourd'hui, vous annoncez 5 380 vols sur la période 22 h 00-6 h 00 sur 2017. La demande très basique, c'est : quel a été le nombre de vols sur cette même période sur les dernières années ? C'est très simple. Il n'est pas besoin de faire des choses très compliquées.

Si vous regardez les comptes rendus de réunions, cette demande a déjà été formulée à plusieurs reprises. Je suis quand même très étonnée qu'il n'y ait pas de réponse.

Donc, ma proposition, dans la mesure où on communique bien par mail, c'est de nous transférer ces informations à travers un simple graphe. Si vous avez des soucis, je peux vous montrer ce que nous souhaitons. Et sans même faire de graphe, vous nous indiquez quatre ou cinq chiffres, cela suffira.

Je voudrais réagir sur les 11 EPNdB que vous demandez et sur le « droit du grand-père ». Vous voulez une épuration naturelle des vols les plus bruyants. J'ai bien compris cette stratégie. Néanmoins, en tant que riverains, nous ne pouvons pas être d'accord avec cette démarche, sachant qu'on a l'état des lieux des 11 autres aéroports « ACNUSés » et qu'aujourd'hui à Lyon, on est à 5 EPNdB, donc, bien en dessous de tout ce qui peut exister.

Je ne sais même pas s'il y a encore des avions de 5 EPNdB, puisque vous n'en signalez pas.

Aujourd'hui, en vous mettant à 11 EPNdB, vous êtes en

dessous de ce qui est pratiqué ailleurs et nous ne pouvons pas, en tant que riverains, être d'accord, puisque ce serait une sorte de dumping, d'appel fait aux avions qui sont interdits ailleurs pour qu'ils viennent à Lyon. Pour nous, ce n'est pas acceptable.

Deuxième remarque, en dehors des problématiques environnementales et de riverains il y a une concurrence déloyale avec d'autres aéroports, puisque les autres sont plus contraints que Lyon. Et là, encore une fois, c'est quelque chose qui ne va pas.

**M. LASSAGNE.**- Je peux simplement répondre sur le premier point. Je respecte votre point de vue sur les attentes en termes de réduction des nuisances la nuit.

Sur le deuxième point, je vais vous proposer mieux, je mettrai l'évolution des Chapitre 3 ces cinq dernières années dans le compte rendu.

**Mme LAVEZZARI.**- Vous pouvez nous l'envoyer par mail.

**M. LASSAGNE.**- Bien sûr, mais je le mettrai dans le compte rendu en même temps.

**Mme LAVEZZARI.**- Si vous savez faire, c'est bien, mais la demande de base, qui est formulée depuis déjà plusieurs séances, porte sur l'augmentation des vols durant la nuit. Quelle est-elle ?

**M. LASSAGNE.**- Je vais vous donner l'augmentation des Chapitre 3.

**Mme LAVEZZARI.**- Non, de façon globale.

**M. LASSAGNE.**- Si c'est de façon globale, on n'est plus dans l'approche équilibrée. L'approche équilibrée ne parle que des Chapitre 3. Là on n'est plus dans l'approche équilibrée.

**Mme LAVEZZARI.**- Pour le commun des mortels, le commun des riverains, l'information recherchée, c'est de savoir combien d'aéronefs circulent sur l'année, à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, sur la période 22 h 00-6 h 00.

Combien y a-t-il d'aéronefs qui circulent la nuit ?

Les 5 500, c'est du global ?

**M. LASSAGNE.-** Ce sont uniquement les Chapitre 3. C'est l'approche équilibrée.

**Mme LAVEZZARI.-** Cela veut dire que, la nuit, il y a eu, en 2017, 5 380 avions dits de Chapitre 3, plus d'autres avions d'autres Chapitres ?

**M. LASSAGNE.-** Tout à fait, d'autres avions qui ne sont pas visés par l'approche équilibrée. Nous respectons le texte.

**Mme LAVEZZARI.-** Ma demande, que je reformule, est la suivante : nous souhaitons avoir, en tant qu'association de riverains, le nombre total d'aéronefs circulant la nuit entre 22 h 00 et 6 h 00 à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et, en plus, l'évolution de ce nombre durant ces dernières années.

**M. LASSAGNE.-** C'est donc en dehors de l'approche équilibrée. On sort du sujet.

**Mme LAVEZZARI.-** Certes, mais c'est quand même une demande qui rentre totalement dans le cadre de la réunion de ce jour.

**M. LASSAGNE.-** Non, puisque l'objet de la réunion de ce jour, c'est l'approche équilibrée.

**Mme LAVEZZARI.-** Prenez-le en questions diverses. Si vous le souhaitez, monsieur le préfet, je vous envoie un mail pour vous formuler la demande.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Je suis de bonne volonté, mais tout ne relève pas de l'État.

Nous sommes chargés de faire en sorte que les dispositifs législatifs et réglementaires soient appliqués, qu'il n'y ait pas d'infraction.

Après, si ADL n'est pas obligé juridiquement de vous transmettre l'évolution du nombre total d'aéronefs, mais surtout d'avions qui

sont sur Saint-Exupéry, je n'ai pas le pouvoir de l'y contraindre.

Que cela se fasse dans le cadre des bonnes relations avec une association, c'est autre chose.

**Mme LAVEZZARI.-** Un refus ne serait quand même pas acceptable.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** C'est votre relation avec ADL.

Si cela ne pose pas de problème à ADL, tant mieux. Ainsi, tout le monde aura l'ensemble de l'information.

**Mme LAVEZZARI.-** On parle beaucoup de vols de nuit. Pour notre part, nous ne faisons pas de distinction entre les différents Chapitres.

Comprenez qu'il est assez désagréable de se dire qu'on ne nous communique que les choses qui sont intéressantes à communiquer. Ce que nous voulons, nous, c'est une vision globale et un plan d'actions global à court terme.

La demande date de deux ans. Et aujourd'hui, il n'y a, a priori, pas d'échéance sur la mise en place des mesures correctives.

Est-ce que j'ai bien compris ?

**M. TRANSY.-** Je voudrais revenir sur le tableau précédent.

Pour ce qui est de diminuer la nuisance la nuit, vous vous en remettez aux constructeurs d'avions. C'est cela ?

Sur la planification et la gestion des terrains, à qui vous en remettez-vous ? À l'administration ? À la DGAC ?

Vous dites que c'est à eux de faire leur travail, qu'on compte sur eux, puis, si cela ne se fait pas, que vous accepterez 11 EPNdB, mais par épuisement naturel.

Ai-je bien compris ?

**M. LASSAGNE.-** D'abord, pour répondre à Mme LAVEZZARI,

j'ai compris maintenant, mais, pour le coup, ce n'était pas exprimé clairement, je suis désolé. J'allais vous donner les Chapitre 3, dans la mesure où nous sommes dans l'approche équilibrée.

J'ai bien compris que vous vouliez l'ensemble des Chapitres. Je vous les communiquerai donc. Il n'y a pas de secret. Mais je vous signale que votre demande à la CCE de Juin portait sur la tranche horaire 22h-6h des chapitres 3, en réponse à ma présentation.

Ensuite, vous demandez une réponse globale, mais elle ne sera pas globale. Elle sera dans le respect de la réglementation européenne. Elle ne prendra en compte que les Chapitre 3 et uniquement les Chapitre 3. Nous sommes dans un État de droit.

Par rapport à l'intervention de M. TRANSY, sur la réduction à la source, d'abord, cela touche à l'évolution des motorisations ; sur la planification et la gestion des terrains, ensuite, c'est ce qu'on fait depuis des années à travers le PEB, le PGS.

La Commission européenne veut harmoniser le traitement de la nuisance la nuit dans l'Union européenne. Pour nous, le PEB, le PGS, ce sont des évidences, mais, dans beaucoup de pays européens, le PGS n'existe pas. Il n'y a pas d'insonorisation. Il n'y a pas non plus de PEB.

