

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



**Mercredi 6 octobre 2021
Visioconférence**



Ordre du jour

	Page
1. POINT D'ACTUALITE DE L'AEROPORT	3
2. POINT SUR L'AVANCEMENT DES « ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT 2020-2025 »	7
3. PRESENTATION DU PROJET DE RESTRICTION D'EXPLOITATION ET AVIS DE LA CCE	16
4. QUESTIONS DIVERSES	38

(La séance est ouverte en visioconférence à 9 h 35 sous la présidence de M. le sous-Préfet Benoit ROCHAS.)

M. LASSAGNE.- Je vous salue. Bonjour à toutes celles et ceux qui ont pu se connecter ce matin. Malheureusement, c'est peut-être la dernière fois, mais nous sommes à nouveau en visioconférence pour les raisons sanitaires évidentes. En cas de défaillance de votre connexion, nous avons lancer en parallèle une audioconférence dont le numéro de téléphone a été communiqué dans la convocation.

Je vais présenter les différents intervenants autour de la table. La présidence de cette CCE est confiée au sous-préfet Benoit M. ROCHAS. Nous avons Muriel PREUX autour de la table, vous nous voyez peut-être sur l'écran, qui est la directrice de la DSAC Centre-Est qui est accompagnée de Géraldine MARCHAND-DEMONCHEAUX, DSAC Centre-Est aussi. Vous avez M. CLOUTEAU qui est du service de navigation aérienne et M. TRONTIN qui accompagne le Sous-préfet ROCHAS et moi-même, Lionel LASSAGNE, directeur du Développement durable des aéroports de Lyon.

Vous avez reçu l'ordre du jour, ainsi qu'un résumé non technique du point n° 2 qui sera la présentation de l'arrêté ministériel de restriction.

Je laisse maintenant la parole à M. ROCHAT, Sous-préfet.

M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.- Merci beaucoup, Monsieur LASSAGNE, pour votre accueil à l'aéroport, puisque nous sommes quelques-uns à être en présentiel. Bonjour à tous. Je ne sais pas si vous me voyez à l'écran. Je salue l'ensemble des participants qui nous ont rejoints.

Nous allons rapidement rentrer dans le vif du sujet pour cette nouvelle réunion de la CCE de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Vous avez reçu l'ordre du jour, effectivement. Comme chaque fois, nous allons faire deux points assez traditionnels, en tout cas récurrents : un sur l'activité de l'aéroport bien évidemment et un sur les engagements pour l'environnement sur la période 2020-2025.

Nous passerons un peu plus de temps ensuite sur le projet de restriction d'exploitation et l'avis attendu de la CCE, puisque nous devons nous prononcer sur ce projet de restriction en votant. Puis, comme chaque fois, nous pourrons aborder des questions diverses, si vous souhaitez évoquer certains points en particulier qui n'auraient pas été abordés lors des points précédents de notre réunion.

Je vous propose de débiter tout de suite par le premier point sur l'actualité de l'activité de l'aéroport.

1. Point d'actualité de l'aéroport

M. LASSAGNE.- Merci, Monsieur le Sous-préfet. Je vais donc projeter la présentation que va apparaître sur vos écrans.

C'est le traditionnel point d'actualité de l'aéroport en commençant par un rappel sur le trafic 2020 qui est consolidé, donc celui de l'année dernière. Il est évidemment très impacté par la crise sanitaire, puisque nous avons eu - 70 % de passagers par rapport à 2019 et - 61,9 % de vols commerciaux. Le fret a un peu mieux résisté, nous sommes sur une baisse malgré tout de 20 %

en 2020 par rapport à 2019.

Pour le trafic 2021 arrêté au mois d'août, je n'ai pas encore le chiffre de septembre, nous remontons tout doucement la pente. Pour autant, au mois d'août, le trafic était toujours en recul de 12,8 % par rapport à 2020.

Pourquoi encore un chiffre négatif par rapport à l'année de la pandémie ? En 2020, nous avons eu les trois premiers mois de l'année avec des trafics normaux. À l'arrêté au mois d'août, nous sommes encore en dessous de 2020 et bien en dessous évidemment de 2019. Toutefois, l'année 2021 comptabilisera un nombre de passagers plus important que 2020.

Les mouvements repartent et sont quasiment iso à 2020, à 0,2 %. Le fret, qui avait mieux résisté, repart plus rapidement. On note une croissance en tonnage du fret de 11,8 % par rapport à 2020.

Je vous présente maintenant l'évolution du trafic passager sur 10 ans. On voit très nettement l'effet Covid. En nombre de mouvements, nous sommes sur la même chute considérable. Pour l'emport moyen, je ne l'ai pas estimé pour 2021, je vous le donnerai à la CCE du début de l'année.

Pour le tonnage fret, on note une inflexion en 2020 par rapport à 2019, mais qui est nettement moins importante que le nombre de mouvements passagers ou le nombre de passagers.

Les réclamations, assez logiquement, sont aussi en baisse. Le dernier chiffre que vous voyez en rouge est un arrêté du nombre de réclamations au 31 août. Nous ne sommes donc pas en année pleine et nous serons

forcément un petit peu plus haut. Idem pour le nombre de plaignants, c'est un chiffre arrêté au 31 août. Nous avons logiquement beaucoup moins d'avions, donc aussi beaucoup moins de plaignants.

Concernant les sanctions qui ont été prononcées par l'ACNUSA, vous avez ici l'évolution du nombre, d'une part, des sanctions prononcées, c'est l'histogramme à gauche, et le montant total.

À partir de 2018, on voit un tassement. Beaucoup de sanctions étaient liées à des erreurs de procédures qui aujourd'hui ont été corrigées. Il y a beaucoup de moins de manquements relevés sur l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

Alors, évidemment, vu le nombre de mouvements, ce n'est pas étonnant qu'on soit très bas en 2020, donc un effort à poursuivre.

Est-ce que, sur ce traditionnel point de l'actualité de l'aéroport, vous avez des questions ?

Une personne a levé la main.

M. HUET.- Une question de forme : pourquoi mettre toujours les diapos en anglais, nous sommes en France ?

M. LASSAGNE.- En fait, si les diapos étaient en français, cela m'enlèverait le bonheur de vous faire la traduction.

M. HUET.- Nous savons lire quand même, mais malgré tout, c'est dommage.

M. LASSAGNE.- Oui, vous avez raison mais le

document interne n'existe pas en français.

Il y a une autre question.

Mme BAZOGE.- Juste, pour les manquements 2020, je ne suis pas sûre que tous les dossiers aient été traités pour l'année 2020.

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.- Il n'y en a eu qu'un.

M. LASSAGNE.- Je ne sais pas si vous avez entendu Géraldine, qui est à côté de moi ? Elle vous répond qu'en 2020, il n'y a eu qu'un seul manquement.

