

COMMISSION CONSULTATIVE POUR L'ENVIRONNEMENT
AÉROPORT LYON SAINT-EXUPERY



Mardi 10 septembre 2019



Ordre du jour

Page

1. ACTUALITE DE L'AEROPORT.....	<u>33</u>
2. POINT SUR L'APPROCHE EQUILIBREE.....	<u>2323</u>
3. PRESENTATION POUR AVIS DU REPOSITIONNEMENT DES STATIONS DE MESURE DE BRUIT CONSTAS III.....	<u>3332</u>
4. POINT SUR LES ANALYSES DES EAUX SUR LES ETANGS AU NORD.....	<u>3939</u>
5. QUESTIONS DIVERSES.....	<u>6160</u>

Liste de présence

Delphine BARES	ADL
Daniel DARY	ADL
François PETITHOMME	ADL
Jean-Paul LHUILLIER	FNE AURA
Renaud DONZEL	Mairie de Jonage
Valérie POMMAZ	ACENAS
Stéphanie AUBRY-DUGUET	DDSP
Vincent DURAFFOURG	DDSP
David RIO	BGTA LYS
Lionel CAMPAGNOLA	BGTA LYS
Étienne GOILLOT	DDT 38
Bernard AMBROSI	Saint-Laurent-de-Mure
Noël DELORME	ACENAS
Jean-Vincent BOTTINELLI	Les Amis du Goriot, Saint-Quentin-Fallavier
Nicole ROBIN	CRIE, Pusignan
Christian GONNIOT	CORIAS, Saint-Quentin-Fallavier
Philippe GALLON	Diémoz
Paul ARNOLLET	Villette-d'Anthon
Marc LEROY	Villette-d'Anthon
Angèle LEROY	Villette-d'Anthon
Joël AUBERNON	CCMP, Beynost
Jean-Luc GARCIA	CORIAS
Andrée BAZOGE	CORIAS
Marc PAGANO	CORIAS
Laurent DECOURSELLE	DDT Rhône
Francis HUET	ACENAS
Évelyne LAVEZZARI	ACENAS
Michel TRANSY	ACENAS
Bertrand DREVON	SNA CE
Alexandre GIGANTE	SNA CE
Jacques PERRIN	DSAC CE
Cécile du CLUZEL	DSAC CE
Muriel PREUX	DSAC CE
Claude SARTER	Représentant des contrôleurs de LYS
Gilbert MARBOEUF	Maire de Pusignan

*(La séance est ouverte à 15 h 5 sous la présidence de
M. le préfet AUBRY.)*

M. le PRÉFET AUBRY.- Mesdames, Messieurs, je vous propose de débiter cette réunion.

Je suis Emmanuel AUBRY, préfet, secrétaire général de la préfecture du Rhône, préfet délégué à l'égalité des chances. C'est en quelque sorte à la suite du départ de Michaël CHEVRIER, que vous aviez l'habitude de voir à ce type de réunion, que je prends le relais.

Je vous souhaite évidemment la bienvenue dans cette salle et à cette réunion, avec un ordre du jour qui sera bien sûr consacré à l'actualité de l'aéroport, un point sur ce qu'il est convenu d'appeler l'approche équilibrée, une présentation du repositionnement de stations de mesure de bruit. Enfin, un point sur les analyses dans les étangs qui ont été réalisées par l'ACENAS.

Je vous propose bien sûr d'écouter religieusement les interventions, mais pour éviter d'avoir un caractère par trop unidirectionnel qui pourrait diminuer notre qualité d'écoute collective, s'il y a des interventions au cours de l'exposé, je vous propose bien sûr de les mentionner de façon à ce que ce soit le plus interactif possible.

Sans plus tarder, s'il n'y a pas de remarques particulières, je vous propose de faire un point sur ces actualités de l'aéroport.

1. Actualité de l'aéroport

➤ Point Trafic année 2018

M. LASSAGNE.- Merci, Monsieur le Préfet. Bonjour à tous.

Le traditionnel point sur l'actualité de l'aéroport, en commençant par le trafic.

C'est notre première commission consultative de l'année

2019. Je fais donc un point trafic 2018 consolidé puisqu'en décembre, je n'avais pas le dernier mois.

Au total, en 2018, le trafic passagers à Lyon Saint-Exupéry a connu une croissance de 7,4 %, avec une augmentation du nombre de mouvements de 1,2 %.

Je vous présente traditionnellement la rétrospective de l'évolution du nombre de mouvements au regard de l'évolution du nombre de passagers. Comme vous le savez, depuis 2008, le nombre de mouvements d'avions a baissé à Lyon Saint-Exupéry jusqu'en 2014.

Depuis 2014, il remonte légèrement. Au plus bas, nous étions à 105 274. Nous sommes remontés en 2018 à 110 500 mouvements, donc une légère reprise.

En face, on a l'évolution du trafic passagers. En 2008, nous étions à 7,9 millions de passagers. En 2018, nous sommes arrivés à 11 millions de passagers. La croissance du nombre de passagers est donc beaucoup plus forte que celle du nombre de mouvements.

➤ **Point Trafic au 31 juillet**

Si cela vous intéresse, je pourrai vous donner le chiffre du mois d'août, que j'ai reçu ce matin. Au 31 juillet, nous avions toujours une belle progression du nombre de passagers, avec 8,4 % de croissance depuis le début de l'année et un nombre de mouvements lui aussi en hausse, de 5,9 %. C'est la première fois que nous avons une reprise significative du nombre de mouvements.

Pour la prochaine CCE, au mois de décembre, j'ai demandé une analyse du marketing. A-t-on franchi un palier ? Y a-t-il une offre évidente d'ouverture de lignes très importante cette année ? Il faut décortiquer ce chiffre.

➤ **Évolution nombre de réclamations**

Si on reprend le chiffre total, ici ventilé sur les 12 mois de l'année, en bleu, vous avez le chiffre de 2017. Nous avons

comptabilisé 404 réclamations.

En 2018, histogramme de couleur bordeaux, nous avons comptabilisé 486 réclamations.

En 2019, à fin août, nous étions à 305 réclamations *versus* 379 réclamations en 2018. Il semblerait donc que nous ayons une petite baisse des réclamations, mais attendons les quatre derniers mois de l'année.

Mme LEROY.- Ils ne nous répondent pas, déjà.

M. TRANSY.- J'ai moi-même un exemple d'une réclamation à M. le médiateur que j'ai formulée en date du 7 juillet. J'ai reçu une réponse automatique qui me demandait de bien préciser mon adresse, etc., ce qui avait bien été fait.

J'ai relancé le 28 juillet en disant : « Je m'étonne de ne pas avoir reçu de réponse ; peut-être êtes-vous en vacances. Merci de bien vouloir me répondre ».

Nous sommes le 10 septembre et j'attends toujours la réponse.

M. LASSAGNE.- Vous me laisserez la réclamation, afin que je puisse vérifier.

Pendant les vacances, le médiateur n'est pas remplacé. Il y a donc forcément des délais dans les réponses en juillet et août. En revanche, les réclamations sont comptabilisées. L'année dernière, nous avons eu un décalage dans les réponses suite à un changement de poste, avec un nouveau médiateur depuis le milieu de l'année dernière.

Je regarderai ce cas particulier.

M. TRANSY.- J'ai connu un certain nombre de médiateurs depuis des lustres à l'ACENAS. C'est la première fois que cela se produit. J'ai chaque fois eu des réponses dans des délais qui paraissaient acceptables.

Mme LEROY.- J'ai fait une réclamation. Il aurait fallu avoir le

calepin pour faire des réclamations. On ne vous répond même pas à une !

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas que l'on ne vous répond pas. On les comptabilise et on peut avoir du retard dans la réponse en été.

En revanche, normalement, on répond dans les 14 jours en moyenne.

Dans ce cas-là il ne faut pas hésiter à renvoyer, comme l'a fait M. Transy. Il peut y avoir un « trou dans la raquette ».

M. PAGANO.- J'ai malheureusement manqué un certain nombre de séances. Je n'ai pas de nouvelles de CONSTAT. Est-ce repris ?

M. LASSAGNE.- Je vais en parler plus tard.

M. GARCIA.- Qu'en est-il de l'objectif de réponse en 7 jours ?

M. LASSAGNE.- Il est dorénavant à 14 jours.

M. GARCIA.- On régresse !

M. PAGANO.- Depuis la dernière CCE.

M. LASSAGNE.- Je vous l'avais annoncé. Le délai de 7 jours est difficile à tenir, d'autant plus que si le médiateur veut bien faire les choses, il doit interroger régulièrement le SNA. En effet, nous n'avons pas de compétences, Aéroports de Lyon, en termes de navigation aérienne. Il y a donc des allers-retours avec le SNA. En 7 jours, avec l'aller-retour, le temps de traitement et d'enregistrement, c'est trop juste.

M. TRANSY.- 14 jours, cela paraît acceptable si on a des réponses.

M. le PRÉFET AUBRY.- 14 jours, très bien, à condition qu'il y ait des réponses. De toute façon, c'est votre intérêt puisque j'ai compris que s'il y avait une première réclamation qui n'appelait pas de réponse, il y aurait forcément une deuxième réclamation pour dire que la première n'avait pas eu de réponse. Ce n'est pas bon pour les chiffres.

M. GARCIA.- Le problème est qu'il n'y en a qu'une d'enregistrée. La deuxième ne l'est pas.

M. TRANSY.- C'est la première fois que je suis amené à faire une deuxième demande. Il m'est arrivé de faire des réclamations auparavant et j'ai toujours eu des réponses dans un délai qui paraissait acceptable. Même si on n'est pas toujours satisfait de la réponse, la réponse arrive dans les délais.

M. LASSAGNE.- Monsieur Transy, je plaide l'indulgence. Cela fait 15 ans que vous êtes à l'ACENAS, peut-être même plus.

M. TRANSY.- 20 ans.

M. LASSAGNE.- En 20 ans, s'il y a un bug...

Le médiateur est dans la salle ; on regardera tout à l'heure avec lui. Encore une fois, un médiateur n'est pas une « machine ». À Bâle-Mulhouse, vous avez un ordinateur qui répond aux riverains. Il y a 20 000 réclamations et 20 000 réponses instantanées. Nous concernant, c'est un collaborateur qui regarde ce qui s'est passé, qui travaille aussi avec le SNA.

M. TRANSY.- Je comprends, mais s'il y a une deuxième relance derrière.

M. LASSAGNE.- Nous allons regarder ce cas-là.

➤ **Bilan réclamations riverains**

Vous savez que les réclamations sont ventilées par nombre de réclamations, nombre de plaignants, nombre de communes d'habitation des réclamants, nombre de demandes d'information, nombre d'enquêtes, etc.

De deuxième trimestre à deuxième trimestre, nous avons 57 réclamations de moins — peut-être 56 avec celle de M. Transy —, 8 plaignants en moins, 4 communes de plus, un peu moins de demandes d'information (21) et 33 enquêtes du SNA en plus. Vous êtes peut-être dans ces 33 : c'est à voir.

➤ **Sanctions ACNUSA**

Voici un tableau que je n'avais jamais présenté. J'ai repris cet été, sur le site Internet, l'ensemble des sanctions prononcées par l'ACNUSA dans un tableau Excel.

Le montant annuel moyen des sanctions, entre 2015, 2016 et 2017, est passé de 6 000 € à un peu plus de 12 000 €. On a donc une montée en puissance de la sanction moyenne de l'ACNUSA.

Le montant annuel global des sanctions a lui aussi augmenté. On était à 50 000 € en 2015 et on est passé à 300 000 € en 2017.

Le nombre de sanctions prononcées est passé de 6 en 2015 à 15 en 2016 et à 24 en 2017.

Il y a donc un travail de l'aviation civile, de l'ACNUSA et de son collègue pour surveiller et sanctionner.

M. TRANSY.- Que recouvre la notion de manquement aux arrêtés de restrictions ? Les horaires ? Les trajectoires ?

M. LASSAGNE.- Aéroport de Lyon n'est pas impliqué dans ce traitement. Je laisse la parole à Mme PREUX.

Mme PREUX.- En fait, on a une partie trajectoires et une partie classe d'avion bruyant. En effet, les avions les plus bruyants ne sont pas autorisés la nuit. En pratique, l'essentiel porte sur la partie trajectoires. Il n'y a quasiment plus de sanctions liées aux avions trop bruyants.

Il faut savoir aussi, concernant ces chiffres, que le délai de traitement par l'ACNUSA peut être assez long. Lors des dernières sessions de l'ACNUSA, il y avait encore des procès-verbaux qui passaient alors que nous les avions dressés en 2017. Le côté annuel est à prendre avec beaucoup de précautions car le délai de traitement de nombreux procès-verbaux par l'ACNUSA est supérieur à un an.

M. LASSAGNE.- C'est la raison pour laquelle le nombre de sanctions en 2018 est un chiffre très provisoire. Ce chiffre va évoluer puisque l'ACNUSA traite les sanctions avec un certain délai. Tous ces

éléments sont publics. Je les ai trouvés sur le site Internet de l'ACNUSA. Vous avez un tableau avec le type de sanctions, la date de la sanction et l'aéroport.

➔ **Bilan service d'aide à l'insonorisation des riverains**

Entre le 30 novembre 2018 et le 10 septembre 2019, 7 logements nouveaux ont été validés en CCAR du 6 avril 2018, pour un total engagé de 65 000 €.

Les travaux facturés sur 7 logements entre le 1^{er} janvier et le 30 mai 2019 se décomposent de la manière suivante dans les communes :

- 2 logements à Saint-Quentin-Fallavier.
- 2 logements à Colombier-Saugnieu.
- 1 logement à Jons.
- 1 logement à Pusignan.

Le montant des travaux facturés entre le 1^{er} janvier et le 30 mai est de 77 941 €.

En 2018, 4 diagnostics ont été réalisés, qui seront présentés en CCAR cette année.

Concernant le bilan global de l'aide à l'insonorisation :

- Le solde disponible est de 1,495 M€ en valeur 2018.
- Concernant les recettes totales de la TNSA en 2018, on a toujours des queues de comète, des recouvrements qui prennent beaucoup de temps, elles sont de 7 000 €.

- Il nous reste environ 60 logements dans le PGS à insonoriser : les fameux 60 irréductibles.