On doit expliquer ce qu'on a fait, et quelles seraient les mesures d'amélioration de l'efficacité de ces dispositifs.

Sur les mesures opérationnelles, c'est un travail que nous avons déjà fait avec le SNA et la DSAC en regardant sur le terrain les mesures de moindre bruit. Souvenez-vous les inverseurs de poussée, les pentes de montée. Nous avons également étudié la possibilité d'utiliser de manière préférentielle telle ou telle piste, de décaler légèrement le seuil, etc.

Ce sont des initiatives que nous avons déjà actées au sein des engagements pour l'environnement. Tout cela va être remis sur la table

avec une approche scientifique. On va regarder quelles sont les mesures nouvelles réalisables en termes de sécurité aérienne et quelle serait leur plus-value environnementale.

C'est tout cela qui va être analysé, parce que c'est ce que demande le texte européen. Le texte oblige à passer les trois premières étapes, « réduction », « planification », « mesures opérationnelles », pour, ensuite, envisager une « restriction d'exploitation ». Autrement dit, si rien ne fonctionne, c'est une restriction d'exploitation.

Et si, dans la position d'ADL, on parle du « droit du grand-père », c'est tout simplement pour laisser le temps aux compagnies de redéployer leur flotte différemment par rapport aux appareils qui seront impactés. Le « droit du grand-père », cela évite qu'un couperet ne tombe. Dans le cas où les compagnies nous disent : « Il est possible de redéployer nos flottes, mais il nous faut un an ou deux ans », le ministre signe un arrêté et il rentre en exploitation dans deux ans.

Le monde économique a aussi un droit à la parole dans cette démarche et c'est très bien. L'État et la Commission européenne sont aussi comptables de l'impact économique et social- je n'y suis pas revenu, parce que je l'avais présenté au mois de juin - de ces mesures environnementales.

C'est une démarche que nous faisons précédemment de manière un peu intuitive. Cette fois-ci, c'est très clairement et très précisément décrit dans le texte européen.

**M. LHUILLIER.-** C'est pour France nature environnement, FRAPNA.

Je suis assez choqué. Je serai un peu généraliste. Ce n'est pas ici, bien sûr, qu'on va changer la loi et les textes, mais quand même.

Nous ne reprochons pas, nous, à l'État de jouer son rôle régalien. C'est son rôle. Ce que nous lui reprochons, c'est d'être plutôt du côté des puissances économiques que du côté des riverains et de la

population.

Ici, il y a une juste revendication des riverains et de la population de ne pas être pollués et de ne pas avoir de bruit. Je rappelle d'ailleurs que, pour le problème de bruit, ce n'est pas le problème du nombre d'avions et du nombre d'aéronefs, même si cela l'accroît, c'est surtout le problème du bruit émergent.

Quand vous dormez et que, brutalement, vous avez un avion qui passe au-dessus, vous vous réveillez et vous ne pouvez plus vous rendormir. C'est un seul avion, ce n'est pas 5 000. Dès le premier, il y a un vrai problème.

Mais ce n'est pas ici que nous allons résoudre cette question, mais au niveau européen. Et là, c'est la lutte des lobbies, nous du côté des lobbies environnementaux, VINCI du côté des lobbies économiques. Cela, c'est compréhensible.

Mais il est quand même assez difficile d'entendre qu'on applique la loi et c'est tout !

On ne va rien vous reprocher, puisque vous l'appliquez. Mais le résultat est celui-là : les riverains ne sont pas satisfaits.

C'est, par exemple, le « droit du grand-père ». Cela veut dire qu'on va tranquillement laisser les compagnies remplacer leurs avions et que, pendant ce temps, les riverains ne dormiront pas.

Ce n'est pas ici que nous allons résoudre ce problème. Pour autant les associations de riverains, ici, le formulent et nous le faisons, nous également, au niveau national et surtout européen en nous appuyant sur les accords européens. Et c'est pour cela que nous demandons l'interdiction des vols de nuit. Point !

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Je vais vous répondre sur un point. Vous dites que c'est dommage qu'on se contente d'appliquer la loi. Pour ma part, je m'en réjouis quand certains la bafouent quotidiennement.



Je me réjouis que l'État de droit soit respecté par un grand nombre, dont les serviteurs de l'État qui font leur travail quotidiennement face à des personnes qui n'ont pour règle que leur propre loi. C'était pour tenir également un propos général.

Deuxièmement, l'État n'a pas pour seule vocation de veiller à l'application de la loi. Il exerce également, parfois, un rôle de médiateur. Et j'en ai deux illustrations.

Premièrement, sur la demande qu'avait faite - qui n'est pas encore satisfaite, mais qui va l'être - l'ACENAS d'obtenir des contre-expertises ou des expertises sur une pollution alléguée d'hydrocarbures sur différents sites, l'État, par le biais de ma personne, s'est mobilisé pour obtenir d'ADL qu'il diligente un bureau d'études.

Et par ailleurs, même si cela ne vous concerne pas ici, cela concerne plutôt vos voisins de Bron, l'État s'est mobilisé également pour qu'un avion, le Piaggio - qui, précisément, fait beaucoup de bruit, pas toutes les nuits, mais certaines nuits -, ne soit plus utilisé la nuit. Vous parliez, à juste raison, de bruit émergent. C'est une sonorité très stridente qui avait tendance, d'après les riverains concernés, à réveiller certains d'entre eux qui avaient après, pour des raisons qui leur appartiennent, des difficultés à se rendormir. Cet avion ne sera donc plus, sauf cas exceptionnel, utilisé la nuit. Pourtant, l'exploitant avait le droit d'y avoir recours, dans le respect de la loi et des règlements, mais nous avons réussi à faire en sorte, par le dialogue, sans que des oukases soient jetés ici ou là, que la place soit faite à une solution pragmatique et réaliste. Nous avons réussi à faire que cet avion ne soit plus utilisé et à ce que les riverains de l'aéroport de Bron, même si la solution n'est pas parfaite, subissent moins de nuisances nocturnes.

**Mme PREUX.-** Je voudrais simplement ajouter quelques éléments de réflexion.

Premièrement, vous avez dit qu'il y aurait une espèce de

dumping des aéroports les uns par rapport aux autres. Je pense qu'il ne faut pas rentrer dans ces considérations.

Il y a des aéroports, en France, qui ont des restrictions, parce qu'ils sont dans des environnements très urbains. Ce n'est pas encore le cas de Saint-Exupéry. Et il y a des aéroports qui n'ont pas de restriction. Il ne faut donc pas dire que seul Saint-Exupéry n'aura pas de restriction, parce que c'est faux.

Deuxièmement, il faut considérer aussi que le rapport se doit d'être neutre et d'exprimer les différents points de vue, économiques, environnementaux, etc., des différentes parties prenantes. L'État doit veiller à ce que ce rapport soit neutre. Et par ailleurs, si la Commission juge que les mesures proposées sont exorbitantes au regard de l'environnement, elle les refusera.

Nous pouvons donc proposer un certain nombre d'interdictions, mais ces interdictions peuvent être refusées par la Commission, au titre de la libre concurrence.

Donc, aller très loin, beaucoup plus loin que ce que la Commission est susceptible d'accepter risque d'être contre-productif. Il faut savoir raison garder dans ces cas-là. Et ce n'est pas l'État qui est l'arbitre.

L'État joue aussi un autre rôle en matière d'environnement en exerçant une sorte de lobbying. On ne peut pas, je pense, dénier à l'État français d'avoir fait du lobbying international en termes d'environnement, bien au contraire.

Cependant, nous sommes dans un environnement européen qui est solidaire avec des pays qui sont moins avancés que nous. À la fin, nous avançons, mais peut-être pas sur le rythme souhaité. Et on peut nous dire, si nous avançons trop vite, que nous ne sommes pas conformes à la réglementation européenne. Il faut vraiment en tenir compte.