Mme BAZOGE.- Oui, en effet, tous les dossiers ont été traités, parce que je sais qu'il a un retard d'un an ou deux ans chaque fois qu'on traite les dossiers. Je vais à l'ACNUSA pour cela le 9 novembre.

M. LASSAGNE.- Oui, alors vous pouvez peut-être demander à l'Autorité mais il semblerait que l'ACNUSA soit à jour.

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.- Je crois que nous n'avons plus de « stock ».

M. LASSAGNE.- Voilà. Normalement, il n'y a plus de dossiers en « stock », mais vous avez raison, à une époque je marquais toujours les deux dernières années en cours de traitement, parce qu'il y avait un temps assez important entre l'infraction.

Mme BAZOGE.- D'accord.

M. LASSAGNE.- Est-ce que d'autres mains se lèvent ? Non ?

Alors, je vous propose de passer au point n° 2.

2. Point sur l'avancement des « engagements pour l'environnement 2020-2025 »

M. LASSAGNE.- Comme vous le savez nous avons acté en commission consultative pour l'environnement au début de cette année la nouvelle feuille de route des engagements pour l'environnement, qui court pour une quinquennale de 2020 à 2025.

Je vous propose un rapide point d'étape que nous ferons vraisemblablement à chaque CCE. Je pense que c'est intéressant que je vous rapporte précisément la manière dont nous avançons dans la réalisation de ces engagements.

Alors, un petit rappel des sept axes principaux de la politique environnementale et les objectifs 2025. Nous n'avons pas « que » sept axes dans la manière dont nous gérons l'environnement, notamment dans notre certification ISO-14001, puisque, bien entendu, la certification environnementale 14001 couvre l'ensemble des domaines, c'est-à-dire la qualité des sols, les émissions de polluants dans l'atmosphère et pas uniquement les émissions CO2 car le CO2 n'est pas un polluant, mais un gaz à effet de serre.

La politique environnementale est plus large, mais pour mettre l'accent sur certaines problématiques, nous en avons regroupé sept qui sont des émissions de CO2, donc les gaz à effet de serre. Là, vous le verrez tout à l'heure, nous avons revu notre trajectoire.

Nous avons prévu en début d'année d'atteindre la « neutralité carbone nette » sur le périmètre de l'entreprise Aéroport de Lyon à partir du référentiel *Airport Carbon Accreditation avec séquestration du carbone résiduel*.

Nous avons prévu d'atteindre cette neutralité nette en 2030, en mettant en œuvre un certain nombre d'initiatives. Finalement, nous pouvons accélérer la neutralité nette de l'entreprise Aéroport de Lyon. Je précise à nouveau que cet objectif ne concerne que le périmètre de l'entreprise et non pas celui de toute la plateforme.

Pour l'ensemble la plateforme, nous prévoyons toujours une baisse des émissions de CO₂ de 8 700 tonnes durant la décennie. Nous avons un objectif en bas à gauche, concernant la biodiversité, en 2025, de revoir se déployer la biodiversité de plus 10 %.

Alors, on prend une « espèce chapeau » qui est l'œdicnème criard. On dit que c'est une espèce chapeau, puisque si l'œdicnème criard va, tout va. Cela veut dire que l'ensemble de la biodiversité se développe. On calcule ce pourcentage tout simplement en comptabilisant, lors de battues physiques sur les pistes et nos zones de compensation, le nombre de couples d'œdicnèmes criards.

Nous avons donc cet objectif d'avoir 10 % d'œdicnèmes criards en plus d'ici 2025.

Nous avons bien entendu aussi un objectif sur le bruit. L'objectif sur le bruit à l'horizon 2025 est une baisse la nuit de 4 dB L_{night} , nous en parlerons tout à l'heure. Évidemment, le levier majeur est l'arrêté qui sera présenté tout à l'heure.

Un autre objectif est les déchets en haut en gris : 70 % de valorisation matière, c'est-à-dire que 70 % de nos déchets seront recyclés. Nous étions précédemment plutôt à 30%, donc un tiers de nos déchets étaient précédemment recyclés et les deux tiers étaient valorisés en combustion pour faire de l'énergie. Là, nous visons un objectif plus ambitieux qui est le recyclage de 70 % de nos déchets.

Nous ambitionnons aussi une baisse de 30 % de nos consommations d'eau ramenée par passager. Autant vous dire qu'aujourd'hui, l'indicateur n'a pas beaucoup de sens, puisque nous avons très peu de passagers, mais nous allons vraisemblablement changer d'indicateur et passer à un objectif en valeur absolue. L'eau est un sujet, vous le savez, sensible dans l'Est lyonnais.

Enfin, en bas à droite en vert, nous avons l'objectif de n'avoir aucune non-conformité majeure dans tous nos systèmes de management de l'environnement, donc les normes. Je vous ai parlé de l'ISO 14 001. Nous avons eu l'audit de renouvellement cette année, avec aucune non-conformité majeure.

Nous sommes aussi certifiés *Airport Carbon Accreditation (ACA)*, c'est notre système de management des émissions de gaz à effet de serre. Nous ambitionnons de ne pas avoir de non-conformités majeures lors des audits.

Enfin, nous sommes certifiés ISO 50 001, c'est la certification de gestion des énergies, toute la partie chaleur et électricité.

Si l'on rentre un peu plus dans le détail de la trajectoire CO2, donc gaz à effet de serre, en remontant en

2010, nous étions à un petit peu plus de 6 000 tonnes. Vous avez deux courbes. La première courbe en bleu est celle qui décrit l'évolution théorique des émissions de CO2 au fil de l'eau, c'est-à-dire sans management du CO2, sans action volontariste visant à abaisser nos émissions de CO2.

Vous avez en dessous la courbe en rouge qui est une courbe qui décrit la manière dont nous avons baissé nos émissions de CO2 avec, dans les petites pastilles, les différentes initiatives qui ont été prises pour limiter ces émissions de CO2. Vous retrouvez, par exemple, l'arrivée de l'énergie électrique pour les appareils en passerelle, le changement des lampes et le passage en LED, l'achat d'électricité verte, le changement pour plusieurs millions d'euros de tout le réseau de chaleur de l'aéroport, le nouveau terminal qui est haut de qualité environnementale, etc.

L'ensemble de ces initiatives nous ont permis de passer en 2010 de 7 298 tonnes à un peu moins de 4 000 tonnes en 2019. Vous pouvez lire dans le graphique aussi les principales actions que nous allons engager jusqu'en 2026 pour arriver à environ 500 tonnes de CO2 incompressibles. Elles seront enfin séquestrées pour atteindre la « neutralité nette carbone ».

Si vous avez des questions ou remarques, n'hésitez pas à m'interrompre. Y a-t-il des mains levées ? Non.