M. le PRÉFET AUBRY.- Avez-vous d'autres remarques ?

M. TRANSY.- Hier, au journal télévisé de France 3, j'ai vu un sujet qui concernait l'aéroport. Je n'ai pas bien compris si c'était l'ACI ou l'OACI qui avait primé l'aéroport.

M. LASSAGNE.- L'ACI Europe

M. TRANSY.- De quoi s'agit-il ?

M. LASSAGNE.- L'Airports Council International (ACI) est une association qui regroupe la plupart des aéroports dans le monde. C'est une organisation professionnelle sous forme associative. Elle est présente sur plusieurs continents, dont le continent européen. C'est un prix de l'ACI Europe. Chaque année, il y a un dossier de candidature avec des performances opérationnelles, environnementales, service client, qualité client. Nous avons donc concouru et avons remporté le prix dans notre catégorie des 10 à 25 millions de passagers.

M. TRANSY.- Le fait que VINCI gère 37 aéroports n'a-t-il pas pesé ? Ces aéroports ont peut-être voté pour vous.

M. LASSAGNE.- Ce ne sont pas les aéroports qui votent, mais un collège de l'ACI Europe.

M. TRANSY.- Comment est-il désigné ? J'imagine que ce sont des représentants des aéroports, et pas des administrations.

M. LASSAGNE.- C'est une organisation professionnelle.

M. TRANSY.- On peut donc penser que tous les membres qui correspondent à des aéroports gérés par VINCI ont été très favorables. Je ne veux pas diminuer votre prix.

M. LASSAGNE.- Je vous laisse supposer.

M. TRANSY.- J'ai noté surtout que vous pensiez pouvoir atteindre 15 millions de passagers sans créer de nouvelles pistes.

M. LASSAGNE.- Oui.

M. TRANSY.- Sur quoi vous basez-vous ?

M. LASSAGNE.- Comme on vous l'a expliqué, c'est intégré dans le projet industriel de VINCI Airports sur l'optimisation du doublet existant et de toutes les infrastructures.

Mme PREUX.- Le doublet n'est pas nécessaire pour atteindre 15 millions : on est tous d'accord là-dessus.

M. TRANSY.- Je me posais la question parce que voici une quinzaine d'années, on nous expliquait qu'il faudrait une troisième piste à partir de 6,5 millions de passagers. C'étaient les projections de la profession.

Mme PREUX.- Il y a eu énormément de réflexion sur les structures aéroportuaires depuis lors. Les bretelles de dégagement ont été optimisées. Beaucoup de choses font qu'actuellement, sur un aéroport, on sait atteindre des cadences de décollage ou d'atterrissage nettement meilleures.

Le fait qu'il y ait en gros une piste au décollage et une piste à l'atterrissage, même si les deux événements ne peuvent être simultanés parce que les pistes sont trop proches, permet tout de même d'atteindre des niveaux supérieurs à ce que l'on pensait.

Et voici quelques années, vos 6,5 millions de passagers, c'était avec un nombre de mouvements très supérieur à celui d'aujourd'hui. On était à un emport moyen de 50 passagers par aéronef, contre 100 actuellement.

On va peut-être se poser des problèmes de capacité des terminaux avant les problèmes de capacité des pistes.

M. TRANSY.- En tant que riverain, on ne peut que s'en féliciter. C'est d'ailleurs ce que nous vous disions en tant que riverains voici 15 ans ; quand on compare, si on fait un peu de *benchmarking* avec ce qui se passe dans les autres aéroports, on ne comprend pas pourquoi un emport moyen de 50 personnes alors qu'ailleurs c'était au minimum 95, 100 ou 110. On nous expliquait que ce n'était pas possible.

Mme LEROY.- Une question à ce propos. Vous nous aviez indiqué un emport moyen de 80 passagers, mais pour quelle capacité des avions ?

M. LASSAGNE.- C'est une question qui a été oubliée tout à l'heure. En 2018, on a eu un emport moyen de 100 personnes par appareil.

Le taux de remplissage moyen des appareils a été de 76,5 %.

Mme BAZOGE.- Je comprends bien, mais je n'ai pas entendu la capacité que l'on peut avoir si les avions sont complètement remplis ; quelle est la moyenne ? Si l'un est rempli à 300 et l'autre à 100, cela fait en moyenne 200. Sur ces 200, on en met 76. Si on n'a pas les deux chiffres, cela ne sert à rien.

M. LASSAGNE.- Vous prenez le nombre de mouvements qui sont remplis à 76 % et qui ont pris tant de passagers. Vous faites une règle de 3 : vous ajoutez (76 – 100). Je vous donnerai le chiffre tout à l'heure.

Mme BAZOGE.- À une réunion informelle ou un comité permanent particulier voici deux ou trois ans, vous aviez dit que vous pouviez monter jusqu'à 20 000 mouvements sur les deux pistes.

On se réjouit sans se réjouir parce que s'il y en a 20 000, cela veut dire que les gens qui sont déjà sous les pistes vont subir beaucoup de choses. On peut se réjouir qu'il n'y ait pas une troisième piste mais pas se réjouir qu'il y ait trop de monde sur la Terre.

M. TRANSY.- Je crois aussi qu'il y a une explication peut-être due au fait que le *hub* d'Air France qui existait voici 20 ans, qui faisait que l'on amenait des passagers à Lyon qui repartaient vers d'autres destinations, générait de nombreux vols avec de petits taux de remplissage.

Il me semble que le modèle des *low-cost* repose sur un remplissage à 90 % au moins. Sinon, ce n'est pas viable. Le *low-cost* s'est beaucoup développé.

M. LASSAGNE.- L'architecture du trafic a effectivement changé.

M. TRANSY.- Sans être cruel, ce ne sont pas forcément les efforts de l'aéroport, mais simplement la logique économique qui fait que l'on a des *low-cost*.

M. LASSAGNE.- On ne l'a jamais revendiqué. Vous me posez

une question et je vous réponds : l'architecture du trafic a complètement changé la donne. Vous prenez ce doublet de pistes et vous mettez les 747, vous montez à 50 millions de passagers. Il y a des variables, mais ce sont des choses que nous, gestionnaires, ne maîtrisons qu'à moyen terme, et pas à long terme. On n'avait clairement pas anticipé cela.

Mme LAVEZZARI.- Je suis la présidente de l'ACENAS, association par rapport aux nuisances de l'aéroport. Aujourd'hui, quand je vois simplement les chiffres, on parle d'un emport plutôt stable.

Par contre, ce qui est tout de même particulièrement inquiétant, c'est qu'en 2019, donc l'année en cours, on a une augmentation de plus de 8 % des mouvements.

M. LASSAGNE.- Non, 5,9 %

Mme LAVEZZARI.- Excusez-moi ! Plus 5,9 % de mouvements, ce qui est lié aussi à une augmentation du nombre de passagers. Comme on l'a toujours dit, c'est le nombre de passages d'avions qui nous gêne.

Aujourd'hui, je tiens à vous faire part de notre inquiétude puisque notre objectif était de rendre la cohabitation avec l'aéroport plus paisible. Lorsqu'on voit des chiffres en tendance haussière, on est particulièrement inquiet. En effet, on voit que la courbe remonte mais en échange, en tant que riverains survolés par les avions, gênés par les avions... le site Saint-Exupéry fait certainement des efforts en matière d'environnement : c'est un autre sujet.

Aujourd'hui, ce qui nous préoccupe, ce sont les avions qui nous passent au-dessus jour et nuit, et qui ont une tendance haussière. Cela veut dire pour nous, potentiellement, plus de nuisances, plus de risques et c'est là qu'est le cœur du problème.

Que pouvez-vous faire, vous, aéroport, vous, autorité de l'État pour pallier cette situation qui pour nous est quand même source d'inquiétudes et de risques pour la santé ?

M. LASSAGNE.- L'augmentation du nombre de mouvements est un phénomène assez récent. J'ai dit avant votre arrivée que l'on décortiquerait ce chiffre. Cela faisait 10 ans que l'on n'avait pas eu cette augmentation. Il faut donc l'analyser. Je ne suis pour l'instant pas capable de l'expliquer. On doit regarder précisément à quoi cela est dû.

Par ailleurs, l'augmentation du nombre de mouvements ne se traduit pas forcément par une augmentation de la gêne. On le voit avec les mesures de bruit qui sont stables parce que les appareils sont moins bruyants, parce qu'il y a des procédures de moindre bruit, parce qu'une étude d'approche équilibrée est en cours, qui vise à gérer la nuisance pendant les périodes nocturnes.

On ne reste pas les bras croisés, sachant qu'on ne recherche pas le nombre de mouvements, mais l'évolution du trafic passagers. Le nombre de mouvements est un effet collatéral. On recherche le développement du passager.

Mme LAVEZZARI.- Ce qui nous inquiète, c'est que concrètement, aujourd'hui, on a un chiffre à décortiquer, comme vous le dites, qui prouve que la tendance monte, qu'il y a plus d'avions.

En termes de gêne, je ne sais pas si vous avez déjà présenté les réclamations.

M. LASSAGNE.- Oui., elles ont tendance à baisser.

M. le PRÉFET AUBRY.- Elles augmentaient sur l'année 2018 par rapport à l'année 2017. En revanche, l'année n'étant pas terminée, à fin août, elles ont diminué par rapport au chiffre de l'année dernière fin août. C'était peut-être avant que vous n'arriviez : on a eu une discussion, moins sur le sujet du nombre de réclamations que sur la manière dont elles étaient accueillies et comment il y était répondu.

Mme LAVEZZARI.- Il y a effectivement l'aspect technique de la réponse, mais on peut tout de même considérer aujourd'hui que le taux de réclamation est très élevé par rapport à ce qu'il y a par ailleurs. Ce taux

est une gêne personnelle, ressentie, qui n'est pas forcément toujours liée à des critères totalement objectifs, mais qui augmente.

Je voulais simplement vous faire passer un message : on a le sentiment, avec quelques chiffres à la clef, qu'il y aura encore plus d'avions puisqu'il y a une tendance à la hausse et qu'aujourd'hui, on attend de votre part des actions pour diminuer davantage cette gêne.

M. le PRÉFET AUBRY.- La réponse à la question est naturellement à travers la recherche d'une augmentation du taux de remplissage des avions pour augmenter le trafic, répondre aux besoins de mobilité de nos concitoyens sans augmenter la gêne.

C'est aussi à travers le renouvellement de la flotte, les mesures concernant les normes, y compris d'émissions sonores. C'est tout le travail qui a été évoqué, sur lequel on reviendra sans doute, sur les émissions de bruit.

M. GARCIA.- Sur le dernier point que vous venez d'évoquer, il est vrai que la technologie concernant le bruit des avions, c'est bien, mais il ne faut pas que cela profite uniquement à l'augmentation du trafic.

Il serait intéressant que cela profite aux riverains et qu'avec le même nombre de passagers, on puisse avoir moins de bruit.

Aujourd'hui, le problème est que le nombre de vols augmente de presque 6 %. On a beau améliorer autant que faire se peut la technologie des avions en termes de bruit, le nombre d'impacts sonores, même s'ils sont moins violents, est en augmentation. Il ne faudrait pas que les avancées technologiques ne profitent qu'à l'augmentation du trafic, et pas aux riverains.

M. HUET.- Vous avez parlé de l'augmentation du trafic mais sans faire la part de ce qui relève du trafic diurne et du trafic nocturne.

Cette augmentation du trafic nocturne n'explique-t-elle pas cette augmentation globale du trafic et des mouvements ? En prenant les

chiffres de votre dernier rapport, je vois que la croissance du nombre de vols entre 2016 et 2017 était de 12,51 %. Entre 2017 et 2018, elle est de 10,73 %, ce qui est au-delà du pourcentage global. Cela veut probablement dire que les vols de nuit représentent la plus grande part de l'augmentation du nombre de mouvements : c'est une question. En l'occurrence, la gêne est plus substantielle que dans l'augmentation des vols diurnes.

M. LASSAGNE.- Je n'ai pas le chiffre à l'esprit mais il se trouve dans le document très détaillé que je vous ai envoyé en février mars,

M. HUET.- Je m'appuie sur vos chiffres pour dire ce que je dis.

M. LASSAGNE.- Je ne dis pas le contraire.

Mme PREUX.- Une information. J'ai échangé avec Ludovic Gas (Directeur adjoint des opérations) hier. Aux mois de juillet et août, il y a eu moins de vols nocturnes cette année que l'année dernière.

M. TRANSY.- Je me rends compte que l'on n'a pas évoqué les mouvements et le développement du fret. On n'a parlé que des passagers. L'augmentation du nombre de mouvements de 1,2 % concerne-t-elle les mouvements globaux, fret et passagers ?

M. LASSAGNE.- C'est tout compris, l'ensemble des mouvements. Je vous les donnerai en CCE parce qu'on est à mi-année. Depuis le début de l'année, le fret est quasiment *flat* en tonnage, à 1,1 % de croissance.

M. TRANSY.- En mouvements ?

M. LASSAGNE.- Non, en tonnes. Vous avez les mouvements dans les chiffres donnés.

Mme BAZOGE.- Un témoignage concernant Pusignan. À part quelques jours particuliers où l'on a senti une augmentation du trafic, il faut dire que cela allait.

Par contre, de temps en temps, il y a des avions qui sont vraiment bruyants. À une certaine heure, vers 6 h ou 7 h, je me suis retrouvée comme voici dix ans : on aurait dit que l'on avait sorti les vieux coucous et que l'on remontait le temps. J'aurais dû tout de suite appeler le médiateur, ce que je n'ai pas fait.

M. LASSAGNE.- Ou envoyez-moi un mail pour que l'on identifie ces appareils.

Mme BAZOGE.- Ce n'est pas la peine de s'étendre : je le dis simplement.

M. LASSAGNE.- L'été, on a des charters, et ce ne sont pas forcément les dernières générations d'avions.

M. GARCIA.- Quand vous parlez de vols nocturnes, est-ce 22 h ou 0 h ?

Mme PREUX.- Les chiffres que j'ai eus couvraient la plage 0 h-5 h. Cela a diminué au cours de l'été.

M. GARCIA.- Et qu'en est-il de 22 h-0 h ?

Mme PREUX.- Je n'ai pas eu tous les chiffres. Je n'ai pas demandé tous les créneaux horaires.

M. GARCIA.- La notion de vol nocturne recouvre la période 22 h-6 h.

Mme PREUX.- Je sais, mais on s'est attaché au cœur de nuit. J'avais une autre pensée derrière la tête : on sait qu'il y a un couvre-feu à Genève à minuit et je voulais savoir s'il y avait eu des déroutements massifs de Genève pour cause d'arrivée trop tardive à Genève. La réponse est visiblement non.