Là, vous avez eu la position d'ADL, dont vous dites qu'elle ne

vous satisfait pas. C'est dans votre rôle. Mais nous ne savons pas encore quel sera le contenu du rapport et quelles seront les mesures qui seront proposées.

Sur, par exemple, les nouvelles motorisations, comme monsieur l'a dit, nous nous en remettons aux constructeurs, mais aussi aux exploitants.

Les exploitants sont dans un monde excessivement concurrentiel et ont tendance aujourd'hui à renouveler leur flotte, parce que les nouveaux aéronefs sont, certes, moins bruyants, mais surtout consomment beaucoup moins de kérosène. Et la consommation de kérosène est un élément important d'économies pour une compagnie aérienne. Donc, la tendance des exploitants est de renouveler leur flotte et d'avoir des avions de plus en plus récents pour baisser leur consommation, avec, corollairement, une diminution du bruit.

C'est tant mieux pour l'environnement, tant mieux pour le secteur.

Sur la partie planification globale, nous sommes là pour éviter des constructions dans des zones bruyantes ou qui seront potentiellement bruyantes plus tard. C'est important. Certains élus aimeraient bien qu'on contourne ces obligations ou ces interdictions. Je pense qu'ils font fausse route.

Sur la troisième piste, dans les procédures opérationnelles, il y a les procédures de contrôle.

Et il peut y avoir aussi des incitations. C'est, par exemple, l'aéroport de Genève qui applique des modulations importantes sur les redevances entre le jour et la nuit. C'est un aéroport qui est réputé fermé la nuit, mais quand un avion obtient le droit de se poser la nuit, les redevances sont alors bien supérieures à ce qu'elles sont le jour.

Ce type de mesures d'incitation peut amener les compagnies

à changer d'habitudes et à prendre d'autres horaires. Cela peut être tout aussi efficace que des interdictions. C'est à explorer.

**M. GARCIA.-** Je voulais revenir sur les fameux quatre piliers.

Pour ce qui est des réductions à la source, vous l'avez dit, c'est effectivement lié aux constructeurs d'avions. Or, et vous l'avez dit également, toutes les avancées en termes de motorisation sont plus liées à la consommation de carburant qu'au bruit. Le bruit, c'est un peu accessoire. Si on fait des progrès en termes de bruit, tant mieux ; autrement, tant pis. Ce qui compte le plus, c'est la consommation de carburant. Ce n'est pas plus mal pour la planète, certes, mais pas vraiment pour les riverains.

Ensuite, sur la planification et la gestion des terrains, cela veut dire qu'en termes de planification, on peut faire beaucoup mieux que ce qui est fait aujourd'hui. En tout cas, c'est ce qu'Aéroports de Lyon nous annonce. Je pensais pourtant qu'on ne pouvait plus faire grand-chose, qu'on était pratiquement au maximum de ce qui pouvait être fait.

Sur le programme d'isolation phonique - j'en sais quelque chose pour l'avoir dirigé pendant quelque temps, une dizaine d'années -, c'est fait. Je ne vois pas ce qu'on peut faire de plus, sauf à élargir la zone ou à refaire avec de nouveaux matériaux, puisque ce qui a été fait pour l'isolation des logements voilà dix ans est pratiquement obsolète.

Sur les mesures opérationnelles, les pistes dites préférentielles, les procédures d'approche ou les restrictions qui existent, il y en a une notamment qui existe et qui est incontrôlable, c'est la non-utilisation des reverse la nuit. On ne peut pas savoir si les pilotes mettent les reverse la nuit pour atterrir. On ne sait pas le contrôler.

Si c'est pour prendre des restrictions qu'on ne peut pas contrôler, à mon avis, elles ne servent pas à grand-chose.

Je trouve que les propositions sont minimalistes et je pose la question, à partir du moment où on pouvait faire mieux, de savoir pourquoi

on ne l'a pas fait.

Au vu des quatre piliers, le seul qui me paraît important et qui sera celui, je l'espère, qui sera envisagé, c'est celui de la restriction d'exploitation.

Maintenant, sur tout ce qui est économique, je constate que, chaque fois qu'on parle d'économie, on ne parle pas de santé et de l'économie liée à la santé. On ne parle que de l'économie des compagnies à tout propos, de l'économie de l'aéroport, de l'économie de la région, etc. Mais la santé, cela a un coût économique, un coût pour l'État, un coût pour le pays, un coût pour les riverains. Or, personne n'en parle.

Pourtant, c'est un problème économique et un problème économique d'importance.

Ce serait donc bien que quelque part ce problème économique apparaisse. Or, là, il n'apparaît nulle part.

**Mme PREUX.**- Je suis la nouvelle directrice de la Sécurité de l'Aviation civile Centre Est, je m'appelle Muriel PREUX et je suis en poste depuis le 1<sup>er</sup> juillet.

Les nouveaux moteurs, je suis désolée, sont moins bruyants. Et le bruit est aussi un facteur important chez les motoristes. C'est, quelque part, un domaine économique où l'on pense aussi au développement durable en termes d'acceptabilité. Il n'y a pas que la réglementation. On sait très bien que si l'on veut que l'aviation civile perdure, il faut qu'elle soit acceptable. Le bruit compte donc pour les motoristes.

Vous dites qu'il n'y a pas de nouvelles propositions. Là, ce ne sont pas des propositions. C'est le règlement. Nous ne sommes pas du tout aujourd'hui en train d'examiner des propositions qui seraient dans un rapport qui n'a pas encore été écrit. Il ne faut pas confondre le point de départ, qui est la commande, avec le point d'arrivée.

C'était ce que je voulais dire. Il ne faut vraiment pas se

tromper de sujet.

**M. TRANSY.-** Je voudrais apporter un témoignage. Nous sommes quelques-uns dans l'assemblée à être allés chez le constructeur d'avions à Toulouse, dans le cadre d'ODESA. Nous avons rencontré le bureau d'études qui nous a reçus assez longuement.

On nous a effectivement dit qu'il y avait concordance entre la réduction de la consommation et du bruit, mais qu'on était arrivé au bout de cette concordance, qu'on arriverait peut-être encore à réduire la pollution, mais que cela n'aurait aucune incidence sur le bruit. C'était tellement vrai qu'il n'y avait plus qu'un ingénieur ou deux, sur un bureau d'études de près d'un millier de personnes, à travailler sur ces questions, parce qu'on était arrivé au bout de ce qu'on pouvait trouver.

**Mme PREUX.-** D'abord, AIRBUS construit les cellules, pas les moteurs. Ensuite, il y a des sauts technologiques qui font qu'on peut s'améliorer. Et à cet égard, les nouveaux moteurs ne sont pas déployés dans toute la flotte. Ces dernières technologies doivent donc encore être déployées partout. Et il y aura d'autres sauts technologiques.

On va voir arriver, en aviation générale, très bientôt, les avions électriques. Cela va mettre un certain temps à arriver dans l'aviation commerciale, mais cela va arriver.

**M. TRANSY.-** Peut-être que dans le futur, on n'aura plus besoin d'avions...

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** L'avantage avec des avions électriques, c'est il n'y a pas trop de risques de collision. En revanche, avec les véhicules électriques, il va falloir créer des bruits artificiellement, parce qu'un véhicule électrique qui arrive, cela ne fait pas de bruit.

**Mme LAVEZZARI.-** Sur ce qu'a dit Mme PREUX sur l'ambition de l'aéroport concernant le niveau de bruit, c'est, aujourd'hui, 11 EPNdB. Et vous dites, si je comprends bien, qu'on risque, si on va trop loin, de ne

rien avoir.

Je vous enverrai, si vous le permettez, un tableau avec les 11 aéroports ACNUSés et les restrictions existantes. Aujourd'hui, dans ce classement, on est en avant-dernière position, puisqu'il y a, en premier, Orly qui est fermé et d'autres aéroports sur lesquels il y a des restrictions à 13 EPNdB.