Maintenant, je vais zoomer sur quelques actions. Je ne vais pas toutes les balayer, mais uniquement les principales. Je vous avais parlé en début d'année de l'installation sur les parkings de l'aéroport d'une centrale

photovoltaïque. La première sera l'une des centrales en ombrière, c'est-à-dire au-dessus des automobiles, les plus grandes de France puisqu'elle aura une superficie de 14 hectares.

Nous avons reçu les offres vendredi et allons signer avec un tiers investisseur exploitant qui va construire, financer et exploiter cette centrale photovoltaïque. Ce sera un contrat qui sera signé avant la fin de l'année. En parallèle, nous allons lancer une deuxième centrale photovoltaïque, plus petite, qui portera sur une surface de 3 hectares et dont l'électricité sera directement consommée par l'aéroport de Lyon.

Cette production électrique locale est importante car en décarbonant nos activités, nous allons avoir besoin de plus en plus d'électricité, pour recharger des batteries et produire de l'hydrogène.

Nous avons aussi un engagement important qui vous tient beaucoup à cœur qui était celui de la nuisance la nuit. Je ne vais pas en parler, puisque tout à l'heure vous allez avoir la présentation du point d'accostage de l'approche équilibrée qui nous occupe depuis plusieurs années, qui est celle de la baisse de la nuisance nocturne.

Les produits phytosanitaires ne sont plus utilisés depuis l'année dernière. Nous sommes passés à de la tonte plutôt mécanique, sans utilisation de produits phytosanitaires sur la plateforme aéroportuaire, ce qui est important par rapport notamment au sol et à la nappe phréatique.

Nous nous étions aussi engagés à proposer un renforcement de la modulation environnementale portant sur les redevances d'atterrissage. Vous le savez,

précédemment, les avions les plus bruyants avaient une taxe d'atterrissage majorée. L'idée est d'installer un principe vertueux afin que les appareils les moins bruyants payaient une taxe d'atterrissage plus faible.

Nous introduisons sur la base de ce même mécanisme, une modulation aussi liée aux émissions des moteurs. Les avions les moins polluants en termes d'émissions et en termes de bruit payeront une taxe d'atterrissage plus faible que ceux qui, au contraire, sont moins performants au niveau environnemental. C'est un projet en cours. Ce sont également des mesures qui doivent être approuvées en commission consultative économique.

Nous nous étions engagés à renouveler notre système de monitoring du bruit avec un accès au public en direct, avec 30 minutes de décalage et une possibilité de rejouer une séquence et de déposer une réclamation. Cet outil est en ligne depuis quasiment un an. Il est en cours d'homologation auprès de l'ACNUSA. L'APAVE, qui est l'organisme certificateur, présentera le dossier en novembre à l'ACNUSA.

Pour ceux qui sont déjà allés le voir, vous avez un outil qui fonctionne plutôt pas mal. Nous sommes parmi les premiers aéroports en France à avoir cet outil ouvert au grand public.

Nous nous étions aussi engagés à créer un portail internet pour les riverains sur lequel l'on retrouvera toute l'information destinée au territoire, qu'elle soit environnementale, sociale avec l'emploi ou associative avec les subventions pour les associations. Ce portail est en cours de construction.

Je pourrai vous le présenter à la CCE du début

de l'année. Il regroupera l'intégralité de l'information susceptible d'intéresser un habitant d'une commune riveraine.

Nous nous sommes aussi engagés à installer des bandes de recharge pour les véhicules électriques. Nous avons donc lancé la consultation en fin d'année. On estime entre 500 et 700 bornes qui seront installées dans un premier temps sur nos parkings passagers. Nous allons aussi installer des bornes sur les parkings des salariés, l'objectif étant d'accompagner le développement des véhicules électriques et hybrides.

Nous allons acheter à partir du mois de novembre du biogaz certifié français, qui est donc une énergie renouvelable. Elle nous permet aussi de décarboner nos activités. Nous allons monter en puissance à 25, 50, 75 et 100 % de biogaz à l'horizon 2024.

Pour la flotte des véhicules aéroport de Lyon, nous passons maintenant systématiquement sur des véhicules hybrides ou électriques. Nous avons participé à un appel d'offres de l'ADEME pour introduire dans nos flottes bus, notamment les navettes sur les parkings, des bus hydrogènes.

On commence à avoir une offre de véhicules hydrogènes, même si elle est encore un peu timide, mais on va partir sur ces expérimentations. Vous allez voir pourquoi aussi tout à l'heure.

Nous avons pour projet dès cet été, mais cela n'a pas été possible parce que trop peu de vols, de remplacer l'APU (turbine embarquée fonctionnant au kérosène et produisant la puissance électrique à bord de l'avion) qui procure notamment l'énergie pour le confort

climatique des avions en escale (chauffage et climatisation).

Ces APU émettent 14 000 tonnes de CO2 chaque année. Ces turbines seront remplacées par des groupes chaud-froid qui seront au sol et électriques, ce qui permettra de neutraliser tout ou partie de ces 14 500 tonnes.

Au sujet du projet de déploiement de capteurs de mesure de la qualité de l'air, je suis en lien avec l'ACNUSA et ATMO Auvergne Rhône-Alpes pour installer sur notre territoire et très précisément sur les supports des stations de micros Constat des capteurs de qualité de l'air.

Le principe est d'avoir un accès aux données en temps réel comme pour Constat, c'est-à-dire que vous aurez un applicatif et vous pourrez voir dans les communes où sont installés les micros de Constat aussi les niveaux de qualité de l'air et de pollution en temps réel. Tout cela est en collaboration avec ATMO, notamment pour les étalonnages des appareils. Le lancement de la consultation est prévue en fin d'année pour un déploiement en 2022.

Nous travaillons avec la Compagnie nationale de Rhône et la Chambre d'agriculture du Rhône, plus précisément le laboratoire de recherches, pour lancer une expérimentation de combinaison entre un champ photovoltaïque et les grandes cultures, schématiquement les cultures de céréales et de maïs, pour continuer à avoir une production agricole, tout en ayant une production électrique et en diminuant les problématiques de stress hydrique des plantes

Pour la station hydrogène, nous avons signé avec Hypulsion, qui est un regroupement Région

Auvergne Rhône-Alpes, ENGIE et Michelin, pour l'installation d'une station de distribution d'hydrogène à l'horizon de la fin 2022. Nous mettrons en face des véhicules dont je vous parlais.

Concernant la biodiversité et le replantage des haies, nous avons signé avec le Département 69 et l'Office national des forêts un accord de partenariat. Nous allons financer le replantage de forêts abimées dans le beaujolais. Nous avons des demandes aussi sur la Communauté des communes de la Côtière de replantage des haies dans le cadre des puits bas carbone. Ce sont des projets que nous allons développer dans les années à venir.