M. le PRÉFET AUBRY.- Peut-on partir du principe que pour la prochaine réunion, on ait l'évolution du trafic sur un créneau 22 h-6 h ?

M. LASSAGNE.- Sur quelle période ?

Mme PREUX.- 2019 par rapport à 2018.

M. LHUILLIER.- Pour la énième fois, je rappelle premièrement que la problématique du bruit est essentiellement la problématique des bruits émergents et que l'on n'a toujours pas répondu à cette question-là alors que le président de l'ACNUSA a bien noté. Il faudra quand même évoluer sur cette notion : c'est le bruit émergent qui est le plus ennuyeux pour les riverains.

Deuxièmement, le trafic augmentant, forcément, les autres pollutions augmentent. On en parlera peut-être tout à l'heure avec les étangs, mais il faudra aussi, avec cette croissance de trafic, ajouter les émissions de gaz et autres polluants.

Troisièmement, je reprends ce qu'a dit M. le représentant de la préfecture. Mobilité, certes, sauf que la croissance de la population de notre région, qui est deux fois plus forte que la croissance nationale, est de l'ordre de 1 % par an alors que le trafic aérien augmente de plus de 5 %. Je veux bien que l'on me parle de mobilité, mais il y a quelque chose qui est agaçant avec cette notion de croissance du trafic aérien. On le signale un peu partout. Je ne suis pas certain que l'on aille dans la bonne direction si on continue à accroître le trafic aérien.

M. le PRÉFET AUBRY.- Merci de votre intervention.

Je retiens surtout la notion de bruit émergent, qui est effectivement un élément important en matière de nuisance sonore. Quand vous dites qu'il faut que les progrès que l'on fait sur les nuisances sonores profitent aussi aux riverains et pas uniquement à l'infrastructure, le travail que l'on peut faire sur le renouvellement de la flotte et sur la progression des normes, y compris pour les nouveaux appareils, est précisément pour éviter le maintien des appareils les plus anciens, qui ont une responsabilité particulière dans ces bruits émergents.

Le témoignage de Madame, qui signalait des bruits qu'elle n'avait pas entendus depuis longtemps, montre bien que c'est moins le bruit de fond que le bruit émergent qui doit être traité et que cela se voit aussi

par rapport à la qualité des appareils. C'est donc un élément évidemment prioritaire d'action.

Mme LAVEZZARI.- Monsieur le Préfet, une petite précision : tout à l'heure, je vous faisais part de nos inquiétudes par rapport à l'augmentation du trafic et j'ai noté qu'en actions correctives, il y avait le renouvellement de la flotte et l'évolution des normes.

Comment, vous, en tant que préfet, concrètement, pouvez-vous agir là-dessus ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Je signale simplement qu'en matière de normes aéronautiques, ce n'est pas dans le pouvoir du préfet. Ce n'est pas sous forme d'arrêté préfectoral, mais ce sont bien les autorités ministérielles de l'aviation civile qui traitent de ces affaires-là dans un contexte souvent européen. C'est moins le préfet du département que le représentant de l'État qui parle.

Mme LAVEZZARI.- J'ai bien compris. Je commence à connaître le processus.

Aujourd'hui, nous vous faisons part de nos inquiétudes. Vous nous avez dit que l'évolution des normes était l'une des solutions. Est-ce que cela signifie que vous, en tant que personne à votre poste, vous avez la possibilité d'influer sur ces normes ? Aujourd'hui, on est là pour en parler. Cette commission consultative vise à échanger sur le sujet.

M. le PRÉFET AUBRY.- Vous me demandez quel rôle je peux avoir pour la sensibilisation.

Mme LAVEZZARI.- Un rôle d'influence ou de transmission d'informations.

M. le PRÉFET AUBRY.- Ce n'est pas un scoop : les préfets représentants de l'État sur l'ensemble du territoire reçoivent un certain nombre d'instructions et font remonter un certain nombre d'informations.

À travers ces informations qui remontent à nos autorités gouvernementales, il y a un certain nombre d'éléments. Si on comparait les

remontées d'information de voici 30 ans avec celles d'aujourd'hui, on serait sans doute loin de la prise de conscience croissante en matière d'environnement, qui n'est pas tellement étonnante, et qui est bien le reflet de notre société.

Là-dessus, il est bien naturel que ces questions se posent.

Mme LAVEZZARI.- Cela veut-il dire que vous allez être porteur du message auprès des autorités ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Porteur du message, je ne sais pas, dans le respect de nos indépendances respectives. Toutefois, il est important, et c'est le sens de ma présence cet après-midi, d'avoir une connaissance de ce qui se passe sur le territoire, évidemment.

M. GARCIA.- Je vais remettre sur le tapis, puisqu'on parle de bruit, le sempiternel pseudo-arrêté. Cela tombe bien que vous soyez là, car j'ai cru comprendre que vous étiez chargé de l'égalité des chances.

M. le PRÉFET AUBRY.- Oui, mais c'est essentiellement dans mes fonctions de secrétaire général de la préfecture que je suis ici.

M. GARCIA.- L'Aéroport de Lyon, par rapport à d'autres aéroports, est le seul parmi les 10 ou 12 grands aéroports qui n'a pas d'arrêté pour les avions qui émettent plus de bruit que les autres, par exemple un arrêté sur les 13 EPNdB.

Si tous les autres aéroports ont pu mettre en place cet arrêté et que chez nous, on a toujours invoqué des problèmes de concurrence, etc., j'estime que c'est une rupture d'égalité des droits du citoyen. En effet, si on a pu le faire pour les autres, je ne vois pas pourquoi on ne peut pas le faire pour nous. Pour moi, c'est une rupture d'égalité des droits.

Mme PREUX.- Si je ne m'abuse, un point à l'ordre du jour traite de l'approche équilibrée. Il me semble qu'il serait plus pertinent d'en parler à ce moment-là.

Néanmoins, j'ai fait une comparaison des différents arrêtés de

restriction. Il y en a un à Lyon, qui est beaucoup moins strict que 13 EPNdB, mais qui existe. Vous ne pouvez donc pas dire qu'il n'y en a pas.

L'aéroport français où il n'y en a pas, c'est tout de même Bordeaux-Mérignac, alors que Bordeaux-Mérignac est situé dans un environnement très urbain.

Il y a des terrains où il y a du 13 EPNdB, comme Nice et Toulouse, mais c'est pareil : ils sont situés dans des environnements très urbains.

Il y a des terrains avec 10 EPNdB.

Il y a tout de même une dispersion dans les arrêtés de restriction qui est très notable.

Lyon devait avoir une modification de son arrêté de restriction qui a échoué voici quelques années à cause de problématiques de discussions internes. Au moment où elle a échoué, on s'est retrouvé à devoir embrayer sur la réglementation de l'approche équilibrée, qui est européenne maintenant.

Quelle que soit la solution que l'on proposerait à l'Europe, elle serait décidée par l'Europe, donc nous n'avons pas le pouvoir de décision national comme on pouvait l'avoir avant.

Par ailleurs, l'Europe est tout de même connue pour explorer les avantages et les conséquences des différentes décisions. Il faut donc exprimer à la fois les coûts et les impacts d'un tel arrêté de restriction, le nombre d'aéronefs concernés et évidemment, les avantages, qui sont déjà connus de l'Europe.

Je ne vous dis pas que l'on n'ira pas vers les 13 EPNdB. Déjà, la position de l'État français sur ce sujet n'est pas encore arrêtée puisque l'étude ne nous a pas encore été remise pour le moment.

Une fois que la position de l'État français sera transmise à la Commission européenne, je ne sais pas ce que décidera celle-ci. Il ne faut

pas complètement comparer Lyon avec d'autres terrains puisque la piste est tout de même beaucoup plus éloignée de la ville qu'à Nice ou à Toulouse.

M. GARCIA.- Que l'on ne compare pas les aéroports, je veux bien mais pour moi, vous ne m'enlèverez pas de l'idée qu'il y a une rupture d'égalité du droit concernant les nuisances et l'impact sur les riverains.

Il n'y a pas de raison que, parce qu'on habite Nice et que ce sont peut-être des personnes un peu plus riches — je n'en sais rien —, il y ait des restrictions, qu'ils aient droit à moins de bruit et qu'à Lyon, parce que c'est une zone soi-disant à la campagne, lointaine, que l'on ait droit à plus de nuisances.

C'est en ce sens-là que je dis qu'il y a une rupture du droit des citoyens.

M. SARTER.- Je suis représentant des contrôleurs aériens de Lyon Saint-Exupéry.

Concernant le créneau 22 h-0 h, les effectifs de contrôleurs, que ce soit en France ou en Europe, depuis deux ou trois ans, sont quand même très fortement à la baisse. Qui dit moins de contrôleurs dit des délais pour les avions au cours de la journée ; et qui dit délais au cours de la journée pour les avions, dit un programme qui se fait en plus de temps, donc des décalages de programmes au-delà des horaires initialement programmés, notamment pour les vols en soirée.

Pour ce qui est de Lyon Saint-Exupéry, la programmation de vols qui sont programmés entre 22 h et 6 h est bien inférieure à la capacité que l'on peut offrir. On a tout de même constaté, cette année ou l'année dernière, qu'il y a eu plus de vols sur le créneau 22 h-0 h dus à un décalage du trafic, notamment à cause des retards liés au contrôle aérien et à d'autres phénomènes, mais notamment au contrôle aérien.

Même si les statistiques n'ont pas encore été produites par l'ACNUSA, je ne serais pas étonné que l'on constate qu'il y a eu beaucoup

plus de vols sur ce créneau-là, notamment par rapport à 2017.

M. le PRÉFET AUBRY.- C'est ce que nous tenterons d'objectiver la prochaine fois avec en tout cas une baisse sur juillet et août sur la période 0 h-5 h et un point d'interrogation autour de la période 22 h-0 h. Nous essaierons d'avoir des données pour agréger le tout et pour vous en faire le rapport.

Mme BAZOGE.- Je suis un peu ennuyée par rapport à l'approche équilibrée. Cela fait deux ans que l'on parle d'EPNdB la nuit et après, on nous donne des documents : chapitres 3 et 4 au compte rendu.

Je ne suis pas une technicienne et j'ai un peu de mal à faire le rapport entre les EPNdB et les chapitres. Je ne suis qu'une riveraine et non pas une technicienne.

Mme PREUX.- La réglementation européenne ne permet de prendre des restrictions que sur les avions du chapitre 3, donc les avions plus anciens. On ne peut pas prendre de restriction sur les avions qui sont chapitre 4.

Mme BAZOGE.- Il me faut un petit tableau.

Mme PREUX.- Ce n'est pas possible. Il n'y a pas de bijection entre le nombre d'EPNdB et les chapitres. Il y a des chapitre 3 très bruyants et d'autres qui le sont moins. Les chapitre 4, en moyenne, sont moins bruyants car plus récents, mais il peut y avoir des chapitre 4 plus bruyants que d'autres.

M. le PRÉFET AUBRY.- En tout cas sur l'approche équilibrée, l'exposé qui sera fait nous permettra peut-être d'explorer ces concepts sans avoir trop recours à des concepts mathématiques de type bijectif. Sinon, on risque d'en perdre certains, moi y compris.

2. Point sur l'approche équilibrée

M. LASSAGNE.- L'approche équilibrée est une analyse faite

par un bureau d'études, et non pas par Aéroport de Lyon. Elle est destinée à l'État, qui prendra, en accord ou en coordination avec l'Europe, des décisions sur des arrêtés de restrictions ou pas. On ne peut donc pas préjuger : ce n'est pas un rapport conclusif.

➔ **Rappel : le cheminement de l'étude**

Je vous rappelle le cheminement de l'étude. Le principe est d'analyser tout ce qui peut être fait ou a été fait en termes de réduction à la source : les moteurs, les constructeurs. C'est un levier de réduction de la nuisance nocturne sur lequel on a peu d'impact. C'est plus les compagnies aériennes et les constructeurs qui maîtrisent ce levier.

Ensuite, une analyse concernant la planification et la gestion des terrains : le PEB, le PGS. Sont-ils opérationnels ? Appliqués ou pas ? Où en est-on de l'insonorisation ? Cela rejoint la question de M. GARCIA. Sur le site Internet de l'ACNUSA, dans son rapport, vous avez un tableau de l'ensemble des aéroports ACNUSés en France avec le nombre d'habitats dans le PGS et le niveau d'insonorisation de ces personnes. C'est là que l'on voit qu'à Lyon, il y a très peu d'habitants dans le PGS par rapport à d'autres. Nous sommes l'aéroport qui a le plus insonorisé dans son PGS, avec 93% des logements éligibles.

Ensuite viennent les mesures opérationnelles, c'est-à-dire ce que vous avait présenté Bertrand Drevon (SNA-CE) voici à peu près un an : les différents types de mesure (seuil décalé, descente continue, etc.) et quelles sont les plus-values de ces différentes solutions.

Enfin, une dernière partie de ce rapport concerne les restrictions d'exploitation. C'est une étude des restrictions avec le nombre de mouvements dans le chapitre 3 par groupes acoustiques (13, 10 et 8 EPNdB). Combien de mouvements sont supprimés si on interdit telle marge acoustique ? Ce sont des éléments que je vous ai donnés par courrier en complétant la présentation que j'avais faite à la CCE du 4 décembre.

En face de cela, on analyse l'impact économique et social en termes de contribution au produit intérieur brut (PIB) et en nombre d'emplois que chacune de ces mesures pourrait avoir, toutes choses égales par ailleurs, parce qu'on ne connaît pas l'élasticité de toutes les mesures. C'est une photographie à l'instant T.

On analyse aussi la plus-value de tel ou tel type de restriction, par exemple quand on supprime tous les avions de chapitre 3 la nuit (moins 8, 10 et 13 EPNdB), et on voit combien on impacte d'appareils.

Le bureau d'études a aussi calculé en émergence. L'analyse de l'approche équilibrée se fait en émergence : combien on enlève d'émergences à telle heure ou telle heure sur le créneau 22 h-6 h. Tout cela constitue l'étude d'approche équilibrée.

➔ **Rappel : le schéma décisionnel**

Je vous rappelle la gouvernance de cette étude qui est quasi terminée. Elle est en relecture entre les services de la DSAC, du SNA et d'ADL. Je pense que l'on devrait la terminer à la fin du mois d'octobre. C'est une question de semaines.