Je ne pense pas que vous ayez pour ambition d'être le plus mauvais aéroport en termes d'environnement. Vous avez quand même l'ambition d'être bien perçus, aussi au niveau des riverains. Alors soyez ambitieux, allez au niveau de ce qui se pratique de façon récurrente, par exemple, sur Toulouse, avec 13 EPNdB. Ce n'est pas quelque chose d'extraordinaire.

**Mme PREUX.-** J'ai vécu très près de l'aéroport de Toulouse, l'environnement urbain est très différent de celui de Lyon. Il faut quand même en tenir compte. L'aéroport de Marseille n'a pas non plus de restriction aujourd'hui. Il fait son dossier « Approche équilibrée ». Nous ne savons pas s'il conclura, ou non, sur les 13 EPNdB que vous semblez viser.

Ce que j'ai dit, c'est qu'il ne fallait pas aller trop loin. Et je répondais notamment à monsieur qui parlait de l'interdiction de tous les vols de nuit.

Sur les 11, les 13, etc., je n'ai aucune position personnelle aujourd'hui, ni en tant qu'individu, ni en tant que représentant de la DGAC, puisque nous n'avons pas le rapport.

**Mme LAVEZZARI.-** Les 11 EPNdb, ce n'est pas vous ?

**Mme PREUX.-** Non, c'est la position d'ADL. Pour ma part, je représente le ministère chargé des Transports qui, quand le rapport sera livré, fera un certain nombre de préconisations au niveau de la Commission. Aujourd'hui, je n'ai pas d'avis sur le dossier qui n'est pas clos.

**Mme LAVEZZARI.-** Ce ne sont pas les mêmes instances.

**Mme PREUX.-** Je n'appartiens pas à ADL. Je représente la direction de la Sécurité de l'Aviation civile.

**M. LASSAGNE.-** Je me suis permis de rappeler l'écoute des parties prenantes. Chacun s'exprime.

Pour ma part, je ne parle qu'au nom d'Aéroports de LYON, société anonyme. Il y a beaucoup d'autres parties prenantes, y compris les compagnies qui donnent leur avis.

Ensuite, à la lecture du rapport, avec les impacts, les différents avis, une préconisation sera faite. Mais cela ne se passera pas du tout comme cela s'est passé voilà une dizaine d'années, puisque nous avons porté collectivement l'arrêté. Là, nous sommes un acteur parmi les autres, nous, Aéroports de Lyon.

**Mme LAVEZZARI.-** Quand pensez-vous prendre une position ?

**Mme PREUX.-** Il faut que le rapport ait été livré, qu'on l'étudie, qu'on fasse des commentaires à ADL, qu'éventuellement le cabinet corrige le rapport. Ensuite, nous le transmettrons à la Commission. Mais aujourd'hui, je n'ai pas la date de livraison du rapport et je ne connais pas non plus le niveau de qualité de ce rapport.

**Mme LAVEZZARI.-** C'est en termes de semaines, de mois, d'année ?

**M. LASSAGNE.-** Le bureau d'études nous l'annonce à la fin du premier trimestre.

**Mme PREUX.-** Il faut compter au moins trois mois d'interactions et de commentaires. Nous remontons cela, ensuite, à notre échelon central qui transmettra à la Commission. Tout cela va dépendre de la qualité du rapport qui sera livré. Cela peut aller vite comme cela peut être lent, si nous avons beaucoup de remarques.



Et nous veillerons notamment, dans la relecture du rapport, à son impartialité. Donc, s'il est rédigé de manière partielle il y aura beaucoup de remarques.

**M. LASSAGNE.-** La difficulté, comme je vous l'avais expliqué voilà un an, c'est que cette approche équilibrée est la première en Europe. Nous n'avons absolument aucun retour d'expérience. Nous ne savons pas ce qu'il faut livrer. Cela prend donc un peu plus de temps. Lorsque d'autres aéroports auront ces retours d'expérience, ils sauront précisément le niveau de détail, le niveau d'analyse requis. Là, nous sommes dans le flou complet. Personne ne l'a jamais fait.

**Mme PREUX.-** Et nous ne maîtrisons pas les délais de réponse de la Commission. Nous avons vu sur certains dossiers dans d'autres domaines que la Commission peut prendre plusieurs mois pour envoyer un rapport avec 200 questions auxquelles il faut répondre avant qu'elle ne donne son avis. Une fois que cela parviendra à la Commission, je n'ai aucune idée du délai.

**M. TRANSY.-** C'est aussi une façon de réduire le « droit du grand-père ».

**Mme PREUX.-** Ce « droit du grand-père » - et je n'aime pas ce nom-, c'est un délai de transition. Toute réglementation, en général, quand elle a un impact économique, prévoit un délai pour que les personnes se mettent aux normes. C'est uniquement cela.

**M. LHUILLIER.-** Je voudrais qu'on ne soit pas trop naïf. VINCI cherche à rentabiliser son investissement. C'est tout. À partir de là, il fera ses propositions en fonction de ses activités économiques, ce qui peut se comprendre par ailleurs.

Et je maintiens ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est une question de rapport de forces. Les Gilets jaunes le vivent actuellement. Ou bien on considère socialement, économiquement, politiquement que ce sont les

riverains qui sont à privilégier ; ou bien ce sont les intérêts économiques d'une entreprise.

Après, certes, il faut négocier, il ne s'agit pas de dire qu'on arrête tout, même si j'ai dit tout à l'heure qu'on arrêterait tout avion de nuit. C'est une position entendable et tenable, mais, après, on négocie.

Pas d'avion de nuit, ni de fret, ni de voyageurs, c'est une position. Après, on regarde, on négocie.

Mais, là, on n'a pas ce raisonnement.

Si on continue à tenir des raisonnements économiques tels que ceux que VINCI propose, on a les Gilets jaunes, et c'est tout !

**M. LASSAGNE.-** Je pense que vous n'avez strictement rien compris de mon exposé sur l'approche équilibrée.

Je vous ai dit qu'il y avait des parties prenantes, qu'Aéroports de Lyon donnait son point de vue, comme vous avez dû donner le vôtre.

**M. LHUILLIER.-** Ce n'est pas à VINCI que je parle.

**M. LASSAGNE.-** Vous citez VINCI. VINCI n'a rien à voir.

Aéroports de LYON a donné sa position, c'est tout.

Après, il y aura un arbitrage fait par l'Etat.

On est dans un État de droit. La loi s'appliquera à tout le monde, à vous, à moi, à Aéroports de LYON, une fois qu'une décision aura été prise au niveau de la Commission et de l'État français.

Je ne peux pas vous en dire plus. Ce n'est pas Aéroports de LYON qui impose sa vision économique. On exprime une position. Il y a la vision des riverains, la vision des compagnies, la vision d'Aéroports de LYON.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Il faudra attendre que la fumée blanche sorte du tuyau de la Commission, si j'ai bien compris ?

#### **4. Présentation du cahier des charges du futur système CONSTAS III**

##### **⇒ Application d'une recommandation de l'ACNUSA**

**M. LASSAGNE.**- Nous sommes sur le CONSTAS III, c'est la troisième génération de l'outil de monitoring avec une recommandation de l'ACNUSA que nous avons traduite dans le nouveau cahier des charges, à savoir de rendre accessible CONSTAS aux particuliers.

C'est quelque chose dont nous discutons depuis déjà quelque temps. L'ACNUSA demande que CONSTAS soit accessible depuis un ordinateur ou un smartphone pour un particulier, bien évidemment avec des conditions particulières comme le temps différé, pour des raisons de sûreté au niveau des vols. Nous avons intégré cette recommandation dans notre cahier des charges.

Schématiquement, je n'ai pas d'image à vous projeter, puisque c'est un appel d'offres. Je ne sais pas comment les entreprises vont répondre. C'est, cependant, un dispositif qui existe déjà sur certains aéroports aux États-Unis et en Europe, notamment à Amsterdam.