Un mot rapide sur la manière dont nous arrivons en 2026 à la neutralité carbone. Je vous le disais tout à l'heure, les 500 tonnes d'émissions de CO2 résiduels seront séquestrées par de la biomasse, en l'occurrence par des forêts. C'est le Label bas-carbone qui est porté et contrôlé par l'Etat français.

Nous finançons le replantage de 3,6 hectares dans la forêt de la Cantinière, c'est entre Villefranche et la Vallée de l'Azergues, là où l'hiver dernier un loup a été aperçu, le premier depuis bien longtemps dans le Rhône. C'est donc un espace assez sauvage. L'opérateur, le propriétaire du terrain et le Département du Rhône, le financeur Aéroport de Lyon et l'opérateur qui va replanter et faire le plan de suivi de cette forêt pendant 30 ans c'est l'Office national des forêts, l'ONF.

Enfin, concernant toujours l'hydrogène, vous l'avez peut-être vu dans la presse, VINCI Airport a signé un partenariat avec AIR LIQUIDE et AIRBUS pour le

développement à très court terme, on parle de 2030 pour les premières expérimentations et 2035 pour l'arrivée dans les flottes commerciales de l'avion à hydrogène. L'Aéroport de Lyon sera le site pilote. Nous aurons donc une station d'hydrogène liquide aéronautique en zone réservée pour accueillir d'abord les expérimentations et ensuite les activités commerciales sur la base des avions à hydrogène.

Voilà, j'en ai terminé. C'était un petit peu rapide, mais j'ai pris les principaux sujets. Je ne sais pas si vous avez des questions.

A priori, pas de question, donc je vous propose de passer au deuxième point à l'ordre du jour : la présentation du projet de restriction d'exploitation, et je vais donner la parole à Géraldine.

3. Présentation du projet de restriction d'exploitation et avis de la CCE

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.- Nous avons quatre leviers d'action : la réduction du bruit à la source, les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit, la qualification et la gestion de l'utilisation des sols, c'est tout ce qui est plan d'exposition bruits et plan de gêne sonore, et enfin les restrictions de l'exploitation des aéronefs.

Cette approche équilibrée est déclinée dans un premier temps au niveau européen dans les cartes stratégiques de bruit et le PPBE que nous vous avons présenté la dernière fois. Il s'agit de la directive européenne que vous voyez à gauche de votre écran.

Une fois que le PPBE a décliné les trois premiers piliers d'action, le dernier pilier est celui de la restriction, c'est ce qui vous a été présenté la dernière fois dans le PPBE, avec un axe de travailler à un arrêté de restriction pour réduire le bruit la nuit.

La déclinaison du règlement européen nous dit que lorsqu'un problème de bruit a été identifié, il faut respecter certaines règles de procédure pour introduire des restrictions d'exploitation, en appliquant le concept d'approche équilibrée, si l'objectif n'a pas pu être atteint par les trois autres piliers.

Nous avons ici un petit rappel de l'articulation : le PPBE qui décline principalement les actions de niveau 1, 2 et 3. Si ces actions ne sont pas suffisantes et ne sont pas satisfaisantes pour améliorer le niveau de bruit, il faut alors mettre en œuvre l'étude d'impact avant d'envisager un arrêté de restriction qui est un arrêté national et n'est plus un arrêté ou un texte européen.

Les principes généraux de l'étude d'impact d'approche équilibrée sont tant dans un premier temps de dresser un état des lieux pour ensuite définir et caractériser le problème de bruit identifié et faire émerger un objectif de réduction des nuisances sonores.

Ensuite, une fois que cet objectif est caractérisé, on étudie les différentes mesures envisageables en termes de restriction supplémentaire, en évaluant pour chacune un rapport de leur coût et de leur efficacité.

Enfin, on évalue l'impact des mesures sur l'objectif de bruit et leurs proportionnalités aux conséquences économiques et sociales qui en découlent.

Pour en venir à notre étude, le premier point a été de caractériser la problématique. La problématique des nuisances sonores sur la plateforme était celle du bruit la nuit. Concernant l'évolution du trafic de nuit sur la période 22 heures - 6 heures sur l'aéroport de Lyon, il a été constaté qu'il avait existé ces dernières années une tendance à la hausse pour atteindre un total d'un peu plus de 11 100 mouvements en 2018.

Cette hausse était essentiellement portée par des compagnies de trafic aérien traditionnelles et *low cost*. Il avait été montré qu'elles opéraient des aéronefs plus performants sur le plan acoustique en comparaison à des compagnies *charter* ou de fret, par exemple.

Il a été également constaté que la majorité du trafic de nuit avait eu lieu entre 22 heures et minuit, ce qui représentait 67 % des mouvements sur la plage horaire totale 22 heures - 6 heures. La plus grande partie des vols de tiers était 2/3 opérés sur le créneau 22 heures - 23 heures. On a donc une concentration des vols sur le début de nuit.

À travers cette étude concernant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, l'objectif de réduction des nuisances qui était défini et caractérisé a été la baisse d'au moins 3 dB sur les niveaux acoustiques moyens la nuit, donc niveau global sonore la nuit, ce qui équivaut à diminuer l'énergie sonore par deux.

Ensuite, le contexte de la démarche à Lyon est particulier, puisque la réalisation de cette étude a été envisagée dès 2017 et lancée en 2018, confiée à l'exploitant de l'aéroport par la Direction générale de l'aviation civile. Lyon était alors le premier aéroport

français et européen à mettre en œuvre le règlement européen avec la réalisation d'une étude d'impact. Ce règlement était peu maîtrisé et ne faisait pas l'objet de l'attention actuelle.

L'Aéroport de Lyon a désigné un bureau d'études additif service dans un premier temps pour mener l'étude, puis a fait appel à un prestataire complémentaire CGX AÉRO, en cours de réalisation, pour venir renforcer l'équipe du prestataire initial.

De nombreux tâtonnements et allers-retours ont dû avoir lieu pour finaliser cette étude entre les services de l'État, l'Aéroport de Lyon, l'ACNUSA qui a déjà été consultée en amont, et les bureaux d'études pour finaliser cette étude.

Il convient aussi de souligner que l'essentiel des travaux relatifs à cette étude a été réalisé en 2019. Lors de sa finalisation courant 2020, la crise sanitaire a fortement impacté le trafic aérien. En accord avec l'exploitant ADL, les hypothèses de trafic 2020-2023 n'ont pas été modifiées, car il n'est pas possible d'établir en ce moment des prévisions fiables dans ce contexte, et cela supposait de reprendre toute l'étude, voire arriver à des conclusions moins favorables, notamment pour les populations riveraines si l'on avait refait des prévisions de trafic à la baisse.

De plus, atteindre le retour à un trafic nominal reviendrait à retarder de plusieurs années la sortie de l'étude et la mise en œuvre de la mesure proposée.