Auparavant, on se mettait d'accord localement. En 2004, on avait négocié avec la compagnie concernée par l'arrêté actuel, moins 5 EPNdB, en l'occurrence DHL, qui était venue avec ses avocats. On avait négocié en disant que l'on voulait ce type d'arrêté — nous étions le premier aéroport en France, je pense, à mettre en place un arrêté de nuit. Nous avons dit à DHL que nous avions pris cette décision et que nous négocions avec eux la date d'entrée en vigueur de cet arrêté.

DHL nous avait répondu qu'il leur fallait deux ans pour changer d'avion.

Le ministre de l'époque avait signé un arrêté : moins 5 EPNdB, avec une entrée en vigueur dans deux ans.

On avait trouvé cet équilibre où tout le monde y trouvait son

compte.

Aujourd'hui, la gouvernance des restrictions de nuit est européenne, avec une volonté d'harmonisation européenne. Nous, Aéroports de Lyon, ne sommes plus qu'une des parties prenantes. Les associations et les élus ont été auditionnés ; Aéroport de Lyon a donné son point de vue, que je vous avais exposé en CCE.

Ensuite, ce rapport monte à la DGAC. L'État se fait une politique, échange avec l'Europe car celle-ci veillera à ce que les mesures de restriction soient harmonisées et ensuite, un arrêté signé par le ministre arrivera.

➔ Les étapes de présentation en CCE

Je vous rappelle les différents chapitres que l'on vous a présentés au fil de l'eau.

– 20 juin 2017 : présentation des principes et du règlement européen.

– 12 décembre 2017 : présentation de l'écoute des parties prenantes, qui est présente à tous les chapitres. On a repris vos positions sur les restrictions nocturnes ; certains se sont exprimés sur le PGS et d'autres sur le PEB. On a donc remis le verbatim brut sans porter de jugement.

– 27 juin 2018 : présentation des procédures de moindre bruit par le SNA.

– 5 décembre 2018 : présentation de la position d'ADL, qui est une des parties prenantes. Nous pensons que jusqu'à 10 EPNdB, l'écosystème Aéroport de Lyon et fret peut s'adapter. Au-delà, on ne sait pas. On a aussi des compagnies, des expressistes qui se sont exprimés en disant : « Attention, à partir de telle marge acoustique, on ne pourra plus opérer à Lyon ». Chacun a donc pu s'exprimer et leur verbatim côtoie le vôtre et le nôtre. J'ai oublié l'impact économique. J'avais fait le calcul lors d'une CCE en termes d'impact sur le PIB et sur les emplois.

– Février 2019 : communication aux membres de la CCE d'une

étude détaillée sur les vols de nuit.

Le rapport est quasi terminé. Le bureau d'études a rédigé toutes les briques en intégrant tous ces éléments. Il remontera normalement à la DGAC en octobre.

M. le PRÉFET AUBRY.- Merci.

M. LHUILLIER.- Aurons-nous copie du rapport ?

M. LASSAGNE.- Le bureau d'études le remet à son client, Aéroports de Lyon, qui doit le communiquer à l'État.

Vous l'avez eu par morceaux. Si vous mettez tout bout à bout, vous avez le contenu. Encore une fois, ce rapport n'est pas conclusif. Ce n'est pas le bureau d'études qui dit : « Il faut prendre telle ou telle mesure ». Il a fait une photographie du trafic, a indiqué les positions du territoire et a analysé les impacts.

Mme LAVEZZARI.- Cette présentation nous a déjà été faite. On a parfaitement compris le processus administratif. Néanmoins, je tenais également à vous faire part de notre mécontentement puisqu'au niveau des associations, on avait remis, en décembre 2016 je crois, une motion que l'on avait signée ensemble de manière à ce que quelque chose soit fait de façon progressive pour réduire les nuisances, surtout la nuit. Sachant qu'aujourd'hui, il est de notoriété publique que le trafic de nuit est nuisible à la santé, raison pour laquelle un certain nombre de grands aéroports ont carrément interdit les vols de nuit.

On a fait cette demande voici pratiquement trois ans maintenant et aujourd'hui, à l'instant T, on nous dit que le rapport va être remis à la DGAC en septembre, sans aucune date ni garantie de réussite.

Comprenez bien que cela ne correspond pas du tout à notre attente puisqu'aujourd'hui les vols de nuit ont un impact sur la santé que personne ne peut contester et qu'en l'espace de trois ans, on estime que les choses n'ont pas évolué à la vitesse souhaitée. Aujourd'hui encore, vous

nous dites : « Nous ne savons pas ce qui sera décidé ». Comprenez bien notre inquiétude, notre frustration et notre mécontentement par rapport à la manière dont les choses se passent.

Mme PREUX.- Sans refaire l'histoire, je rappelle qu'il y avait quand même eu un certain travail local avant le changement de la réglementation. C'est parce qu'on n'a pas pu s'entendre au niveau local sur un arrêté qu'il n'y en a pas eu de pris avant le changement de réglementation.

En France, Lyon essuie les plâtres sur la partie approche équilibrée. Cela induit quelque chose qui a un peu patiné au début, je le reconnais. L'année dernière, à peu près à cette période-là, on avait eu une espèce de cellule de crise avec M. LASSAGNE au vu de la première étude qui n'était absolument pas conduite correctement. M. LASSAGNE a donc pris la décision de refaire faire complètement l'étude par un nouveau cabinet, ce qui a induit quelques mois de retard. Je pense que l'on est mieux parti pour aboutir.

Vous dites que cela a pris du délai, dont acte. Vous n'avez pas de garantie sur la date. Ce que je sais, moi, c'est qu'au niveau de la DGAC, on travaille actuellement à la fois sur l'arrêté de restriction de Nantes, de Lyon, de Bâle-Mulhouse et d'un quatrième. Il ne faut pas dire que l'on s'en moque et que l'on ne fera rien. Toutefois, on ne peut pas présenter une décision qui n'est pas encore prise, c'est tout. Le rapport n'est pas encore livré. L'analyse globale n'est pas faite. Il y aura un arrêté de restriction qui sera plus strict que le 5 EPNdB. Je pense que je ne trahis aucun secret en disant cela. Toutefois, je ne peux pas vous dire la cible et la date que l'on décidera.

M. le PRÉFET AUBRY.- J'ai bien à l'esprit cette attention portée aux délais. S'agissant d'une démarche nouvelle, il est important qu'on prenne le temps suffisant, juste suffisant, pour réaliser la démarche dans de bonnes conditions plutôt que de risquer l'échec à des stades ultérieurs qui nous ferait repartir au début de la démarche et qui, pour le

coup, nous entraînerait encore plus loin.

Bien sûr, on prend le chemin de crête entre deux périls : le péril d'avoir perdu un peu de temps au profit d'une meilleure qualité ; ou bien le fait d'avancer très vite et de risquer de tout perdre en voulant gagner un peu.

C'est le sens de la démarche. Il faut avoir à l'esprit que ces choses-là sont naturellement complexes. Il y a des travaux qui concernent plusieurs aéroports et s'agissant d'une démarche nouvelle, on est un peu attentif à ce que l'on fait pour la bonne cause.

Mme LAVEZZARI.- On ne remet pas en cause le travail que vous avez fait. Néanmoins, on n'a aujourd'hui aucune visibilité sur l'avenir quant au nombre d'EPNdB. Nous sommes, nous, représentants des riverains, les victimes de ce système. Pour l'aéroport, le fait de ne pas avoir de contraintes d'un point de vue commercial est un avantage. Néanmoins, le fait que cela n'avance pas vite, on a un préjudice pendant ce temps-là. C'est pour cela que je tenais à souligner le fait que l'on est inquiet et que l'on aimerait que les choses avancent.

M. le PRÉFET AUBRY.- Je retiens que vous souhaiteriez que cela avance plus vite. Je ne dis pas que cela n'avance pas vite. Cela avance du plus vite possible au regard de la qualité attendue du travail et encore une fois, si nous bâclons ces étapes-là, nous risquons de tout perdre.

Mme LAVEZZARI.- J'ai totalement compris.

M. TRANSY.- Si ce n'est pas confidentiel, qu'est-ce qui n'était pas satisfaisant dans la première étude ?

Mme PREUX.- C'était touffu et confus. Il y avait des redites et des incohérences. Le rapport n'était pas du tout au niveau.

Ce n'était pas une question de résultat par rapport à une quelconque démonstration, mais que la démonstration elle-même n'était absolument pas claire. On n'avait pas les éléments pour juger.

M. LASSAGNE.- J'ai relancé une consultation pour avoir un

deuxième bureau d'études, lequel s'est associé cette fois à un bureau d'acoustique. En réalité, nous sommes le premier aéroport en Europe à rendre ce type de rapport. Quand j'ai lancé la consultation voici deux ans et demi à trois ans, aucun bureau d'études n'avait jamais fait ce rapport de ce type.

Depuis, les choses ont un peu mûri ; on a un peu plus de recul. Par exemple, Bâle-Mulhouse et ADP m'ont appelé récemment pour nous demander comment on a mené ce rapport. Si aujourd'hui, je devais le faire, il serait livré dans six mois. J'en suis à plus de 50 000 € d'honoraires sur ces deux bureaux d'études

Lors de la CCE du 20 juin 2017, j'avais présenté le texte. C'est notre seul point de départ et on n'avait rien d'autre. Nous essayons les plâtres.

M. GARCIA.- Pour ma part, je viens d'apprendre que l'on a changé de bureau d'études en cours de route. Je ne sais pas si cela m'a échappé ou si je n'étais pas présent à une certaine réunion où cela aurait été annoncé, mais à ma connaissance, non.

Par ailleurs, quel est le bureau d'études qui a auditionné les maires et les associations ? Le premier ou le deuxième ?

M. LASSAGNE.- Cette approche équilibrée est coordonnée par le premier bureau d'études, Additif, dont vous avez vu le logo dans la présentation des parties prenantes. Le deuxième bureau d'études est CGX, qui a signé les documents sur les analyses du trafic et de bruit. Ce deuxième bureau d'études a apporté plus de rigueur et des compléments d'analyse que n'avait pas le premier. Le rapport est signé Additif avec une contribution de CGX et une contribution du SNA.

Mme BAZOGE.- C'était une continuité.

M. LASSAGNE.- Voici un an, nous nous sommes rendu compte qu'Additif n'était pas capable de pousser l'analyse à un niveau satisfaisant. Nous avons donc ajouté un complément de prestation.

M. GARCIA.- Cela veut dire qu'on se contente des réponses aux questions posées par le premier bureau d'études et de l'analyse de ces réponses à laquelle on a placardé autre chose ensuite.

M. LASSAGNE.- Non, ce dont vous parlez sont les verbatim des parties prenantes : il n'y a pas d'analyse de vos réponses. Vos réponses sont posées brutes. Le bureau d'études n'analyse pas vos positions, ne porte pas de jugement.

Le document dont a parlé Mme LAVEZZARI, le manifeste que vous aviez signé ACENAS-CORIAS, est en annexe du document et ce que vous aviez demandé en termes de restrictions nocturnes est analysé.

M. LHUILLIER.- Je retiens que ce rapport est terminé, va remonter à la DGAC à la fin de ce mois ou au début du mois prochain.

M. LASSAGNE.- Oui.

M. LHUILLIER.- Qu'ADL ne nous fournisse pas ce rapport, cela peut s'expliquer. En revanche, comme l'État va le recevoir, est-ce que M. le préfet peut dire s'il est d'accord pour que nous en ayons la copie, d'une part ? Et d'autre part, quand ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Il est assez peu d'usage que les documents préparatoires à une décision administrative soient communiqués avant la décision administrative. C'est la réponse que je vous fais. Ensuite, on verra en fonction du contenu si c'est un document communicable ou pas au regard du droit applicable.

À ce stade, c'est un document préparatoire au sens du droit administratif et donc, tant qu'une décision n'est pas prise, cela reste interne aux services de l'État. C'est ensuite que la question de la communicabilité peut se poser, avec des choses tout à fait claires, sous le contrôle de la CADA, le cas échéant, en ce qui concerne la communicabilité, et on pourra regarder cela d'ici là.

Mme BAZOGE.- Quand ce document va arriver à la DGAC, une seule commission va-t-elle y travailler ? Y a-t-il des commissions différentes avec des aspects différents ?

Mme PREUX.- À la direction du transport aérien de la DGAC, il y a une sous-direction qui s'appelle développement durable, qui est responsable de ce sujet-là. C'est donc elle qui proposera la décision au directeur général de l'aviation civile quant à l'arrêté de restrictions qui sera proposé à la Commission européenne. Il n'y a pas 50 commissions, mais une sous-direction.

Mme BAZOGE.- C'était pour savoir si une commission regardait plus tel ou tel aspect.

Mme PREUX.- De manière générale, « développement durable » veut bien dire à la fois développement et durable.

Mme BAZOGE.- J'ai compris.

M. TRANSY.- Il paraît étonnant que l'une des parties concernées par le rapport soit amenée à payer les intervenants. Je suis étonné que ce ne soit pas l'administration.

M. le PRÉFET AUBRY.- C'est assez classique. C'est celui qui demande qui fournit un certain nombre de pièces d'expertise. Cela évite de cette façon aux contribuables de devoir payer pour des autorisations qui sont demandées par des acteurs économiques.

Mme PREUX.- Il faut aussi remarquer que l'administration de la DGAC est financée quasi totalement par les redevances des compagnies aériennes et les acteurs de l'aérien. Ce n'est donc pas le contribuable qui finance la DGAC, mais les acteurs aériens.

M. le PRÉFET AUBRY.- Je vous propose, si vous n'avez pas d'autres questions sur ce thème, d'évoquer maintenant les stations de mesure du bruit avec un certain nombre de repositionnements liés notamment à des questions de sécurité.

3. Présentation pour avis du repositionnement des stations de mesure de bruit CONSTAS III

M. LASSAGNE.- Comme vous le savez, nous avons commandé la troisième génération du dispositif CONSTAS. Comme le demandait l'ACNUSA, et je pense que nous serons le premier ou parmi les deux premiers aéroports à le proposer : on aura un accès direct au dispositif CONSTAS par le grand public. Il sera mis en service en début d'année prochaine.

La solution retenue est celle de la société CASPER.