Les riverains, depuis leurs outils informatiques, peuvent visualiser une trajectoire, la positionner sur une carte ; vraisemblablement, par rapport à leur localisation géographique, obtenir les informations qu'on retrouve sur CONSTAS sur la vitesse, l'altitude ; envoyer une réclamation.

Je vous ai mis la photo du CONSTAS actuel. Le principe, c'est un déport de l'outil CONSTAS auprès des particuliers.

Il y a eu un certain nombre de débats avec l'ACNUSA ces dernières années. Nous voyons bien quel est l'intérêt de cela, c'est une certaine transparence sur le trafic aérien pour le commun des mortels.

La limite de l'exercice, c'est que l'information est relativement brute, elle n'est pas accompagnée des explications du médiateur. Je ne sais pas quelle plus-value apportera cet outil.

L'ACNUSA nous dit que c'est un élément important de la transparence. Ils le préconisent depuis longtemps. Nous allons l'expérimenter.

**Mme JOLIVET-REYNAUD.-** Peut-il être envisagé que ce soit utilisable par le commun des riverains, mais cela paraît un peu utopiste. C'est bien dans le principe, mais dans la réalité cela semble difficile. Personnellement, je me vois mal l'utiliser sans pour autant être la plus naïve en informatique.

**M. PAGANO.-** J'aurai une première question : vers quelle date ce système sera-t-il accessible ?

Deuxième question : allez-vous maintenir cette possibilité de venir à l'aéroport avec des riverains pour voir le fonctionnement ?

**M. LASSAGNE.-** Pour ce qui est de la partie accessible aux riverains, de ce que j'ai vu, c'est extrêmement simple. Schématiquement, c'est FlightRadar, sauf que vous y retrouverez tous les vols, ce qui n'est pas le cas sur FlightRadar. Ce sera beaucoup plus précis, et il y aura l'interface avec le médiateur d'ADL.

Mais le principe, la commande, c'est que ce soit accessible très facilement.

Pour répondre à vos questions, monsieur PAGANO, c'est oui aux deux. Nous maintenons le médiateur et l'espace riverains. Nous maintenons tout le reste.

Nous essaierons de faire en sorte que le rapport soit très pédagogique, mais quand vous demanderez une information à la machine, la machine vous la livrera brute. Nous prendrons donc un certain nombre de précautions oratoires par rapport à l'utilisation de cet outil, parce que, par exemple, comme vous le savez - et je parle sous le contrôle des contrôleurs - les problèmes météo peuvent avoir un impact important sur les trajectoires.

Nous serons quand même très prudents par rapport à ce que vous verrez, mais, en tout état de cause, vous le voyez déjà à travers FlightRadar, même si ce n'est pas précis, il n'y a pas tous les vols. Autant avoir un outil précis, estampillé ADL, mais ADL versus DGAC/SNA, puisque ce sont les données des radars qu'on vous donne, pas les données du transpondeur.

Quant au déploiement, je ne pense pas qu'il sera complètement déployé à la prochaine CCE, mais nous pourrons vous présenter les fonctionnalités. Nous aurons l'outil.

### ➔ **Suppression de la station de certification**

À l'occasion de ce cahier des charges, il y a un deuxième sujet.

En 2000, cela fait 18 ans, autour du CONSTAS I, nous avons déployé trois stations au Nord de la piste, deux stations au Sud et une station à 2 000 mètres des pistes que nous appelions le point de certification.

Sur la carte, vous avez, à gauche, le Nord, à droite, le Sud. Le point de certification est en bout de piste. C'est l'étoile rouge.

Quand nous avons positionné ces stations à l'époque, la localisation de ces stations avait été choisie en concertation avec les membres de la commission consultative pour l'environnement pour le choix des communes, avec l'INRETS, qui avait réalisé des mesures de bruit préalablement à l'implantation, et les maires des communes où étaient implantées les différentes stations.

Tel est le process qui, à l'époque, avait été suivi.

Pour la station de certification, nous avons retrouvé les raisons de la localisation de cette station : ce point est le seul situé à l'écart d'une zone habitée. C'était une volonté du STNA d'intégrer dans le système au moins une station correspondant à un point de certification acoustique

des aéronefs.

À l'époque, l'idée avait été de profiter du déploiement de CONSTAS, qui était, à ma connaissance, le deuxième système de mesure du bruit à être déployé, après le système d'aéroports de Paris, et de positionner cette balise pour la certification des appareils.

Depuis 18 ans, à ma connaissance, ce point de certification n'a jamais été utilisé en tant que tel par le SNA ou un quelconque constructeur.

Nous demandons donc à l'ACNUSA l'autorisation d'enlever ce point qui ne sert à rien, qui fait peser un coût sur le système CONSTAS et qui, surtout, ne correspond à rien, puisqu'il n'est au milieu d'aucune habitation. Il est au milieu des champs.

**Mme LAVEZZARI.-** Prévoyez-vous, dans votre cahier des charges, la possibilité d'avoir une station de mesure mobile qui pourrait être disposée à certains endroits, en fonction des demandes des uns et des autres ?

**M. LASSAGNE.-** Nous maintenons le dispositif de la station mobile. Je parlais des stations fixes, mais il y a toujours la station mobile.

**M. LHUILLIER.-** Le bureau d'études de l'époque, c'était l'INRETS. C'était un service de l'État. Il a été remplacé par l'IFSTTAR. Il faudrait quand même leur demander leur avis, puisque ce sont eux qui l'ont installé. Il faudrait savoir s'ils considèrent que cela ne sert à rien et qu'il est donc pertinent de l'enlever.

**M. LASSAGNE.-** Oui, sauf que cette station, c'était une demande du service technique de la navigation aérienne à l'époque et pas une demande de l'IFSTTAR en tant que tel.

**M. LHUILLIER.-** L'IFSTTAR, ce sont les services techniques.

**Mme PREUX.-** Le STNA, c'était le service technique de la

Navigation aérienne qui n'existe plus. Maintenant, c'est la direction de la technique et de l'innovation de la DSNA. C'est aussi un service technique. Au niveau de la Navigation aérienne, il y a une mission environnement qui fait un certain nombre de mesures et qui est tout à fait qualifiée pour répondre.

Aujourd'hui, ce n'est plus du tout dans le giron de l'IFSTTAR.

**M. LHUILLIER.-** Il faut quand même avoir l'avis du service technique.

**M. LASSAGNE.-** Tout à fait, j'ai fait une saisine de Mme PREUX pour demander l'avis. Je note que la CCE n'est pas opposée à la suppression de cette station à condition d'avoir l'accord du service demandeur à l'époque : la DSNA.

**M. GARCIA.-** Puisqu'on en est aux modifications de certaines stations, va-t-on profiter de cette occasion pour changer le point qui est à Saint-Quentin-Fallavier, par exemple, qui est en dehors du PGS, qui est caché derrière l'église et qui a rarement été pris en compte, parce qu'il y avait les cloches de l'église qui perturbaient ?

Je me rappelle de notre collègue qui était obligé d'interpréter chaque mesure pour savoir si c'étaient les cloches ou si c'était un avion.

J'ajouterai qu'il est à plus de 400 mètres de l'axe des pistes et en dehors du PGS. Par conséquent, les mesures qu'il donne ne sont pas aussi intenses et réelles que les perturbations subies par les personnes qui sont sous les avions.

**Mme BAZOGE.-** Je crois qu'il y avait un problème aussi sur Grenay. M. LEPOUTRE de l'ACNUSA, qui est parti à la retraite, était descendu pour voir ce qu'il en était au niveau de Grenay. Je n'ai pas les éléments en tête, parce que je n'habite pas Grenay, mais il y a à peu près deux ans, il y avait un petit problème.

**M. LASSAGNE.-** Pour Grenay, M. LEPOUTRE ne m'a jamais

rien remonté, contrairement à Saint-Quentin-Fallavier où l'ACNUSA m'a remontée votre demande. L'objectif, c'est quand même de ne pas bouger toutes les stations, parce qu'on va perdre tout l'historique.