Nous pourrions peut-être répondre à toutes les questions à l'issue, si vous le voulez bien.

Ensuite, un rappel des neuf scénarios différents qui ont été étudiés. Je ne vais pas revenir dans le détail, parce que Lionel LASSAGNE avait déjà fait de nombreuses présentations de l'avancement de l'étude au cours des précédentes CCE. De plus, ces scénarios vous ont été joints avec les documents préparatoires à cette réunion.

La synthèse de l'étude et ses conclusions sont que seuls les scénarios 1 et 9 peuvent apporter un gain en termes de nuisance sonore en lien avec l'objectif d'atteindre au minimum une baisse de 3 dB la nuit. Il permettrait même de dépasser cet objectif initial pour atteindre une baisse de la nuisance de 4 sur ce seul levier, sans prendre en compte les procédures de moindre bruit et le renouvellement des flottes.

Le scénario 9, à savoir une restriction à 13 EPNdB sur la période considérée, plus un couvre-feu la nuit le week-end, entraînerait des répercussions économiques et sociales disproportionnées par rapport à sa plus-value environnementale.

Le scénario 1, qui est le même que le 9, mais sans la mesure de couvre-feu le week-end, a lui aussi des impacts économiques et sociaux notables, mais peut être rendu plus acceptable par l'application de mesures transitoires adaptées, tant dans leur nature que dans leur durée. Ces mesures sont rendues encore plus nécessaires par les effets économiques de la crise sanitaire sur les opérateurs.

En conclusion, les préconisations de l'étude nous ont portés à opter pour le scénario 1, à savoir interdiction des aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 3, avec une marge

cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22 heures et 6 heures.

Ce scénario répond à l'objectif avec une réduction significative des populations exposées aux nuisances sonores sur la période nocturne, un gain acoustique pouvant aller jusqu'à un gain total de 5 dB.

Cette mesure a le meilleur rapport coût/efficacité avec un impact direct de l'ordre de moins 400 équivalents temps plein, moins 20 M€ de perte de chiffre d'affaires. Ce sont des coûts nets si l'on appliquait la mesure immédiatement, sans aucune compensation par ailleurs.

Ensuite, quelques éléments de calendrier. Aujourd'hui, 6 octobre, nous vous présentons le projet en CCE et sollicitons votre avis sur ce projet. S'ensuivra entre novembre et janvier une consultation du public, principalement sur le site Internet du ministère, comme cela peut être le cas pour le PPBE.

Une fois cette consultation publique terminée, le projet sera présenté à l'ACNUSA dont l'avis est également requis avant la mise en œuvre. Puis, il sera publié fin février. Une fois publié, la Commission européenne est saisie de l'ensemble du dossier avec la présentation de la démarche, preuve que l'on a bien mené l'étude d'approche équilibrée comme il se doit, en mars, et une entrée en vigueur de l'arrêté de la restriction prévue fin octobre 2022, ce qui coïncide avec le début de la saison aéronautique d'hiver 2022-2023. C'est un calendrier indicatif.

Nous souhaiterions atteindre cet objectif si nous ne sommes pas soumis à divers aléas, comme ces

dernières années, malheureusement.

La réglementation impose six mois minimum entre la publication et l'entrée en vigueur de l'arrêté.

Enfin, la présentation du projet en tant que tel. Les principales évolutions qui seront portées à l'arrêté en vigueur du 10 septembre 2003 qui avait été modifié en 2006.

Vous avez ici balayé les restrictions en vigueur : interdiction des aéronefs de chapitre 2, interdiction des avions les plus bruyants la nuit, là on avait une marge de 5 avec une restriction pour les atterrissages entre 22 heures 15 et 6 heures 15 et pour le décollage entre 22 heures et 6 heures, et une interdiction entre 22 heures et 6 heures d'utilisation des inverseurs de poussée et des inverseurs de pas d'hélices, sauf raisons opérationnelles et de sécurité.

Ce que va changer le projet d'arrêté qu'on vous présente aujourd'hui est un renforcement de l'interdiction des vols des aéronefs les plus bruyants le soir, puisque l'on a une interdiction des aéronefs qui ont une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB, donc aéronefs de chapitre 3, entre 22 heures et 6 heures. On n'a donc plus le distinguo atterrissage ou décollage. Toutes les autres restrictions en vigueur perdurent.

Les autres modifications que vous pourrez constater sur le texte sont des précisions de définition sur ce que l'on entend par « heure », à savoir « heure locale », et la définition exacte de ce que l'on appelle « heure d'atterrissage » qui correspond au moment du toucher des roues.

On a une actualisation des références, puisque certaines réglementations, notamment internationales, ont évolué, la correction d'une coquille où l'on parlait d'informations publiques au lieu d'informations aéronautiques et la mesure transitoire préconisée dans l'étude, à savoir l'introduction d'une clause dite « clause du grand-père », qui permet aux aéronefs déjà exploités la nuit depuis 2019 à continuer à l'être pendant une durée de trois ans, cette disposition ayant pour objectif de permettre aux compagnies d'adapter leur flotte à la nouvelle restriction, en limitant ainsi l'impact socio-économique de la nouvelle mesure.

Ce qui permet d'atténuer l'impact socio-économique que je vous ai présenté précédemment, qui est un impact brut, sans mesure d'accompagnement.

Je vous remercie de votre attention et nous pouvons répondre maintenant à vos questions.

M. LASSAGNE.- Merci Géraldine. Étant précisé dans le cadre de la préparation de cette CCE, je vous avais communiqué le projet d'arrêté, ainsi qu'un résumé non technique. Pour celles et ceux qui le souhaitent, vous pouvez avoir accès à l'ensemble de l'étude d'approche équilibrée.

J'ai une première demande de parole de Mme BABOLA.

Mme BABOLA.- Bonjour. J'avais une première remarque par rapport au niveau de baisse des niveaux acoustiques. Dans l'étude, on parle de 3 dB et 4 dans vos engagements à l'environnement. J'ai vu que cela fluctuait.

Cela a l'air de chipoter, mais j'ai regardé un peu

vos rapport complet. Vous dites, pour lire les résultats de diminution des différentes hypothèses, qu'à 3 dB, qu'est-ce que l'on aura comme sensation auditive ? Cela sera léger. Pour faire la différence entre deux lieux, il faudra tendre l'oreille. C'est à 5 dB seulement que l'on constatera nettement une amélioration.

Je me demande si le niveau de 3 dB que vous avez fixé est suffisant, surtout pour des avions de nuit, où l'on sait que la pression acoustique est nettement plus importante. Dans les calculs de courbe de niveaux de bruits, les avions de nuit sont impactés d'un facteur de 10 par rapport à des avions de jour.

C'est ma première remarque : comment est-ce que vous avez choisi les 3 dB ?