À l'occasion de cette remise à plat du dispositif, notre nouveau prestataire nous a alertés concernant les stations de Pusignan et de Saint-Quentin-Fallavier. Concernant la maintenance et notamment la certification des micros (recalibrage une fois par an), ils ont évoqué des problématiques de dangerosité d'accès à ces stations.

Nous avons aussi un sujet dont j'avais parlé lors de la dernière CCE, qui concerne la station de calibration située à Saint-Laurent-de-Mure et qui finalement, ne sert à personne. Je pense qu'on nous l'avions à l'origine installée de concert avec le SNA pour éventuellement compléter des qualifications d'appareil. On a fait un peu d'archéologie administrative...

Mme PREUX.- C'était le STNA à l'époque, et c'est maintenant passé au STAC.

M. LASSAGNE.- En tout cas, côté services de l'État, personne ne s'en est jamais servi.

Je vous rappelle les positionnements des stations. On a l'aéroport. On a cinq stations, sachant que la station de calibration est signifiée avec une petite étoile rouge. L'objectif est de la démanteler puisqu'elle est positionnée au milieu des champs, à 2 km de la piste. Elle est en dehors des zones habitées et elle a d'ailleurs été mise ici parce qu'elle aurait dû servir à un travail de calibration.

On a fait la demande à l'ACNUSA, qui nous a dit qu'il fallait passer par une étude de l'APAVE, qui a émis un avis favorable. On a aussi demandé au Service technique de l'aviation civile (STAC), qui nous a dit ne pas avoir besoin de ce dispositif.

Nous proposons donc de la supprimer et nous voulons connaître votre avis sur ce premier sujet.

M. GARCIA.- Quelles que soient les bonnes raisons évoquées pour déplacer celle de Saint-Quentin-Fallavier, les raisons évoquées pour le déplacement de ce capteur sont plus des raisons de sécurité pour la calibrer que des raisons d'emplacement réel.

M. LASSAGNE.- Pour la station de calibration, il n'y a pas de sujet lié à la sécurité des personnels, mais parce qu'elle ne sert à rien.

M. GARCIA.- Je parle de celle de Saint-Quentin-Fallavier.

M. HUET.- Que calibre-t-elle ?

M. LASSAGNE.- Rien.

L'APAVE a fait une étude « d'archéologie administrative ». Je ne sais pas si à l'époque, on nous l'avait demandée ou si on l'avait mise à disposition de l'État. Je ne sais pas pourquoi. En tout cas, on ne s'en est jamais servi.

M. GARCIA.- Ne s'agissait-il pas des préconisations de l'ACNUSA pour l'histoire des 80 dB en bout de piste ?

M. LASSAGNE.- Je pense que l'ACNUSA n'existait pas à l'époque.

Mme PREUX.- C'est une station qui avait été prévue pour calibrer les émissions sonores des aéronefs et faire des essais d'émission... enfin pour mesurer les émissions sonores des nouveaux appareils, sauf que cela ne se fait absolument pas là et ne s'est jamais fait là, et pas de cette façon-là.

M. HUET.- Donc n'y a-t-il pas de mise en rapport avec les

autres balises ?

M. LASSAGNE.- Non, pas de lien avec les autres balises. je note qu'il n'y a pas d'opposition au retrait de la station de mesure de calibration de Saint Laurent de Mure.

Concernant Saint-Quentin-Fallavier, il y avait une demande ancienne du CORIAS. Je vais vous laisser l'expliquer.

M. GARCIA.- C'étaient des raisons d'implantation. La balise était en dehors du PGS alors que des emplacements sont possibles sous les avions. Dans l'enquête qui avait été faite par l'ODESA, il y avait 5 ou 6 dB d'écart entre l'endroit où elle est aujourd'hui et l'emplacement sous les avions.

M. LASSAGNE.- Nous avons soumis le sujet à l'ACNUSA avec l'option CORIAS vers la piscine, gymnase du Loup ou Dolto. On cherche évidemment des sites publics accessibles pour la maintenance. Voilà les différentes options : l'école Françoise Dolto et le centre technique et centre de secours. L'ACNUSA penche plutôt pour le centre technique et centre de secours.

M. GARCIA.- Le centre technique est au bord de la voie ferrée et complètement en dehors du périmètre.

M. LASSAGNE.- Donnez-nous vos points de vue.

M. GARCIA.- On va enlever le point qui est aujourd'hui caché derrière l'église pour en mettre un le long de la voie ferrée, un peu plus bas, et qui est toujours en dehors. Au contraire, en allant le long de la voie ferrée, on s'écarte des avions, qui partent en oblique par rapport au plan. De plus, ce n'est pas loin de la zone industrielle : il y a le bruit des camions.

L'emplacement idéal pour installer ce capteur est au-dessus de la piscine du gymnase.

M. LASSAGNE.- C'est l'un des trois sites. Je ne sais pas pourquoi il ne sortait pas côté ACNUSA, mais on reviendra vers eux avec

vos arguments sur la voie ferrée et la circulation routière.

Mme LAVEZZARI.- Ces stations sont censées mesurer le bruit des avions, est-on d'accord ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Oui.

Mme LAVEZZARI.- N'est-ce pas du bon sens de les mettre à un endroit où il n'y a pas le bruit des voitures, des trains et d'autres choses ?

M. LASSAGNE.- J'entends l'argument de M. GARCIA.

M. GARCIA.- Il y a la caserne des pompiers !

M. LASSAGNE.- Nous avons proposé trois sites et l'ACNUSA penchait pour celui-là.

Mme LAVEZZARI.- Vos techniciens, qui sont tout de même des spécialistes des mesures sonores, sont capables de voir qu'il y a une route.

M. le PRÉFET AUBRY.- Le fait qu'il y ait eu un point proposé est un élément qui montre que ce calcul-là a été fait. S'il y a des réserves au niveau de l'ACNUSA, qui est forcément un peu plus loin de la réalité concrète du terrain, le fait d'évoquer cela en CCE peut donner des éléments d'argumentation dans le cadre de notre discussion avec l'ACNUSA. C'est dans ce sens-là.

On serait fautif si on n'avait pas proposé ce site, évidemment. Toutefois, l'ACNUSA est une autorité administrative indépendante : je n'ai pas de pouvoir d'injonction vis-à-vis d'elle.

M. PAGANO.- Ne serait-il pas bon que la présente assemblée adopte un vœu à présenter à l'ACNUSA pour appuyer quelque chose sur lequel nous avons un accord ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Sans avoir recours à la formule solennelle du vœu, j'ai entendu la position qui s'exprime sur le thème : il ne faudrait pas qu'en suivant l'avis de l'ACNUSA, l'enfer étant pavé de bonnes

intentions, on mesure le bruit des trains, le bruit des pompiers, et pas le bruit des avions. En effet, c'est le bruit des avions qui nous intéresse ici.

M. LASSAGNE.- L'ACNUSA sera sensible à votre argument. Nous avons proposé ces trois points. Je note le sujet. Nous le remonterons à l'ACNUSA.

M. GARCIA.- D'autant que voici cinq ou six ans, l'acousticien de l'ACNUSA était venu. On l'avait emmené sur la place où se trouve le capteur actuel. Il avait convenu que ce n'était pas logique. Il était allé au gymnase et avait dit que c'était pour lui l'endroit idéal.

M. le PRÉFET AUBRY.- Cela montre que le dialogue est constructif avec l'ACNUSA et que tout n'est pas perdu. Votre avis sera utile.

M. LHUILLIER.- Quel est l'argumentaire de l'ACNUSA ? Ont-ils vu les trois emplacements ? Ont-ils fait une analyse ? Pourquoi ont-ils proposé cela ?

M. LASSAGNE.- En synthèse, pour la station de Saint Quentin Fallavier je vais remonter vos arguments à l'ACNUSA.

S'il y avait une difficulté ou demande de complément, je leur proposerais de retourner auprès du CORIAS et de M. GARCIA, qui connaît bien Saint-Quentin-Fallavier, et je les mettrais en contact directement.

Nous Aéroports de LYON, nous n'avons pas de position.

M. LHUILLIER.- Il s'agit tout de même de quelques milliers de données. *A priori*, oui mais je pose quand même la question : n'y a-t-il pas la fibre pour le recueil des données ?

M. LASSAGNE.- Non, c'est hertzien.

M. GARCIA.- Cela fonctionne en GSM.

M. LASSAGNE.- Le deuxième site désigné pour la maintenance est le site de Pusignan, avec de grandes difficultés d'accès à la station, qui n'est absolument pas sécurisée (absence de garde-corps). Il faut la bouger et nous proposons par rapport à la station existante, le point

jaune, le site n° 2 qui est donc à côté d'une antenne télécom, de l'autre côté du terrain de football. Aujourd'hui, elle est derrière la caserne du SDMIS. On ne peut plus la laisser sur un bâtiment. On a l'option derrière le terrain de football ou derrière le gymnase.

M. PETITHOMME.- L'emplacement privilégié par l'ACNUSA est le site n° 2, à côté de l'antenne télécom.

M. LASSAGNE.- Vous pouvez aller voir — nous ne sommes pas très loin —, et vous me ferez un retour. S'il y a une opposition, nous la ferons remonter à l'ACNUSA.

Monsieur le Maire de Pusignan ?

M. MARBOEUF.- Effectivement, c'était très compliqué où c'était situé. Le site 2 proposé est beaucoup plus près. Pour des tas de raison, il sera beaucoup plus en mesure de donner des analyses fiables à un endroit où ce n'est absolument pas gênant.

M. le PRÉFET AUBRY.- Je ne vous avais pas salué Monsieur le Maire. Je rectifie mon erreur !

Mme BAZOGE.- Je peux aller donner un coup d'œil en tant qu'association.

M. le PRÉFET AUBRY.- Sur le premier point, on a bien noté les arguments que l'on fera remonter auprès de l'ACNUSA.

Sur le deuxième point, sans retours rapides nous pouvons conclure qu'il n'y pas de remarque particulière, cela veut dire qu'on laisse le processus se dérouler comme il se doit pour des questions de sécurité et le nouveau site de Pusignan est validé.

M. LASSAGNE.- C'est noté, Monsieur le Préfet.

M. PAGANO.- À propos de CONSTAS, peut-on reprendre les visites avec les riverains pour voir comment cela fonctionne.

M. LASSAGNE.- CONSTAS II est toujours opérationnel. On n'est pas encore passé sous CONSTAS III. Cela fonctionne.

M. PAGANO.- Peut-on faire une demande ?

M. LASSAGNE.- Tout à fait.

M. PAGANO.- Merci.

4. Point sur les analyses des eaux sur les étangs au Nord

M. LASSAGNE.- Suite à la CCE du 4 décembre, ce n'est pas une question posée par l'ACNUSA, mais par l'ACENAS, qui avait soulevé un sujet de traces d'hydrocarbures sur des sites, notamment l'étang de Mme POMMAZ et un étang de pêche à Thil.

Le 4 décembre dernier, lors de la dernière CCE, Aéroports de Lyon s'est engagé à faire des études complémentaires sur ces sites et aussi sur deux autres sites situés à Niévroz, qui sont plus dans l'axe des pistes.

Mme LAVEZZARI.- Si vous me permettez une petite précision pour M. le préfet. Au mois de décembre 2017, nous avons remis en mains propres à M. le préfet CHEVRIER un dossier complet en émettant une alerte puisqu'il y a des traces d'une matière en suspension. On avait fourni à ce moment-là à M. le préfet les analyses que l'on avait faites, les dates, des témoignages et une analyse faite par un spécialiste en spectrométrie qui émettait un certain nombre d'hypothèses. L'hypothèse que nous émettons est qu'en dehors des avions, il n'y avait pas d'autres circulations à proximité.

Nous avons donc obtenu, un an après, l'accord de M. le préfet pour qu'une contre-expertise soit faite.

M. le PRÉFET AUBRY.- Si c'est ma première réunion de CCE, en tout cas ma première présence active à cette CCE, pour autant je suis arrivé dans le département du Rhône en octobre 2017. Pour avoir son bureau pas très éloigné du mien, je sais que nous avons eu des échanges avec M. CHEVRIER sur ce thème.

M. LASSAGNE.- Voici un rappel pour repositionner les différents étangs qui ont été les différents points de mesure.

Le premier, je ne vais pas citer tout le temps, Mme POMMAZ.

Mme POMMAZ.- Vous pouvez : cela ne me gêne pas !

M. LASSAGNE.- C'est donc l'étang de madame, qui est situé Chemin du poteau, à Thil.

Le deuxième est un étang pas très loin, un étang de pêche toujours situé sur la commune de Thil.

Pour se repérer sur la carte, on est plutôt à l'ouest de l'A432.

Comme je l'ai indiqué, l'objectif, pour Aéroports de Lyon, était de compléter ces analyses par d'autres sites. Quand on reprend la commune de Thil, les étangs et l'axe des pistes, on voit que les étangs de Thil sont à l'ouest des pistes. Nous avons souhaité, pour compléter ces analyses, trouver des étangs beaucoup plus exposés aux survols, c'est-à-dire beaucoup plus dans l'axe des pistes. Le secteur que nous avons ciblé est celui de Niévroz, avec deux étangs qui ne sont pas contigus, qui ne peuvent pas communiquer l'un avec l'autre.

On est toujours au nord, pas très loin de Thil, mais cette fois-ci exactement dans l'axe. Il s'agit du lac des Pyes et du domaine de pêche du Contant. Vous avez les photos de l'un et l'autre. Des analyses ont été faites sur ces deux autres étangs.

Si l'on repositionne les étangs « ACENAS » et les étangs « ADL », vous voyez l'A432 au milieu. On est à quelques kilomètres de distance.

Concrètement, si l'on prend un chevelu de décollage face au nord qui retrace les trajectoires, on voit clairement que les étangs de Niévroz sont totalement dans l'axe des pistes par rapport aux étangs de Thil. Quand on zoome, voilà où sont les étangs de Niévroz. Vous avez à gauche les étangs de Thil et au milieu, l'A432.

Nous avons fait procéder à des analyses par le laboratoire Abiolab. On a eu des échanges avec l'ACENAS pour définir ce qu'il fallait

analyser. Les analyses étaient essentiellement axées sur les hydrocarbures. Je pourrai vous envoyer les rapports bruts par *mail*, si vous le souhaitez.

La limite de détection de l'indice d'hydrocarbure par le laboratoire est de 0,1 mg/l, ce qui correspond à ce que l'on peut trouver dans une « eau brute » qui pourrait être destinée, après filtration et désinfection, à la production d'eau potable. Je laisserai les experts prendre la parole après moi, mais 0,1 mg/l est à la limite de détection des instruments et il s'agit d'une eau de bonne qualité.