**M. GARCIA.-** Si l'historique est faux, ce n'est pas grave de le perdre.

**M. LASSAGNE.-** Sur Saint-Quentin-Fallavier, nous avons déjà eu la question. D'abord, quand les cloches sonnent, le sonomètre ne les identifie pas comme un appareil, puisque les stations de mesure du bruit sont corrélées avec les traces radar. Elles ne mesurent que les avions. Après si les cloches sonnent en même temps qu'un appareil, cela peut, effectivement, jouer sur l'émergence.

Ensuite, les stations n'avaient pas été, dans le cahier des charges initial, forcément positionnées dans le PGS, mais au cœur de la vie des habitants des communes. Donc, c'était dans les communes, avec la limite qu'évoque Jean-Luc.

Au 30 novembre 2015 - comme je savais qu'on en parlerait j'ai ressorti le courrier -, Philippe BERNAND a interrogé le maire de Saint-Quentin-Fallavier. Sur le principe, nous pouvons, si une station pose vraiment problème, la bouger, mais il faut quand même que nous ayons l'accord du maire et qu'il nous propose un nouvel emplacement sur une domanialité publique, parce que nous ne pouvons pas poser la station permanente chez un particulier.

Nous lui avons donc demandé ce qu'il en pensait. Nous n'avons jamais eu de réponse. Je peux vous laisser le courrier, comme vous habitez à Saint-Quentin-Fallavier, mais je veux bien aussi le lui renvoyer, si vous voulez.

**M. GARCIA.-** Ce que vous dites là correspond à ce que nous voyons dans la salle aujourd'hui. Il y a théoriquement 17 élus à la CCE. Je serais curieux d'avoir le nombre d'élus dans la salle qui sont là en tant que



mandatés. Il y a un certain nombre de maires pour lesquels, malheureusement, le problème du bruit, c'est le problème des associations de riverains. Ce n'est pas leur problème d'élus.

Je suis d'autant moins étonné que, la semaine dernière, à Toulouse, la CCE a été annulée, faute d'avoir le quorum nécessaire. Il y avait seulement deux élus sur l'ensemble qui étaient présents.

Je suis désolé, mais cela fait deux CCE qu'on fait où les élus ne sont pas nombreux.

**M. LASSAGNE.-** Il y avait des élus la dernière fois, au mois de juin.

**M. GARCIA.-** Je ne dis pas qu'il n'y en a pas. Il y en a aujourd'hui.

**M. LASSAGNE.-** Le maire de Colombier-Saugnieu est représenté.

*(Discussion générale)*

**M. LASSAGNE.-** Et je vois des élus derrière.

**M. AUBERNON.-** Je suis maire de Beynost, vice-président de la communauté de communes et je suis là également comme membre de cette commission. J'y suis tout le temps ou à peu près.

**M. GARCIA.-** Je ne dis pas qu'ils ne sont jamais là.

**M. AUBERNON.-** Et ce n'est pas parce qu'on n'est pas là qu'on ne fait pas le travail pendant ce temps-là ou qu'on ne s'intéresse pas à ce que nous demandent les riverains ou nous demandent nos populations. On agit. M. LASSAGNE en est témoin, puisqu'on a quelques échanges ensemble. Je voulais simplement donner cette précision.

**M. LASSAGNE.-** Ce que je vous propose, c'est d'écrire à nouveau, mais j'aurai besoin d'une réponse rapide, puisque, dans le cadre de la consultation, si on doit bouger une station, je dois le savoir très

rapidement.

Encore une fois sur le principe, nous évitons, parce que cela veut dire que nous perdons 18 ans d'enregistrement. Je veux cependant bien bouger la station. Il faut que le maire me dise qu'il est d'accord sur le principe et qu'il me dise surtout où la mettre. Il nous faut, dans la commune, un lampadaire, un espace où reposer le sonomètre.

**M. GARCIA.-** Ce n'est pas ce qui manque.

**Mme CHAMPION.-** Vers la piscine de Saint-Quentin-Fallavier, il y a un parking éclairé.

**M. LASSAGNE.-** Il y a sûrement beaucoup d'endroits, mais il faut que nous signions une convention avec le maire pour les quinze prochaines années disant qu'il met à notre disposition, à titre gratuit, un mâât, comme nous l'avons fait la première fois.

## **5. Questions diverses**

**Mme LAVEZZARI.-** Je voudrais faire une remarque très générale concernant l'aviation et vous donner une position de l'ACENAS sur le kérosène qui, aujourd'hui, n'est pas taxé.

J'aimerais que vous preniez note de notre souhait qu'une étude soit menée au niveau européen pour voir dans quelle mesure le kérosène pourrait être taxé, puisque, selon mes informations - j'ai essayé de comprendre pourquoi le kérosène n'était pas taxé -, en 1944, il y a eu un accord entre les États-Unis et l'Europe pour favoriser le développement de l'aviation et donc ne pas taxer le kérosène.

À ce jour, il y a beaucoup de débats politiques autour de cette question : faut-il taxer ou pas ?

J'ai compris que c'était compliqué à mettre en œuvre du point de vue de l'organisation, mais il y a des États comme le Brésil et les Pays-

Bas qui taxent le kérosène sur leur territoire.

J'ai bien compris que ce n'était pas l'objet de cette commission, mais je souhaitais vous exprimer ce point de vue, à savoir que le kérosène, au même titre que les autres carburants, devrait être taxé. Nous souhaiterions que, dans le cadre des négociations qui auront lieu dans les prochaines semaines et qui se déroulent en dehors de cette commission, ce sujet soit pris en compte et qu'il puisse y avoir une certaine justice en matière de taxation des carburants.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Ce dossier et cette question dépassant largement le cadre de l'entité départementale, je vous propose que la direction générale de l'Aviation civile, par le biais de ses représentants, puisse éventuellement vous apporter ses éclairages sur cette question dans les semaines et mois à venir.

**Mme PREUX.-** C'est un sujet sur lequel nous avons eu des éléments récemment de notre échelon central. L'étude est très compliquée, dans la mesure où l'aviation est intrinsèquement internationale et où un opérateur, quand il est taxé à un endroit, va faire le plein ailleurs. C'est quelque chose qui est plutôt vu au niveau, non pas européen, mais international, au niveau de l'OACI.

Nous n'avons donc pas une maîtrise directe et immédiate sur ces choses-là, mais nous pourrions en reparler ultérieurement.

**M. TRANSY.-** Je me souviens qu'à l'occasion d'une CCE voilà déjà de nombreuses années, ce sujet avait été évoqué. On nous avait dit que l'OACI était fermement opposée aux taxations sur le kérosène et que les États étaient obligés de s'incliner. C'était ce qu'on nous avait dit à l'époque.

**M. LHUILLIER.-** C'est vrai que ce n'est pas ici que nous allons résoudre le problème. Mais la loi Mob est en cours de validation. Elle est d'ailleurs encore en discussion. La question de savoir où l'on trouve les moyens financiers peut en faire partie.

Mais il y a des étapes intermédiaires, nous le savons très bien. La première étape intermédiaire, ce sont les vols nationaux, de point à point au niveau national. Ce sont des vols courts qui pourraient être largement plus taxés qu'ils ne le sont. Et il y a l'échelon européen. On peut prendre des décisions à l'échelle européenne s'agissant de taxer le kérosène pour des vols internes à l'Europe. Après, c'est une question de volonté politique.

**Mme PREUX.**- Nous sommes, là encore, dans des compromis. Il faut être les plus équilibrés possible. Si nous dépassons ce cadre départemental, nous sommes dans une région où il y a des territoires enclavés, des lignes aériennes subventionnées par l'État pour les désenclaver. Cela peut sembler difficile de décider, derrière, de les taxer.

**Mme LAVEZZARI.**- Si nous prenons l'activité de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry aujourd'hui, les low cost représentent plus de 25 % du trafic, si je ne trompe pas. À cet égard, on peut se poser la question de savoir si, quand on peut faire un trajet entre deux aéroports français pour 60 €, c'est le juste prix.