Ensuite, j'ai une deuxième remarque par rapport aux scénarios de restriction. Si on a joué seulement sur les niveaux sonores des avions, sachant qu'il est bien précisé que le nombre de mouvements la nuit augmente, je voulais savoir s'il n'était pas possible, comme il est fait dans d'autres aéroports de faire un cumul, c'est ce qui est également préconisé par l'OACI dans un document : « Orientation relative à l'approche équilibrée », de faire une combinaison du nombre de mouvements et des caractéristiques des aéronefs ? C'est-à-dire limiter le nombre des mouvements la nuit, voire totalement l'annuler, ce serait l'idéal.

Si on limite ce nombre de mouvements ou faire, ce qui est fait également ailleurs, un pourcentage entre les avions de jour et les avions de nuit, de façon à ce que si le trafic augmente, cela n'augmente pas trop sur les avions de nuit.

M. LASSAGNE.- Concernant la première question, le sujet, d'ailleurs c'est une préconisation de l'ACNUSA, est de travailler sur le bruit la nuit, non pas le nombre de mouvements, mais l'énergie sonore. On est donc parti sur ce schéma-là, parce que finalement le problème ce n'est pas qu'il y ait des avions, mais que ces avions ne gênent pas les populations riveraines. Le bureau d'études a travaillé ce schéma-là.

Concernant le nombre de mouvements, vous m'avez demandé l'étude dans son intégralité. Vous avez dû voir qu'il y avait deux calculs de la nuisance. Il y avait un calcul que demande le règlement européen, qui est un calcul en décibel la nuit L_{night} . Le bureau d'études a fait un double calcul de la nuisance en termes d'émergences. Donc, on n'est plus le schéma dont vous parlez : combien de fois on a dans une nuit des émergences ?

L'étude conclut qu'avec un arrêté de restriction comme vous le présente la DSAC, nous aurons une baisse d'au moins 3 à 4 dB. Bien entendu, dans une période post COVID, la baisse de la nuisance sonore la nuit est infiniment plus importante.

Mme BABOLA.- Juste à côté dans votre tableau : « 3 dB, c'est diviser l'énergie sonore par deux ». Vous avez marqué à côté : « La sensation auditive était très légère ». On fait la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB, mais il faut tendre l'oreille.

M. LASSAGNE.- Je vous rappelle que l'étude conclue à une baisse de la nuisance sonore entre 3dB et 5dB. Donc, la baisse de 3 dB dont vous parlez – soit une division par deux de l'énergie sonore - est bien un minimum. Il faut bien avoir en tête que nous ne parlons que

de l'effet sur le bruit de la restriction d'exploitation. Comme vous avez pu le lire dans le rapport complet, il existe d'autres pistes qui viendront ajouter leurs effets positifs à cette diminution de la nuisance.

Mme BABOLA.- On dit qu'à 5 dB, on constate une amélioration.

M. LASSAGNE.- Oui, et l'étude conclue qu'une baisse de 5dB est totalement atteignable.

Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

Mme BAZOGE.- Nous avons en particulier été satisfaits que vous ayez retenu la nuit de 22 heures à 6 heures, je crois que l'on est le seul aéroport.

J'avais d'autres questions, mais nous avons eu en grande partie les réponses. Je ne vais donc pas rester longtemps. Merci. Pour la présentation de l'approche équilibrée, je n'ai pas retenu le nom de la dame, c'était très clair.

M. LASSAGNE.- Géraldine MARCHAND-DEMONCHEAUX.

Mme BAZOGE.- Merci, Géraldine.

M. LASSAGNE.- C'est vrai qu'au début et à la demande du CORIAS, nous avons modifié les paramètres de l'étude. Au départ, nous avons commencé une étude de 22 heures 30 à 5 heures 30. Jean-Luc GARCIA à l'époque avait fait une intervention qui nous a convaincu de refaire l'intégralité de l'étude, puisque, comme vous l'avez vu, ceux qui ont eu le temps de la regarder, toute l'étude part des analyses de trafics qui vont donner des niveaux de nuisance sonore et d'impacts économiques.

Lorsque l'on change un paramètre, cela revient à refaire toute l'étude. Effectivement, nous l'avons refaite pour aller sur 22 heures - 6 heures. Vous avez raison, Madame BAZOGE, on est sur la mesure EPNdB et l'aéroport qui a la plus grosse amplitude horaire.

Mme BAZOGE.- Une autre question : est-ce que nous parlons maintenant de la clause dite du grand-père ?

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.- Si vous le permettez, Madame BAZOGE, j'aurai voulu ajouter quelque chose. Je ne sais pas si Madame BABOLA nous écoute encore.

Au moment de la détermination des différentes hypothèses et des scénarios, il y a eu une consultation des parties prenantes, notamment les associations riveraines, et des scénarios et des hypothèses ont été ajoutés à votre demande, notamment de mesurer l'impact d'une mesure de couvre-feu et, comme vous le disait aussi Mme BAZOGE, de moduler sur les horaires de mise en œuvre de la restriction.

Effectivement, à un moment, il faut aussi dire que l'on s'arrête là dans les hypothèses, sinon on serait encore en train de faire l'étude. La question les nombres de mouvements et ce genre de choses a été évacuée assez rapidement à l'époque.

M. LASSAGNE.- Je crois qu'il y a M. HUET.

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.-
Madame BAZOGE, posez votre deuxième question.

Mme BAZOGE.- Je voulais parler de la clause dite du grand-père, est-ce le moment ?

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.- Oui.

Mme BAZOGE.- À la fois on comprend cette clause du grand-père, mais en même temps, quand on additionne le nombre d'années qu'il a fallu pour arriver à cet arrêté qui ne va apparaître qu'à la fin de l'année 2022, cela fait beaucoup de temps.

On ne peut pas empêcher cette clause du grand-père, on comprend le côté économique, mais en même temps, est-ce qu'il y aura une surveillance, que les choses soient bien appliquées et que les compagnies fassent l'effort d'arriver à mettre des avions moins bruyants le plus rapidement possible, ou on va se contenter du texte, il se passera ce qu'il se passera ?

Nous voudrions avoir une garantie d'une espèce de surveillance.

M. LASSAGNE.- En tout cas, Muriel PREUX ou Géraldine MARCHAND-DEMONCHEAUX compléteront peut-être, la prise de cet arrêté et déjà la décision ce matin de la CCE étaient un signal très fort en direction des Compagnies. Là, on passe à du réglementaire, ce sera un arrêté du ministre qui va s'imposer à tous.

Alors, c'est vrai, Madame BAZOGE, loin de nous la volonté, n'ayant joué la montre de vouloir tuer le grand-père, cela a pris du temps, mais vous connaissez un peu l'historique du dossier.