On a fait une première analyse le 25 mars. Nous avons convenu lors d'échanges avec Mme POMMAZ de lui donner les numéros de téléphone du laboratoire ABIOLAB parce que les traces sur son étang ne sont pas permanentes.

Mme POMMAZ.- J'ai des photos que je peux vous transmettre. Voilà les étangs de Thil : ce n'est pas chez moi. C'est une photo prise le 17 août. J'ai aussi deux photos d'hier après-midi et de ce matin. Je vous les laisse.

(Mme POMMAZ remet les photos à M. le Préfet.)

M. LASSAGNE.- Il avait été convenu avec Mme POMMAZ qu'elle déclenchait les analyses chez elle, puisque le laboratoire ne peut pas entrer sans son accord.

Mme POMMAZ.- C'est fermé

M. LASSAGNE : Le 25 mars 2019, les premières analyses ont été déclenchées par l'aéroport. On était dans une configuration de décollage face au nord, donc à un survol des sites dont je vous parle pendant les trois jours qui ont précédé l'analyse.

J'ai demandé les chevelus au SNA pour voir si les sites d'analyse étaient survolés ou pas. Pour les analyses du 25 mars, voici le chevelu du 22 mars, où l'on voit que le site d'analyse d'ADL est survolé toute la journée par l'intégralité des mouvements. Le 23 mars, toujours face

au nord, *idem* : le site est survolé toute la journée. Le 24 mars, *idem* également.

Voilà ce qu'ont donné les analyses du laboratoire.

On n'a eu aucun survol de la commune de Thil pendant les trois jours. Il y a 1 survol le 22, 0 le 23, 0 le 24.

Sur l'étang de pêche, le laboratoire analyse une trace infime à la limite de la détection, à 0,2 mg/l d'hydrocarbure.

Concernant les étangs de Niévroz, sur le lac des Pyes, le laboratoire détecte à la limite de la détection une trace de 0,11 mg/l en indice d'hydrocarbure ; il ne détecte rien sur le deuxième étang à Niévroz.

Donc sur ce premier échantillon, il n'y a pas de corrélation entre les survols et l'indice d'hydrocarbure trouvé par le laboratoire.

M. LHUILLIER.- Il y a quand même eu un constat. Je constate que les étangs qui sont au-dessus...

M. LASSAGNE.- Je vais juste terminer.

M. LHUILLIER.- Enfin, c'est tout de même choquant : concernant les étangs qui sont au-dessus, il y a ceux de Niévroz avec quasiment rien alors que les étangs qui sont survolés, il y a un peu quelque chose.

M. LASSAGNE.- Vous avez raison – c'est exactement ce que je veux démontrer - il n'y a pas de lien entre les survols des étangs et les traces infimes d'hydrocarbure. C'est la conclusion que l'on peut apporter ! Par exemple, sur les étangs de Thil, il n'y a pas un seul vol et il y a des traces. Dans les étangs de Niévroz qui sont massivement survolés, il y a parfois des traces, mais moins que ceux de Thil, qui ne sont pas survolés.

On ne peut donc pas déterminer une corrélation. On n'a pas fait une seule analyse ; mais plusieurs avec les mêmes conclusions.

Ensuite, on a refait une analyse le 19 avril. Pour ces analyses, on a toujours pris pendant trois jours au moins un vent dominant au sud

puis au nord et bien évidemment, sans précipitations. C'est pour cela qu'on s'est parfois un peu loupé avec Mme POMMAZ sur les dates parce qu'il fallait avoir un certain nombre de critères crédibles — le vent d'un côté ou de l'autre, pas de pluie car sinon, cela ne veut plus rien dire.

Les analyses du 19 avril : atterrissage face au sud, survol du site à l'atterrissage.

De manière encore plus évidente, les survols se font essentiellement sur Niévroz. On est à l'atterrissage avec un guidage radar. Vous avez les journées du 16, du 17 et du 18 avril. Voici les résultats que nous avons.

Sur l'étang de pêche de Thil qui n'a pas été survolé, aucune trace.

Sur les étangs de Niévroz, au lac des Pyes, on a une trace à la limite de la détection (0,13 mg/l) ; en revanche sur l'étang juste à côté du lac des Pyes, on n'a rien.

Donc là aussi, la causalité entre le survol et les traces infimes d'hydrocarbures ne peuvent pas être établie. En effet, on aurait eu dans ce cas des hydrocarbures dans les deux étangs de Niévroz, distants de 300 à 400 m.

Vient l'analyse du 10 juillet. J'ai voulu prendre des journées d'été à très fort trafic. Les deux dernières analyses se font avec un trafic très important, aux mois de juillet et août : on dépasse le million de passagers par mois.

Concernant le chevelu du 7 juillet, il s'agit essentiellement de décollages face au nord. On a eu quelques atterrissages dans la journée. On voit que la quasi-intégralité des survols se fait sur Niévroz et on voit une trajectoire à proximité de Thil.

Le 8 juillet, il n'y a pas de trajectoire au-dessus de Thil et l'intégralité sur Niévroz.

Le 9 juillet, l'intégralité des survols se fait sur Niévroz et pas de survol à Thil.

Voilà ce que donnent les analyses. Concernant Mme POMMAZ, l'analyse a été faite quelques jours après, le 17.

J'ai le résultat de Thil et des deux étangs de Niévroz : rien n'est détecté, ni à Thil ni à Niévroz. À Thil, c'est presque normal. Si on faisait une corrélation entre avions et hydrocarbure, il n'y a pas eu de survol. En revanche, Niévroz, en plein mois de juillet, a « supporté » de nombreux survols et il n'y a aucune trace d'hydrocarbure.

Mme POMMAZ, on a programmé l'analyse le 17 juillet. Les 12, 13 et 14 juillet, l'étang de Mme POMMAZ n'est pas survolé. Son analyse détecte quelque chose, toujours à la limite de détection (0,12 mg/l). C'est infime mais on trouve quelque chose alors qu'il n'y a pas eu de survol !

On a fait une dernière campagne le 23 août.

Le 20 août, tous les décollages se font sur Niévroz. Il n'y a pas de survol de Thil.

Le 21 août, on a deux survols de Thil, le reste étant sur Niévroz.

Le 22 août, il n'y a pas de survol de Thil et l'intégralité des survols se fait sur Niévroz.

L'étang de Mme POMMAZ a été analysé quelques jours après, le 26.

Je vous présente l'étang de pêche de Thil, avec deux survols : pas de trace.

À Niévroz, il n'y a aucune trace non plus.

Enfin, on a l'analyse faite chez Mme POMMAZ le 26 août. Il s'agit de décollages face au nord.

Le 23 août : pas de survol de Thil, pas plus que les 24 et 25 août.

Cette fois-ci, le laboratoire ne retrouve aucune trace d'hydrocarbures chez Mme POMMAZ.

Voilà ce que j'avais à vous présenter, qui est une approche purement empirique. On a fait de nombreux prélèvements, on a mis en lien avec le trafic aérien. Il n'y a pas de corrélation entre le trafic et les traces d'hydrocarbure infimes sur cette analyse.

Je vous propose, avec l'autorisation de M. le préfet, de donner la parole au laboratoire CARSO, qui a fait les analyses de l'ACENAS voici peut-être deux ans et qui va vous présenter ce qui a été analysé à l'époque.

M. TRANSY.- J'avais cru comprendre que ces traces d'hydrocarbures faisaient penser à du kérosène et non pas à de l'essence.

M. LASSAGNE.- Justement, le laboratoire Carso va vous présenter ses analyses.

Mme LAVEZZARI.- Vous aviez mandaté Abiolab et vous demandez au laboratoire que nous avons commissionné de présenter les résultats : je ne comprends pas.

M. LASSAGNE.- Je vous ai présenté les résultats d'Abiolab. Je vous enverrai les rapports cet après-midi. Carso va présenter les résultats qu'il a mesurés pour votre compte et que vous m'aviez communiqués en décembre.

Mme LAVEZZARI.- Abiolab est donc votre laboratoire.

M. LASSAGNE.- Oui, et CARSO est le vôtre.

Mme LAVEZZARI.- Il vient sans que l'on soit informé au préalable ? Je trouve la démarche un peu surprenante.

M. LASSAGNE.- Vous nous avez demandé de nous intéresser à ce sujet et de l'analyser ; c'est ce que nous avons fait. Nous sommes allés au bout de la démarche pour répondre aux interrogations et aux inquiétudes que vous avez soulevées en CCE. C'est vous qui m'avez communiqué vos résultats et les coordonnées de votre laboratoire.

M. HUET.- Pendant que madame s'installe, vous êtes

visionnaire puisque dès le mois de juin, vous nous annoncez qu'il n'y a pas d'impact de l'aérien sur les étangs dans le dialogue alors que les analyses n'ont été faites qu'ultérieurement, en tout cas une bonne partie.

M. LASSAGNE.- Non, on avait déjà les résultats de la moitié des analyses.

M. HUET.- Nous vous avons transmis nos résultats quand nous les avons eus. Il n'y a pas d'échange à ce niveau-là. Vous auriez pu nous donner vos résultats, en tout cas préliminaires, pour que l'on ait un dialogue. Je trouve que cette affaire manque de fairplay.

M. LASSAGNE.- J'ai communiqué des résultats à madame POMMAZ, qui fait partie de l'ACENAS et je vous communiquerai la présentation dans la semaine prochaine.

M. HUET.- Il aurait été bien de se suivre au fur et à mesure de l'évolution des choses.

M. LASSAGNE.- J'ai eu beaucoup d'échanges avec Mme POMMAZ et l'ACENAS pour déterminer ce qu'il fallait analyser. On a fait faire des analyses. Vous vouliez des réponses et on essaie de vous en apporter.

M. HUET.- Mais vous envoyez cela au public : c'est votre document, qui date de début juin, sur les analyses de mars. Mais vous provoquez des analyses en juillet. Vous anticipez sur le résultat de ces analyses qui, évidemment, comme vous avez la prescience, ont montré que vous aviez raison, en tout cas dans vos résultats. Enfin, je trouve que c'est un peu dommage.

M. LASSAGNE.- On a fait aussi un travail avec des aéroports français qui ont déjà été confrontés à ces demandes. On a recoupé ; il y a une littérature sur la question. Nous avons donc communiqué sur ce sujet mais comme vous, l'ACENAS, avez aussi largement communiqué.

Vous saviez que je vous présenterais les résultats à la CCE de mi-année. Au mois de mars et avril, il y a eu une quinzaine d'articles

dans la presse sur ce sujet donc vous n'avez pas attendu nos résultats. Vous avez largement communiqué sur la base d'une seule analyse, alors que l'Aéroport en avait fait plusieurs campagnes de mesures et avait fait des analyses très complètes démontrant l'absence de corrélation. Nous étions donc mûrs pour communiquer dans notre journal Dialogue.

Mme LAVEZZARI.- Je tiens à appuyer ce que vient de dire M. HUET.

On vous a alertés, remis un dossier officiel voici deux ans. On attendait des réponses. On avait effectivement des choses en cours avec Mme POMMAZ pour faire des prélèvements, sachant que ces traces ne sont pas régulières. Au niveau journalistique, il faut savoir que cette affaire de traces supposées de kérosène ne date pas de maintenant. Vous regarderez un peu sur les sites Internet : cela remonte déjà à deux ou trois ans. Les médias ont repris cela à leur manière. Vous savez très bien que nous n'avons pas d'influence sur les médias. Si un sujet les intéresse, ils vont en parler. On leur donne toujours des informations que l'on estime être justes.

On trouve particulièrement choquant que de votre côté, sans même nous avoir dit que vous aviez fait des analyses ailleurs — on savait que vous ne les aviez pas faites chez Mme POMMAZ mais on ne savait pas que vous n'en aviez pas fait ailleurs —, vous écriviez tout un rapport intégral en disant : « il n'y a pas de problème », et ce, alors que l'alerte que nous avons lancée n'a pas obtenu de réponse. C'est discordant.

M. TRANSY.- D'autant qu'elle a été faite en CCE. On ne s'est pas amusé à faire des communiqués de presse à l'extérieur. On vous a saisi en CCE à plusieurs reprises.

Je voudrais en profiter pour vous remercier parce qu'à mon avis, l'aéroport n'était pas obligé de mener cette étude. Ce sont les services de l'État qu'on a saisis, qui se sont révélés inexistants, qui n'ont jamais répondu à nos questions. On pourrait même remercier l'aéroport d'avoir

voulu se saisir de ces choses-là. Il me semblait que c'était tout de même votre intérêt mais les autorités...

M. le PRÉFET AUBRY.- Monsieur, puisque les indications et les remerciements que vous adressez au représentant...

M. TRANSY.- ...il s'agit de la santé des populations, Monsieur le Préfet ! On vous saisit : il n'y a aucune réponse !

M. le PRÉFET AUBRY.- Il me semble que les remerciements que vous adressez à Aéroport de Lyon appellent de ma part une réaction dans la composante : « inexistence des services de l'État ».

Vous n'êtes pas systématiquement témoins des échanges qu'il peut y avoir entre Aéroport de Lyon et les services de l'État. Il n'est pas exclu qu'à la suite de CCE précédentes, il y ait eu des échanges entre ces services de l'État et Aéroport de Lyon. Je sais très bien, pour en avoir échangé régulièrement avec M. CHEVRIER, ce qu'il en est.

In fine, c'est bien à Aéroport de Lyon qu'il a été demandé de faire des analyses. Le sujet a été suffisamment présent pour être assurément à l'ordre du jour d'une CCE, et c'est bien l'objet de la communication de cet après-midi.

Avant de porter des jugements définitifs sur les agissements ou les non-agissements des services de l'État sur un sujet aussi important que la santé et là-dessus, je vous retrouve totalement, il est de bon ton d'avoir une conscience exacte des rapports des uns et des autres. Je serai donc ici le défenseur de l'action des services de l'État.

M. TRANSY.- Nous apprécions tout à fait votre présence aujourd'hui parce que je suis au regret de dire que votre collègue n'avait pas cette implication au niveau des CCE. Votre collègue est toujours resté muet : il ne nous a jamais dit quoi que ce soit. Il a dit qu'il avait saisi les services, et c'est tout ! Au moins à deux reprises en CCE — j'espère que je ne me trompe pas. Et on ne peut que vous remercier de votre implication.