C'est une question qui dépasse effectivement notre CCE, mais qui mérite quand même d'être posée. Après c'est un choix de société. Mais l'idée, c'était de vous donner notre position sur le sujet.

**Mme BAZOGE.**- J'aurai une information à vous donner sur la taxation du kérosène : il y a une association importante qui est l'UECNA, l'union européenne de lutte contre les nuisances des aéroports, qui se penche actuellement sur ce problème. La présidente de l'UECNA vient de faire un stage à l'OACI de trois semaines. C'est donc dans les projets d'étude de cette association.

**Mme DAUPHIN.**- Je représente la fédération nationale de l'aviation marchande qui est une association professionnelle de compagnies aériennes.

Je souhaitais compléter les propos de notre administration sur la taxation du kérosène. Cette réflexion doit, en effet, impérativement être menée au niveau international. Cela n'a aucun sens de taxer uniquement les vols français.

On a parlé tout à l'heure de la Hollande. Je pose la question : y a-t-il des vols internes en Hollande, aux Pays-Bas ? À part l'aviation d'affaires, il n'y a plus de compagnies qui font des vols intra-Hollande. Et concernant le Brésil, on n'est pas du tout sur les mêmes surfaces, c'est un État continent - comme les États-Unis où il y a aussi une taxe sur les vols intérieurs - et cela a du sens.

Et je souhaitais compléter, il y a bien une forme de taxation sur les émissions qui existe sur les vols domestiques et sur les vols européens. Elle s'appelle l'EU ETS, emissions trading system. Toutes les compagnies ont des quotas à ne pas dépasser en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Si elles dépassent les quotas que leur alloue la Commission européenne tous les ans, elles paient pour leur surconsommation. Cela représente entre 7 et 10 M€ par an qui sont reversés au titre de l'EU ETS par les compagnies françaises, et ce, depuis 2013.

Et vous avez sûrement entendu parler du système mondial pour tous les vols internationaux, du CORSIA de l'OACI. Ce sera de la compensation carbone. Dans ce cadre, la croissance des émissions des compagnies aériennes françaises et internationales - ce ne seront donc plus uniquement les compagnies européennes - sera compensée.

Et je souligne aussi les stratégies d'évitement pour toutes taxes sur le kérosène domestique. Nous ne sommes pas très loin de la Suisse. Un avion n'est pas captif et les compagnies qui le pourront, essentiellement les compagnies low cost, les compagnies étrangères, iront faire leur plein à l'étranger. Il y aura du sur emport carburant, ce qui est préjudiciable en termes d'environnement et de qualité de l'air. On va

transporter du carburant.

**M. LHUILLIER.-** C'est comme les poids lourds qui partent du Luxembourg pour aller en Espagne sans passer par la France ! Nous le savons.

Le Brésil, vous l'avez dit, c'est quasiment un continent en Amérique du Sud, mais l'Europe, aussi, c'est un continent.

**Mme DAUPHIN.-** Je revenais sur une taxation française.

**M. LHUILLIER.-** Nous sommes bien d'accord, l'Europe, c'est la bonne échelle.

**M. GARCIA.-** Toujours à propos de la pollution et du kérosène, l'ADEME a profité des instituts de transport aérien pour sortir un rapport national. Ce rapport fait suite à l'article 45 de la loi sur la transition énergétique et fait des préconisations, trois nouvelles préconisations. Trois nouveaux axes d'amélioration sont proposés, à partir d'indicateurs clés pour suivre, par aéroport, la durée de roulage des avions, le taux d'utilisation des équipements, etc. ; pour recalculer les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, éviter de les calculer par passager transporté, mais d'une façon plus précise avec les polluants réellement émis.

Elle propose aussi d'ouvrir le débat sur la maîtrise du développement du trafic aérien. En effet, on peut mettre en place toutes les mesures qu'on veut pour réduire les gaz à effet de serre, cela passe aussi par la maîtrise du développement du transport aérien.

**Mme BAZOGE.-** Ce sont simplement des questions pratiques.

Vous envoyez maintenant la convocation systématiquement par mail ?

**M. LASSAGNE.-** A la demande notamment de la FRAPNA, mais pas seulement.

**Mme BAZOGE.-** Il y a eu des petits problèmes.

**M. LASSAGNE.-** Je préconise que l'on repasse à une version papier, parce qu'effectivement il y a eu un souci la dernière fois avec l'ACENAS qui ne l'avait pas reçue avec la pièce jointe.

**Mme LAVEZZARI.-** Nous l'avons eue cette fois-ci.

**M. LASSAGNE.-** C'est la même liste. Il n'y avait pas de pièce jointe. La pièce jointe faisait 3 Mo, normalement, cela passe.

. Je propose de repasser à la convocation papier.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Vous faites les deux.

**M. LASSAGNE.-** C'est ce que je faisais avant.

**Mme BAZOGE.-** Concernant l'ordre du jour, cette fois, cela a été un peu juste en temps entre le moment où nous avons connu l'ordre du jour et la date de la réunion. Nous essayons bien sûr de préparer ce que nous allons dire. Autrefois, il y avait le comité permanent. Nous le demandons régulièrement. Parfois, il y est, parfois, il n'y est pas.

Mais comme cela s'est passé en juin ou décembre de l'année dernière où nous avons eu la convocation à temps, nous avons pu vous écrire pour vous dire que nous souhaiterions voir traité tel ou tel sujet. Cela évite les débordements par rapport à l'ordre du jour.

Et si c'est trop long, nous demanderons à avoir une troisième CCE dans l'année, s'il le faut.

Dernier point : pourrions-nous avoir comme avant, dans les comptes rendus, les personnes présentes, absentes, excusées, etc. ?

**M. LASSAGNE.-** Oui.

Pour les ordres du jour, c'était un peu juste cette fois-ci. Les fois prochaines, nous le ferons en doublon, mail et papier.

Pour la CCE, nous sommes quand même dans un timing qui

est tout à fait acceptable, mais peut-être ferons-nous un comité permanent pour la présentation des mesures de l'eau, si nous les avons très tôt par rapport à la prochaine CCE.

**Mme BAZOGE.-** Pour trouver un temps ensemble, il faut le prévoir. Autrement, si le délai n'est pas trop court, on regarde ce qu'on veut ajouter. Par exemple, l'autre fois, on a dit qu'on voulait étudier tel point et vous l'avez ajouté à l'ordre du jour. Là, cela a été un peu juste.

**M. LASSAGNE.-** En effet.

**M. HUET.-** J'aurai une dernière question : le PSA, le plan de servitudes aéronautiques a été remis à l'ordre du jour. Je sais bien qu'il ne dépend pas de l'aéroport, mais y a-t-il derrière une arrière-pensée comme remettre à l'ordre du jour les troisième et quatrième pistes que ce nouveau PSA rendrait possible ?

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** On m'avait dit que la question serait posée.

**Mme PREUX.-** Le PSA, c'est un sujet qui n'est pas environnemental. C'est un sujet de sécurité aérienne, puisqu'il s'agit de prévoir des zones de servitudes pour éviter, de manière schématique, des chocs entre des avions et des obstacles au sol.

Aujourd'hui, il y a un PSA qui comprend la protection des futures éventuelles troisième et quatrième pistes qui sont toujours dans le schéma de développement de l'aéroport à un horizon qui est probablement aujourd'hui de 30 ans ou plus. Ce n'est pas avant.

Nous devons mettre à jour le PSA, puisque nous devons prendre en compte l'évolution d'une annexe de l'OACI qui revoit les normes pour faire ces PSA.

Ce dossier est dans les tuyaux depuis 2013, voire avant. Nous avons déjà fait une consultation inter services sur un PSA, mais nous avons dû, à l'époque, pour un certain nombre de considérations, à la



demande du préfet de région, interrompre le processus de mise à jour du PSA, pour ne pas interférer avec la mise à jour de la DTA.