Ensuite, honnêtement, d'ici trois ans, je ne suis pas du tout certain que nous ayons retrouvé le trafic de 2019-2018 de nos hypothèses, parce qu'on aurait dû dire, nous gestionnaires, que l'on arrête tout, puisqu'on n'a plus qu'un tiers de trafic, puis on attend d'être à nouveau aux

chiffres de 2019 pour relancer une étude. Là, pour le coup on allait tuer le grand-père, donc on n'a pas voulu.

Personnellement, j'ai poussé à ce que nous ayons trois ans, parce qu'on traverse quand même la crise la plus grave depuis l'après-guerre. Donc, je pense qu'il faut tenir compte du contexte économique dans lequel se trouvent les compagnies, y compris les compagnies de fret qui perdent 20 % d'activité sur une année, c'est compliqué.

Mme BAZOGE.- C'est énorme. C'est surtout dire que ce soit bien respecté et que l'on n'en profite pas.

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.- Sur ce point, de toute façon, nos systèmes au service de l'État de détection des manquements devront être mis à jour pour prendre en compte ce nouveau paramètre à 13.

Nous ferons une surveillance des aéronefs qui ne sont pas dans les clous. Je pense que nous la mettrons en retour avant la date de début de l'arrêté pour déjà avoir une idée des aéronefs qui continuent à fréquenter la plateforme, voire alerter l'aéroport et les exploitants, en disant : « Attention, si vous ne vous mettez pas dans les clous rapidement, la sanction sera possible dès que l'arrêté entrera en vigueur ».

Mme BAZOGE.- Comme je suis membre associée de l'ACNUSA et je vais aller régulièrement en réunion, je regarderai.

Mme MARCHAND-DEMONCHEAUX.- Vous pourrez en juger, absolument.

Mme BAZOGE.- Merci beaucoup.

M. HUET.- Pour moi, c'est un petit commentaire

sur l'arrêté. J'ai lu le texte. En revanche, je n'ai pas réussi sur Légifrance à trouver l'arrêté du 10 septembre 2003 qui parle des inverseurs de poussée dont on parlait tout à l'heure et leur interdiction la nuit. Je ne le vois pas apparaître, mais il s'agit bien sûr d'un modificatif. Est-ce que c'était présent au départ ?

Deuxièmement, je trouve que cet arrêté manque beaucoup d'ambition. Il remplace 5 EPNdB par 13 EPNdB. On arrive après la guerre, puisque dans le résumé technique, on peut lire : *« De même, il faut souligner que tant pour les aéronefs de chapitre 3 que pour ceux du chapitre 4, la plupart présente une marge acoustique supérieure ou égale à 13 EPNdB »*.

Cela veut dire que finalement, du fait du renouvellement des flottes, on a éliminé les avions de marge acoustique inférieure à 13 EPNdB et on ne fait qu'entériner quelque chose d'existant.

Donc, pour moi ce n'est qu'un texte de toilettage qui remplace des erreurs du précédent arrêté, mais qui finalement arrive un peu tard. Il aurait été avant-gardiste il y a 10 ans. Maintenant, il ne fait que constater un état.

D'autre part, comme disait Mme BABOLA, on n'a pas non plus de limitation du nombre de mouvements en période du creux de la nuit, puisque l'on ne fait apparaître que 67 % entre 22 heures et minuit. On ne dit pas, c'est pourtant ce qui reste, les 37 % qui sont entre minuit et 6 heures du matin et qui peuvent être effectivement gênants.

À mon avis, il y a un manque dans cet arrêté qu'il serait nécessaire de compléter. Pour autant, nous sommes évidemment satisfaits que les 13 EPNdB que nous

réclamations y soient inscrits.

M. LASSAGNE.- Je vais laisser la parole à Muriel PREUX.

Mme PREUX.- Je vais me permettre d'apporter les premiers éléments de réponse. Je dirai à M. HUET, un peu comme on a essayé de le dire à Mme BABOLA qui, hélas, n'est pas encore reconnectée, que tous les scénarios vous ont été présentés.

Les 13 EPNdB vous ont été présentés et nous sommes partis d'un commun accord sur ce seuil-là. Je dirais également que cela correspond à la demande de l'ACNUSA d'aligner les aéroports français sur 13 EPNdB. Nous sommes donc tout à fait en ligne avec ce qui est recommandé au niveau français.

J'ajouterais ensuite qu'il y avait eu, je me permets de vous le rappeler, des travaux antérieurs qui avaient été menés sur un arrêté à 13 EPNDB avant l'entrée en vigueur de la réglementation sur l'approche équilibrée et que ces travaux ont avorté, faute d'un accord de la CCE sur un arrêté à 13 EPNDB.

Vous dites que cela manque d'ambition, peut-être. Néanmoins, l'essentiel des mouvements de nuit a lieu avec des aéronefs effectivement entre 22 heures et 23 heures 30 qui sont plus récents et moins bruyants. Les aéronefs du cœur de nuit vont quand même correspondre de l'ordre de 800 mouvements par an. Les 800 étaient avec des aéronefs entre 5 et 13 et vont donc devoir changer. Il y aura quand même 800 émergences par an qui seront beaucoup moins perturbantes que ce qu'il y avait avant, ce n'est pas neutre.

Je pense qu'il faut aussi reconnaître que les compagnies vont devoir faire un effort d'adaptation. Dans le même temps, Lyon Saint-Exupéry va être au plus haut niveau de ce qui est demandé aux aéroports français.

Pour comparaison, Marseille qui est au même niveau que Lyon actuellement a à peine commencé ou pas du tout l'étude d'approche équilibrée. Il aura donc l'arrêté de restriction bien après celui de Lyon, alors que leur argumentaire était qu'il ne voulait pas précéder Lyon.

M. LASSAGNE.- Il y a beaucoup plus d'habitants dans le plan de gêne sonore à Marseille qu'à Lyon.

Mme PREUX.- Je sais que vous n'aimez pas cet argumentaire.

M. HUET.- Ce n'est pas parce que l'on est tout le temps misérable que l'on doit se contenter de ce que l'on a, rien n'empêche d'être ambitieux.

Mme PREUX.- Je n'ai pas dit cela, Monsieur HUET. Aujourd'hui, l'approche équilibrée demande, encore une fois, à équilibrer l'avantage environnemental et le coût économique des mesures.

Un arrêté qui serait à Lyon au-delà de 13 aurait un coût économique démesuré. De toute façon, encore une fois, si l'on repartait à étudier ce scénario-là maintenant, cela voudrait dire que l'on met ce projet d'arrêté à la poubelle, on relance une étude d'approche équilibrée et on aura un arrêté de restriction dans trois ans à peu près, sur la base du trafic actuel et de prévisions de trafic qui sont beaucoup plus basses qu'elles n'étaient en 2018-2019. Elles vont donc montrer que le coût économique serait

beaucoup élevé. Les recours des Compagnies seraient tout à fait entendables sur ce point de vue.