M. le PRÉFET AUBRY.- Pour défendre M. CHEVRIER, il n'a peut-être pas extériorisé ses actions vis-à-vis de vous mais en tout cas, il rendait des comptes et il agissait, tant avec les services de l'aviation civile qu'avec Aéroport de Lyon. Là-dessus, je n'ai aucun doute et pour avoir échangé plusieurs fois sur ce thème-là afin de dégager une mobilisation et des analyses, c'était bien M. CHEVRIER qui avait été l'initiateur de ces éléments avec les services de l'aviation civile et avec, quelque part, autour aussi, les services de la Direction départementale du territoire et les services de la DREAL.

M. TRANSY.- Nous avons été amenés à rencontrer M. BERTOLUS, directeur général de l'aéroport, en présence de M. LASSAGNE. Nous avons évoqué ces sujets voici un an et demi et nous étions atterrés de ne pas avoir de réponse des services de l'État.

Je me souviens vous avoir dit : « Emparez-vous du sujet. Vous avez tout à gagner si vous démontrez le contraire, mais faites-le ».

M. LASSAGNE.- C'est fait !

M. TRANSY.- Si on a été amené à dire cela à l'aéroport, c'est bien que...

M. le PRÉFET AUBRY.- On reconnaît la validité de l'argument pour l'avoir utilisé nous-mêmes.

Mme LAVEZZARI.- Une chose me choque profondément d'un point de vue éthique. Nous avons fait faire des analyses par CARSO, que nous avons payées. Pour information, cela coûte environ 400 euros l'analyse : ce n'est pas non plus un budget monumental. Il aurait été de bon ton que ce soit Abiolab, votre laboratoire, qui vienne nous faire une présentation. Je ne comprends pas à quel titre vous vous permettez d'avoir une intervention de notre prestataire, sans bien sûr nous en avoir informés. Je trouve cela choquant. J'ai été mandatée en décembre en CCE pour faire la lumière sur cette affaire de prétendues traces de kérosène dans les étangs.

M. LASSAGNE.- Je vous apporte des réponses de fond et vous réagissez sur la forme. Vous cherchez la polémique ! Il se trouve que l'on a pu avoir des contacts avec CARSO pour mieux comprendre et mieux vous répondre. Vous avez déclenché une alerte : excusez-nous d'essayer d'y répondre ! Par ailleurs, je vous rappelle que vous avez largement rendu publics vos résultats et que vous m'avez communiqué en décembre dernier les coordonnées du laboratoire Carso. J'ai naturellement utilisé ces données pour travailler sur la question.

M. le PRÉFET AUBRY.- Madame LAVEZZARI, je pense que vous avez effectivement indiqué avoir payé un certain nombre d'analyses, etc. Il est vrai qu'il aurait été sans doute plus élégant de vous informer de cette démarche, assurément.

Mme LAVEZZARI.- Et surtout de faire intervenir les gens qui ont fait les analyses pour ADL. Je ne comprends pas.

M. GARCIA.- Il me semble que l'axe des pistes n'est pas franchement nord-sud, qu'il y a un léger décalage. Dans ces cas-là, comme ce n'est pas exactement dans l'axe du vent, le vent ne pourrait-il pas, compte tenu de l'altitude, transporter les hydrocarbures en question à quelques kilomètres ?

Il me semble qu'il y a un écart de 5 degrés par rapport à l'axe du vent pour éviter certains villages. Cela fait longtemps que l'on en a parlé. Est-ce que l'incidence du vent a été prise en compte ou pas ?

M. LASSAGNE.- L'incidence du vent a été prise en compte puisque c'est le sens du décollage. On a pris les étangs les plus impactés.

M. GARCIA.- Un avion à 3 500 pieds qui va cracher des hydrocarbures, le vent va les emmener 6 ou 7 km plus loin.

M. le PRÉFET AUBRY.- En complément des histoires d'axe de piste et de vent dominant, qui sont intéressants, on peut peut-être donner malgré tout la parole au bureau d'études qui va compléter sur d'autres aspects.

Madame, vous avez compris que votre intervention était attendue.

Mme NOURI.- Bonjour. Je suis vraiment désolée : on n'est pas au courant des échanges entre ADL et ACENAS. On a été invité pour interpréter nos résultats.

M. LASSAGNE.- Une précision : CARSO n'intervient pas sur ce que je vous ai présenté, mais sur le point de départ : les analyses qui ont été faites voici deux ans pour le compte de l'ACENAS.

Mme LAVEZZARI.- Donc notre propriété, et sans notre accord. On a payé pour les résultats.

M. TRANSY.- C'est une étude payée par notre association et nous n'en avons pas été informés.

Mme LAVEZZARI.- Vous allez commenter cette étude sans que nous ayons été prévenus. D'un point de vue éthique, c'est particulièrement choquant.

M. TRANSY.- Du point de vue du laboratoire aussi.

M. le PRÉFET AUBRY.- Je pense vous avoir donné la réponse en disant qu'il aurait été sans doute préférable d'avoir une démarche concertée avec vous sur ce point.

M. LASSAGNE.- Vous avez largement communiqué sur vos résultats et me les avez donnés en début d'année. Vos résultats sont connus et tombés dans l'espace public ! Le sujet, c'est d'essayer de comprendre ce point de départ voici deux ans, l'analyse qu'a faite CARSO pour votre compte. Il s'agit de la reprendre et que CARSO vienne nous l'expliquer. C'est tout. Vous aviez communiqué ces analyses en toute transparence et vous m'aviez demandé d'essayer de comprendre d'où cela venait, etc. C'est ce que l'on fait. Je ne comprends pas votre réticence.

Mme LAVEZZARI.- Il aurait été opportun de nous informer

avant.

(Brouhaha.)

M. LASSAGNE.- M. le préfet vous a répondu ; allons sur le fond et écoutons madame Nouri, car c'est tout de même l'essentiel.

M. le PRÉFET AUBRY.- Tout le monde est d'accord pour dire que cela aurait été préférable.

Mme NOURI.- On nous a expliqué au laboratoire de Lyon que c'était une demande d'ACENAS, mais on pensait qu'il y avait une discussion en amont. Quand on vient interpréter les résultats aujourd'hui, ce qui nous a été demandé, nous restons neutres dans ce dossier-là. On a réalisé des analyses et on vient les interpréter.

Mme POMMAZ.- Vous auriez pu appeler votre client au téléphone pour lui dire.

Mme NOURI.- Je comprends bien.

Nous nous sommes posé la question mais à partir du moment où Aéroports de Lyon nous a communiqué nos propres rapports, on a pensé que l'ACENAS a communiqué avec ADL, qui nous a communiqué les résultats. Après, on se limite à quelque chose de très simple : on fait une interprétation du résultat, ni plus ni moins. On ne prend pas parti et on vous donne exactement ce que l'on a obtenu.

Si vous nous donnez votre accord, je présente. Sinon, j'arrête. Je vous le demande tout de suite. Après c'est à vous de nous le dire.

M. HUET.- Je pense que nos résultats sont de nature à éclairer le débat.

M. TRANSY.- L'idéal aurait été d'avoir fait cette intervention voici un an et demi, au moment où l'on a produit ces analyses.

(Brouhaha et protestations.)

M. HUET.- Je pense que vous pouvez nous présenter les résultats. On a dit ce que l'on avait sur le cœur et à partir de maintenant,

on s'intéresse au fond.

M. TRANSY.- Cela va éclairer le fond.

Mme LAVEZZARI.- En espérant que cela servira de retour d'expérience.

Mme NOURI.- On nous a envoyé deux échantillons d'analyse (ACENAS 1 et ACENAS 2), prélevés dans la commune de Niévroz par Mme POMMAZ.

Sur le premier échantillon, on nous a demandé de réaliser l'analyse des hydrocarbures C₁₀-C₄₀ et C₅-C₁₀, respectivement les plus lourds et les plus légers, les volatiles.

Sur le deuxième échantillon, vous nous avez demandé d'analyser les HAP.

On a obtenu une concentration de 1,1 mg/l sur le premier échantillon, soit des hydrocarbures entre C₁₀ et C₄₀, lourds et semi-lourds. Il n'y avait aucune trace d'hydrocarbures légers, ou cela était inférieur à la limite de détection.

On a trouvé des HAP. J'ai exprimé les résultats en milligrammes par litre pour que ce soit homogène.

Les valeurs sont très faibles sur les sommes des six HAP, y compris le benzopyrène, très cancérigène.

Mme LAVEZZARI.- S'agit-il là d'échantillons du 2 décembre 2016 ?

Mme NOURI.- Exactement.

M. PAGANO.- Que signifie AND ?

Mme NOURI.- Analyse non demandée. On nous a envoyé deux échantillons, deux flacons. Sur l'un, on a demandé les hydrocarbures et sur l'autre, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP).

Mme LAVEZZARI.- Pour simplifier, quand on dit 1,1, ce sont des milligrammes par litre. Cela veut dire qu'il y a une concentration de

1,1 mg/l, donc un produit relativement concentré par rapport aux échantillons postérieurs, qui sont 10 fois inférieurs en concentration.

Lorsqu'on indique « somme de 6 HAP », ce sont des polluants. Parmi ces 6 HAP, on a du benzofluoranthène, du benzopérylène, de l'indéno, du chrysène, etc. La limite de détection de ces produits HAP est normalement à 5 mg/l. Sur ces 6 polluants, les grammages oscillent entre 25 et 45 mg/l.

Mme NOURI.- Non, vous vous trompez d'échelle .Ce sont des nanogrammes par litre.

Mme LAVEZZARI.- On compare bien 5 à 45.

Mme NOURI.- Non - C'est 10^{-6} . 5 ng, c'est vraiment très faible.

Mme LAVEZZARI.- On a trouvé 45.

(Discussion générale.)

Mme LAVEZZARI.- 6 polluants ont été détectés dans le mélange analysé.

Mme NOURI.- Non, on en a analysé plus que 6, pratiquement 16. Sur les 16, j'ai fait la somme des 6 HAP qui sont dans l'arrêté du 11 janvier 2017 pour la potabilité de l'eau. J'ai ciblé ces six-là. C'est pour cela que vous allez voir les 6 et j'ai fait les 8 positifs. Je n'ai pas additionné les négatifs.

Mme LAVEZZARI.- Donc sur ce prélèvement, y a-t-il eu 6 matières au-dessus des normes ?

Mme NOURI.- Non, pas forcément au-dessus des normes. 22 ng/l, c'est vraiment très, très bas. Je commente encore les résultats obtenus : je ne fais pas d'interprétation.

J'ai essayé de faire des profils pour comprendre. Pour faire l'interprétation, on nous a demandé de faire l'analyse des hydrocarbures de cet échantillon. Pour l'analyser, on ajoute deux petites molécules. Ce sont

ces deux pics-là ; C₁₀ et C₄₀, donc un hydrocarbure avec 10 atomes de carbone et un autre avec 40 atomes de carbone. Quand on nous a demandé l'analyse, on nous a demandé hydrocarbures C₁₀ et C₄₀. On ne nous a pas demandé d'identifier du kérosène, du fioul ou du diesel. C'est donc un indice global.

Normalement, on doit nous dire : « Essayez de nous trouver le profil ». Quand on nous demande une analyse hydrocarbures, on nous donne un indice hydrocarbure. C'est comme si on donnait des traceurs. On veut voir l'indice hydrocarbures entre ce pic-là (C₁₀) et ce pic-là (C₄₀).

Pour l'interprétation, on a sorti le profil du kérosène. On prend du kérosène, on le met dans la machine et on regarde ce qu'il donne. On lui met les mêmes traceurs, à savoir un C₁₀ et un C₄₀. Le kérosène a ce profil-là. L'échantillon que l'on a analysé a ce profil-là. Donc on a des hydrocarbures : 1,1 mg/l, mais qui ne correspondent pas à un profil kérosène.

Mme LAVEZZARI.- C'est une information qui ne nous a pas été communiquée.

Mme NOURI.- Quand on demande des analyses à un laboratoire, il faut vraiment savoir ce que l'on veut : c'est très important. Il faut avoir une discussion avec le laboratoire. Vous nous avez demandé de faire une analyse de vos échantillons, pas de chercher du Kérosène.

J'ai superposé ce dont je vous ai parlé : cela vous parle un peu mieux. On a analysé les HAP, un mélange de HAP. On a pris des HAP, on les a injectés dans la machine, on a mis les deux traceurs et on trouve des valeurs de HAP qui sont là. C'est ce qui explique la présence des hydrocarbures analysés à 1,1 mg/l. Concernant les HAP, je ne sais pas si les deux échantillons ont été prélevés au même endroit.

Mme POMMAZ.- Si j'ai bonne mémoire, il y avait deux bouteilles à remplir. Je les ai remplies en même temps et au même endroit.

Mme NOURI.- Il y a des traces d'HAP, sauf que les

concentrations sont très faibles. Cela voudrait dire qu'il y a autre chose, d'autres hydrocarbures qui sont dans votre échantillon.

Mme LAVEZZARI.- Pouvez-vous nous en dire la nature ?

Mme NOURI.- C'est un peu plus compliqué.

On a essayé de les superposer à tout ce dont on dispose comme hydrocarbures. On ne peut pas balayer l'ensemble des hydrocarbures mais nous avons essayé de prendre ceux qui sont proches ou éloignés. Je vous les présente pour avoir une idée de comment on fait ces analyses et comment on essaie de les interpréter. On a mis tout ce qui est hydrocarbures, c'est-à-dire liaison carbone-hydrogène. C'est tout ce qui est dans l'air, tout ce qui est organique.

Vos hydrocarbures sont des hydrocarbures entre C₂₂ et C₃₈, c'est-à-dire un nombre d'atomes de carbone compris entre 22 et 38. Ensuite, on les a superposés avec un autre profil où on a un mélange de diesel et d'huile minérale. On se rend compte que cela ne correspond pas non plus.

On a essayé de faire une recherche la plus importante possible.

Même chose avec l'essence, mais l'essence est quelque chose de très léger, de très volatile.

Même chose pour le fioul. On peut dire qu'il y a des traces de fioul. Il faut savoir aussi que ce ne sont pas uniquement les pics : il y a aussi la forme de la pollution, le profil. Si ce n'est pas ce profil-là, on ne peut pas conclure que c'est du fioul.

Et on l'a superposé à de l'huile moteur car Mme POMMAZ avait dit qu'il y avait comme des taches d'huile sur son étang.