Aujourd'hui, nous relançons cette mise à jour. Comme les troisième et quatrième pistes sont dans le schéma de composition générale de l'aéroport, nous continuons de protéger ces zones. Cela ne veut pas dire que nous allons déclencher la construction d'une troisième et d'une quatrième pistes. Il s'agit simplement de protéger la possibilité de les faire, si elles s'avéraient nécessaires dans un futur lointain.

**M. HUET.-** Vous avez répondu sur l'aspect sécurité, que nous connaissions, puisque nous savons ce que c'est qu'un PSA. Je disais simplement que cela rendait possible la construction.

**Mme PREUX.-** C'est déjà possible dans le PSA actuel qui, simplement, n'est pas tout à fait conforme en termes de forme. Cela ne les rend pas possible. C'est déjà possible.

**M. HUET.-** Je poursuis ma question vers Aéroports de Lyon, puisque c'est à Aéroports de Lyon que je pose la question, dans la mesure où il s'agit d'une évolution du schéma industriel. Aéroports de Lyon, dans ses prévisions à court ou moyen terme, envisage-t-il de réaliser ces troisième et quatrième pistes ? Si elles sont construites, c'est l'environnement qui est mis en cause et pas seulement la sécurité.

**M. LASSAGNE.-** A une question similaire, j'apporterai la même réponse : dans le contrat de concession qui court jusqu'en 2047, il n'y a pas de passage à l'Ouest, il n'y a pas de nouvelle piste. Je ne peux vous parler que de ce que je connais, c'est-à-dire du contrat de concession.

**Mme LAVEZZARI.-** Pouvez-vous préciser comment c'est écrit, la formulation qui a été prise ?

**M. LASSAGNE.-** Dans les plans d'investissement, dans les aménagements, il n'y a pas d'équipement à l'Ouest.

Ce n'est pas dans nos business plans, ce n'est pas dans notre

concession.

**M. TRANSY.-** Dans la concession, on ne vous dit pas que vous aurez à prévoir deux pistes supplémentaires ?

**M. LASSAGNE.-** Non Ce n'est pas dans les investissements.

**M. TRANSY.-** On ne vous demande pas de les prévoir, mais cela pourrait s'avérer nécessaire.

**M. LASSAGNE.-**,. En tout cas, ce n'est pas dans notre contrat.

**Mme LAVEZZARI.-** C'est d'ailleurs un contrat que nous avons souhaité avoir et que nous n'avons toujours pas obtenu, malgré une demande auprès de la CADA qui a dit que c'était une demande légitime. Nous sommes toujours en litige sur ce point-là.

**M. LASSAGNE.-** Je n'étais pas au courant.

**Mme LAVEZZARI.-** Nous avons fait un recours en justice auprès du tribunal administratif de Paris.

**M. LASSAGNE.-** La justice tranchera.

**Mme LAVEZZARI.-** Nous avons demandé à avoir accès aux conditions de cette nouvelle concession, mais nous n'avons pas obtenu à ce jour ces documents qui sont considérés pourtant comme étant publics.

**Mme MARCHAND.-** De quel type de documents s'agit-il ? On trouve le contrat de régulation économique sur Internet sans problème. Le contrat de concession est publié aussi au JO et au BO.

Quel type d'informations souhaitez-vous exactement ?

**Mme LAVEZZARI.-** Dites-nous déjà ce que nous pouvons trouver, nous regarderons si cela nous convient.

**Mme MARCHAND.-** Il y a le contrat de régulation économique qui chiffre les objectifs. L'actuel vient à échéance en 2019 et sera renégocié

pour la période à venir. Il est disponible au bulletin officiel. Cela chiffre des objectifs pour Aéroports de Lyon, et également des investissements. Vous verrez ce qui est prévu au moins jusqu'en 2019. Il est révisé tous les cinq ans.

Par ailleurs, vous avez le cahier des charges applicable à toutes les concessions aéroportuaires, donc les droits et obligations du concessionnaire pour Aéroports de Lyon et pour tous les aérodromes appartenant à l'État et qui sont concédés. C'est un décret de 2007 qu'on trouve également sur Légifrance, donc sur Internet sans problème.

Vous avez le contrat de concession et ses avenants successifs qui font également l'objet de publications au JO et au bulletin officiel. Nous sommes actuellement sous le régime de l'avenant 2 à la convention de concession. Il est également disponible.

En revanche, si vous souhaitez des éléments précis consécutifs à la privatisation, il vous faut savoir que quand l'État a cédé ses parts, cela n'a pas entraîné de modification du contrat de concession. Nous sommes toujours en concession avec la société aéroportuaire Aéroports de Lyon et c'est la composition de la société aéroportuaire qui a changé. Elle était détenue majoritairement par l'État et elle l'est maintenant par le consortium VINCI, mais cela n'a pas entraîné de modification du contrat de concession.

C'est pour cela que je vous demandais quel tel type de documents vous souhaitiez avoir.

Si c'est le cahier des charges qui a été publié au moment de la vente des parts de l'État, c'est-à-dire ce que voulait l'État, ce qu'il exigeait des candidats potentiels à la reprise de ses parts, il est aussi, je crois, consultable. Je m'en assurerai. Mais il n'y a pas eu d'acte juridique modifiant la concession, suite à la prise de parts de VINCI dans Aéroport de Lyon. C'est peut-être pour cela que vous n'avez pas trouvé ce que vous souhaitiez.

**Mme LAVEZZARI.-** Nous connaissons le cahier des charges, nous y avons accès. Il n'y a pas de problème. En revanche, nous ne connaissons pas la teneur de l'accord entre VINCI et l'État. Par rapport au cahier des charges, il y avait des préconisations, mais s'agissant des décisions sur les projets de développement sur la durée de la concession, nous n'y avons pas accès, alors que nous devrions y avoir accès.

Cela fait l'objet d'un recours en justice qui est en cours auprès du tribunal administratif de Paris.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Avez-vous d'autres points ?

**M. GARCIA.-** Je suis étonné qu'on n'en parle pas, mais par rapport à la construction de cette nouvelle plateforme « GOODMAN », cette deuxième plateforme aurait demandé un accès aux pistes. Je m'étonne qu'on n'en parle pas, parce que quand il y a un nouvel accès aux pistes, il y a une transformation du trafic aérien. Cela rentre dans le rôle de la CCE, puisqu'un des rôles de la CCE, c'est de parler des changements qui peuvent intervenir au niveau de l'aéroport.

Sur cette nouvelle plateforme, qui ne sera pas très loin de celle d'AMAZON, pourrions-nous avoir plus d'informations ?

C'est le Dauphiné, comme d'habitude, ou Le Progrès qui raconte des âneries qui, en fin de compte, se concrétisent, se confirment quelques mois après.

Je suis étonné qu'on n'en parle pas aujourd'hui et que ce ne soit pas à l'ordre du jour.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Tout ce que je peux vous répondre, c'est que je n'ai connaissance que d'une plateforme logistique d'environ 161 000 mètres carrés située sur Colombier-Saugnieu et dont le porteur de projet est GOODMAN.

**M. LASSAGNE.-** C'est un promoteur qui s'est un peu emballé. À ce stade, nous n'avons aucun dossier de déposé pour la plateforme dont

vous avez parlé. Toutefois, Cargo port est une zone en commercialisation. J'espère donc que d'autres projets arriveront et que nous commercialiserons cette zone. Le dernier projet de développement, il y a plus de dix ans, c'est SCHENKER. Depuis, les terrains sont désespérément vides.

Il y a des études de faisabilité sur la suite de de Cargo Port, mais, à ce jour, je n'ai aucun élément. Le jour où j'aurai des dossiers, comme pour le précédent projet, il sera présenté en CCE pour son volet relatif à l'impact sur l'environnement.

**M. le PRÉFET CHEVRIER.-** Je vous remercie.

Je vous souhaite de bonnes fêtes et vous dis à bientôt.

*(La séance est levée à 11 heures 45.)*