Mme POMMAZ.- C'est difficile : on peut voir sur les photographies. C'est quelquefois opaque, quelquefois irisé, cela dépend. Ce n'est pas toujours le même aspect. Ce n'est pas tous les jours non plus. Les photos parlent. Des choses tombent, mais quoi ?

Mme NOURI.- Cela peut ressembler à quelque chose, mais nous sommes assez loin de l'huile moteur.

À ce stade-là, on a arrêté parce qu'on ne peut pas identifier cette pollution. C'est une pollution qui peut venir d'une décomposition du lac, d'un lessivage.

Pour ces échantillons-là, notre conclusion est la suivante. On a procédé à l'analyse de ces échantillons. On a trouvé des valeurs très faibles — j'ai fait un rappel des limites de référence et qualité pour vous donner un ordre de grandeur.

On trouve bien des HAP en très faible concentration et qui peuvent avoir différentes sources (domestiques, transports, industrielles, énergétiques).

L'examen du profil de l'étang montre bien qu'il existe des hydrocarbures C₂₂ et C₃₅ qui ne correspondent à aucun cas à un profil de kérosène.

Mme LAVEZZARI.- Si je comprends bien les conclusions de votre analyse, cela n'a pas l'air de correspondre à du kérosène.

Lorsqu'on a émis l'alerte au préfet, on a émis l'hypothèse que cela pouvait être du kérosène mais on ne l'a pas affirmé de façon ferme — il faudrait relire le rapport. On a essayé de voir un peu plus, sachant que d'après les premières analyses, on avait tout de même compris qu'il y avait des paramètres similaires qui ne ressortent pas dans les autres parce qu'il y avait une concentration inférieure d'hydrocarbures, soit.

Aujourd'hui, je comprends que ce ne serait pas du kérosène.

Néanmoins, c'est tout de même un phénomène totalement anormal, avec des choses qui flottent.

Monsieur le Préfet, que proposez-vous ? En effet, le phénomène n'est pas naturel, apparaît et disparaît. S'il n'est pas dû aux avions, à quoi est-il dû ? Il est tout de même très important de connaître

l'origine de cette pollution.

M. TRANSY.- Est-ce qu'on a bien eu un document qui nous disait que cela ne correspondait en aucun cas à un profil de kérosène ?

Mme LAVEZZARI.- Non.

M. TRANSY.- Quand même !

Mme LAVEZZARI.- Je viens de l'apprendre.

M. TRANSY.- Cela n'a en aucun cas été fourni. Si on avait vu un document qui nous dise que cela ne correspond en aucun cas à un profil de kérosène, je ne vois pas pourquoi on en aurait parlé en CCE ! Qu'est-ce que c'est que ce travail ? C'est scandaleux, cette histoire. On n'a pas pu inventer !

J'en parle d'autant mieux que je suis de l'ACENAS mais je ne me suis absolument pas occupé de ces problèmes-là. On nous les a présentés en conseil d'administration de l'association. Jamais on ne nous a présenté un document qui nous disait qu'en aucun cas il ne s'agissait de kérosène, franchement !

Cela pose un problème d'éthique : si vous ne nous avez pas donné ce genre de document avec vos analyses, c'est un scandale !

M. GARCIA.- Vous réglerez cela avec votre laboratoire. Pas en CCE.

M. TRANSY.- C'est scandaleux. On aurait évité d'en parler si on avait eu de tels résultats.

M. le PRÉFET AUBRY.- Cela intéressait malgré tout la CCE puisqu'une hypothèse avait été émise, qui était le rapport de cette présence d'hydrocarbures avec le kérosène. C'était une hypothèse qui n'avait rien de certain. À partir du moment où cela réduit le champ des possibles, il n'est pas complètement inconcevable d'aborder ces sujets-là en CCE.

M. TRANSY.- Je suis d'accord, mais dès la première fois, il eût fallu que M. LASSAGNE demande à cette personne d'intervenir.

Pourquoi nous faire polémiquer pendant deux ans ?

Elle nous produit un document qu'elle ne nous a pas donné, si j'ai bien compris.

Mme NOURI.- Non, ce n'est pas qu'on ne vous l'a pas donné. J'ai essayé de vous expliquer. Ce n'est pas ce que l'ACENAS nous a demandé d'analyser comme je vous l'ai dit. Je ne sais pas qui a dit que l'échantillon pourrait présenter des traces de kérosène. Ce n'est pas Carso.

M. TRANSY.- En aucun cas vous ne nous avez dit qu'il ne s'agissait pas de kérosène. C'est à se demander !

Mme NOURI – Vous avez interprété dans la presse nos résultats sans que Carso n'ait été interrogé. C'est vous qui avez parlé de kérosène, pas le laboratoire CARSO.

Mme LAVEZZARI.- Cela étant dit, on vous a dit notre insatisfaction. On verra avec CARSO, notre fournisseur, comment on va traiter cette affaire. Aujourd'hui, vous nous dites que ce n'est pas du kérosène.

Monsieur le Préfet, je m'adresse à vous : c'est une substance inconnue dont on ignore l'origine. Que proposez-vous pour aller plus loin ? On ne peut pas dire qu'il y a une pollution dont on ne cherche pas la cause.

M. le PRÉFET AUBRY.- Si ailleurs, dans le département, il y avait ce type de difficulté, je saisis la police de l'eau qui se retournerait vers le propriétaire pour demander la réalisation de travaux d'expertise afin d'identifier les causes de cette pollution.

Mme LAVEZZARI.- Ce qui veut dire qu'aujourd'hui, on vous a alerté en disant qu'il y avait un problème avec une masse huileuse non déterminée présente dans l'étang de Mme POMMAZ, mais également présente dans d'autres étangs. En effet, le phénomène se produit dans l'étang de Thil, étang public.

Répondez-vous finalement que c'est la faute du propriétaire ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Je n'ai pas dit cela. Je dis simplement que je saisis la police de l'eau pour naturellement avoir la possibilité d'investiguer, savoir s'il y a des installations classées pour la protection de l'environnement qui sont à proximité, etc.

Naturellement, on ne peut pas faire l'économie de la saisine des propriétaires, y compris pour savoir ce qui a pu se passer sur les terrains ou à proximité.

En tout cas c'est à travers cet examen de la police de l'eau. Dans le département, ailleurs, des suspicions de pollution arrivent et c'est la réponse administrative qui doit être faite.

Mme LAVEZZARI.- Monsieur le Préfet, on a mis quasiment deux ans pour faire avancer ce dossier. On a appelé tous les membres de l'État (DREAL, ARS, la préfecture), l'aéroport, tout le monde, qui chaque fois nous a dit : « Ce n'est pas pour nous ».

Aujourd'hui, on a un problème. Est-ce vous qui pouvez faire la saisine de la police de l'eau ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Bien sûr.

Mme LAVEZZARI.- Qu'est-ce que cela signifie exactement ? Écrivez-vous un courrier demandant à ce qu'on aille plus loin dans les recherches ?

M. le PRÉFET AUBRY.- Naturellement, la présence d'hydrocarbures nous interpelle tous. Il est donc normal qu'on puisse s'intéresser à ce sujet-là. Naturellement, j'ai pris connaissance des résultats pour préparer cette réunion. C'est dans ce contexte que les investigations administratives vont continuer.

Madame, vous avez détaillé un peu comme une enquête à la Sherlock Holmes pour trouver les sources possibles en écartant différentes hypothèses. Je reste prudent parce que je n'ai pas la garantie de trouver à coup sûr l'origine de ces éléments-là. En effet, il y a aussi quelquefois — on

peut le regretter mais on doit le constater — un certain nombre de pollutions diffuses dont il est extrêmement difficile de connaître l'origine.

Avez-vous d'autres questions sur ce dernier point de l'ordre du jour ?

M. GARCIA.- Quand vous avez parlé de l'ordre du jour, vous avez omis de parler des questions diverses.

M. le PRÉFET AUBRY.- Effectivement.

Je comprends que vous avez au moins une question diverse et je vous invite à la poser.

5. Questions diverses

M. GARCIA.- Concernant le fonctionnement de la CCE, le comité permanent doit se réunir avant la CCE pour préparer l'objet de la CCE. Cela doit faire trois ou quatre ans que ce comité permanent ne s'est pas réuni pour travailler sur l'ordre du jour.

L'intérêt de travailler sur l'ordre du jour, pour nous, association, est d'avoir des informations, de pouvoir travailler pour poser des questions pertinentes, et ne pas avoir des nouvelles qui arrivent sans pouvoir les préparer.

Un autre thème concerne la CCE : les engagements entre l'aéroport et les riverains, qui se terminent en 2020. Il serait bon de savoir quand on va se remettre au travail. On aimerait bien avoir un bilan général des engagements qui vont se terminer dans moins d'un an, au mois de mai, et que l'on se mette autour de la table pour préparer les engagements 2025.

M. le PRÉFET AUBRY.- Avant de vous répondre, je voudrais remercier l'oratrice précédente pour son intervention, même si elle a fait cette intervention dans un contexte un peu compliqué. Cela n'enlève rien à ces qualités pédagogiques, si je puis dire.

Mme LAVEZZARI.- Concernant l'intervention de madame, le

point qui m'a vraiment gêné, c'est que si c'était Abiolab qui avait fait la présentation, pas de souci. Le fait que vous ayez fait appel à notre prestataire ne me paraît pas normal. Je vous l'ai déjà dit.

M. le PRÉFET AUBRY.- J'ai compris que ce n'était pas une question diverse, mais une affirmation tout à fait légitime que j'ai bien relevée.

Mme LAVEZZARI.- S'agissant de la relation entre l'aéroport et les riverains, c'est encore l'un des exemples de mauvaise communication qui ne va pas améliorer les relations entre nous.

Pour votre information — mais je pense que vous êtes au courant —, l'association a plusieurs procès en cours.

On a un procès par rapport à la privatisation de l'aéroport et le rachat par VINCI, qui est au niveau cassation à Paris actuellement. On a fait ce recours fait parce qu'on estime être lésés en tant que contribuables et en tant que riverains avec plus de trafic.

On a également un procès en cours contre l'implantation d'Amazon ; un premier contre le permis de construire qui a été délivré par la mairie de Colombier-Saugnieu et un deuxième contre le préfet. Je ne sais pas si c'est vous.

M. le PRÉFET AUBRY.- Contre mon arrêté, oui, tout à fait. Je suis tranquille avec cela : j'ai bien conscience que c'est mon arrêté qui est devant le tribunal administratif et pas moi.

(Rires.)

Si les contentieux administratifs m'empêchaient de dormir, il y a longtemps que j'aurais perdu le sommeil !

Mme LAVEZZARI.- Je voulais simplement l'évoquer à nouveau pour les personnes ici présentes.

Concernant Amazon, un recours a été lancé par notre association pour le permis de construire, conjointement avec une autre

association qui s'appelle Fracture, qui est une très grosse association lyonnaise impliquée dans les nuisances liées au trafic routier.

Je voulais vous dire cela pour que vous soyez bien au courant.

M. le PRÉFET AUBRY.- Ce n'était donc pas une question diverse, mais un propos conclusif si je puis dire.

M. GARCIA.- Un dernier point : j'avais demandé la dernière fois que l'on ajoute systématiquement la liste des présents et des excusés au compte rendu. Cela n'avait pas été fait.

M. le PRÉFET AUBRY.- Cela sera fait. On s'attachera à tenir l'engagement.

M. LASSAGNE.- On est souvent pris par le temps puisque les dates de CCE ne dépendent pas que de l'aéroport, de la DSAC et du SNA, mais il y a une coordination avec la préfecture.

Nous aurons une prochaine CCE en décembre. Je vous propose d'ores et déjà de fixer la date du comité permanent. Je vous propose par exemple le 6 novembre ou le 7 novembre.

(Après discussion, il est proposé le jeudi 7 novembre, à 17 h, à l'aéroport.)

Je vous propose de fixer la date du comité permanent suivant lors de chaque CCE. Ainsi, on ne sera pas pris par le temps.

Mme LAVEZZARI.- Pourrez-vous nous envoyer la présentation ?

M. LASSAGNE.- Oui, comme d'habitude.

Mme LAVEZZARI.- Rapidement ?

M. LASSAGNE.- Elle est très lourde. On va trouver un système pour la diffuser.

M. le PRÉFET AUBRY.- S'agissant d'analyses que vous avez demandées, il est légitime d'avoir cette présentation.

Sur les autres aspects, notamment après 2020 ?

M. LASSAGNE.- Concernant les engagements 2015-2020, on fera le bilan l'année prochaine en 2020, ou peut-être en début d'année — on pourra en parler au comité permanent. On peut faire un bilan et commencer à travailler sur les prochains engagements 2020-2025.

Mme LEROY.- Des taxis nous ont demandé d'avoir une signalisation du médecin quand on arrive à l'aéroport.

M. LASSAGNE.- Effectivement, le cabinet médical ouvert sur le territoire est mal signalé. Je vais regarder avec mes collègues. Je vais voir le point.

M. LASSAGNE.- 2 000 riverains sont venus au cabinet médical l'année dernière.

M. le PRÉFET AUBRY.- Merci de tous ces éléments.

Je vais retenir six points de notre discussion de cet après-midi.

– Le premier point concerne les réclamations et l'attention d'Aéroport de Lyon par rapport au taux de réponse dans les 14 jours.

– Le deuxième point, pour la prochaine CCE, est l'évolution du nombre de vols de 22 h à 6 h de façon à avoir une identification des vols de nuit.

– Le troisième point est l'étude du caractère communicable du rapport qui est transmis dans le cadre de l'approche équilibrée.

– Le quatrième point est un point de méthode sur l'intervention du laboratoire CARSO. L'information de l'association qui en est à l'origine aurait été de bonne administration, dirons-nous.

– Le cinquième point est d'ajouter la liste des présents au compte rendu de réunion.

– Le sixième point est la signalisation du médecin.

Voilà, Mesdames, Messieurs, en guise de conclusion synthétique rapide, ce que je voulais dire.

Merci à toutes et à tous à la fois de votre participation, de la tonalité des échanges, qui ont été naturellement toniques. D'une certaine façon, cela est normal eu égard aux enjeux du secteur.

Je remercie Aéroport de Lyon et les services de la DGAC pour avoir répondu aux différentes interrogations.

Je vous dis à bientôt pour une nouvelle réunion de la CCE.

(La séance est levée à 17 h 30.)