Je rappelle qu'il y a un moyen de faire des recours contre des textes signés par le ministre.

Ensuite, pour votre question sur Légifrance, c'est effectivement normal, puisque Légifrance est entré en vigueur à une certaine date et que les arrêtés antérieurs ne sont pas tous sur Légifrance. Mais oui, l'inverseur de poussée était présent dans l'arrêté, et reste présent à la demande du CORIAS lors de la précédente CCE.

M. FOURNERAT.- Bonjour à tous. Je voulais juste ajouter un point de détail. La crise actuelle fait peser sur les finances des compagnies aériennes une pression très importante. Le premier réflexe pour sauver du *cash* est de conserver les avions anciens et d'arrêter d'acheter des avions nouveaux.

Le simple fait de publier un arrêté comme cela va mettre une pression supplémentaire sur les compagnies pour poursuivre le renouvellement de leur flotte. Si on ne l'avait pas fait, il y avait un risque important que les avions anciens perdurent plus longtemps.

C'est tout ce que je voulais rajouter.

M. LASSAGNE.- Nous avons été déconnectés quelques instants. Excusez-nous. Il y avait une demande d'intervention de M. FOURNERAT, allez-y.

M. FOURNERAT.- Peut-être que les autres m'ont déjà entendu. J'avais dit que la crise actuelle financière faisait peser sur les compagnies une pression très importante et qu'il y avait un risque important que le

premier réflexe soit de conserver les avions anciens et de freiner le renouvellement des flottes pour sauver du *cash*.

Le simple fait de maintenir un arrêté comme cela maintiendra la pression sur le renouvellement des flottes et évitera que les avions plus anciens perdurent plus longtemps.

C'est tout ce que je voulais rajouter.

M. LASSAGNE.- Merci.

Excusez-moi. J'avais coupé aussi la caméra. Est-ce qu'il y a d'autres demandes d'intervention ? Je ne vois plus de mains qui se lèvent. Nous allons passer donc au vote.

Comme lors de la consultation sur le PPBE, je vais faire un appel nominal et partager mon écran, comme cela, nous ferons un décompte en direct.

(Il est procédé au vote.)

		NOM	POUR	CONTRE	ABSTENTION
Représentant des personnels (4 sièges)					
	Syndicat National des				
	titulaires	Hervé FOURNERAT	1		
		Jean-Jacques ELBAZ			
		Luc MARLOT			
	suppléant	Jean-Luc AUGUGLIARO			
	Navigation aérienne : SNA Centre-Est (1siège)				
	titulaire	Claude SARTER	1		
	suppléant	Nicolas BOUCARD			

Usagers (9 sièges)			POUR	CONTRE	ABSTENTION
Compagnies					
	titulaires	Aurélien VILLEVALOIS			
		Régis DANCRE			
		Francis GRESS			
	suppléant	Azedine NASSERI			
Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) (1 siège)					
	titulaire	Jean-Pierre BES			
	suppléant	Jean-François DOMINIAK			
DHL (1siège)					
	titulaire	Bernard CONSTANTIN	1		
	suppléant	Vincent MAURO			
Fédération Nationale de					
	titulaire	Léa DALLET			
	suppléant	Anaïs BENSAI	1		
Assistants et					
	titulaires	Pascal GRANGER			
		Sylvain CHIRAT			
		Maryse JANNAS	1		
	suppléant	Huu Duc PHAM			

Exploitant			POUR	CONTRE	ABSTENTION
ADL (4 sièges)					
	titulaires	Tangy BERTOLUS			
		Lionel LASSAGNE	1		
		Delphine BARES	1		
		Frédéric DE FOUCHER	1		
	suppléants	Jean-Yves DUBOIS			
		Ludovic GAS			
		Pierre GROSMIRE	1		
		Marion VERNAY			

Collectivités territoriales			POUR	CONTRE	ABSTENTION
EPCI touchés par le PEB					
Communauté de Communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné (1siège)					
	titulaire	Jean-Louis TURMAUD			
	suppléant	Bruno GINDRE			
Communauté de Communes des Collines Nord Dauphiné (1siège)					
	titulaire	René PORETTA			
	suppléant	André QUEMIN			
Communauté de communes de l'Est Lyonnais (4 sièges)					
	titulaires	Claude VILLARD	1		
		Pierre MARMONIER			
		Pierre GROSSAT			
		Patrick FIORINI			
	suppléants	Jean-Pierre JOURDAIN			
		Daniel VALERO			
		Raphaël IBANEZ			
		Paul VIDAL			
Communauté de communes de Miribel et Plateau CCMP (1siège)					
	titulaire	Valérie POMMAZ			
	suppléant	Joël AUBERNON	1		
Métropole de Lyon (2)					
	titulaires	Nathalie DEHAN			
		Gilbert-Luc DEVINAZ			
	suppléants	Raphaël DEBÛ			
		Matthieu VIEIRA			
Communes de Bonnefamille, Diemoz et Beauvoir de Marc (1siège)					
	titulaire	Philippe GALLON			
	suppléant	Robert MANDRAND			
Communauté de communes Côtière à Montluel (3CM) (1siège)					
	titulaire	Patrick BATTISTA	1		
	suppléant	Patrick MEANT			
Commune de Saint Pierre de Chandieu (1siège)					
	titulaire	Raphaël IBANEZ			
	suppléant	Danielle NICOLIER			
Communauté d'agglomération des Portes de l'Isère (CAPI) (1siège)					
	titulaire	Jean PAPADOPULO			
	suppléant	Patrick NICOLE-WILLIAMS			
Conseil départemental Ain					
	titulaire	Romain DAUBIÉ			
	suppléant	Jean-Pierre GAITET			
Conseil départemental Isère					
	titulaire	Damien MICHALLET			
	suppléant	Gérard DEZEMPTÉ			
Conseil départemental Rhône					
	titulaire	Daniel VALERO			
	suppléant	Frédéric PRONCHERY			
Conseil régional					
	titulaire	Raymond FEYSSAGUET			
	suppléant	Paul VIDAL			

Associations			POUR	CONTRE	ABSTENTION
ACENAS (5 sièges)					
	titulaires	Odile BABOLA			1
		Maryse CHAMPION			
		Dominique MAILLET			
		Michel TRANSY			
		Francis HUET	1		
	suppléants	Jean BOJARSKY			
		Sylvie GINET	1		
		Marc OTTOGALLI			
		Murielle GRIMOUD	1		
Comité de riverains de l'aéroport de Satolas (CORIAS) (3 sièges)					
	titulaires	Andrée BAZOGE	1		
		Jean-Luc GARCIA			
		Noëlle MOREAU			
	suppléant	Marc LEROY			
FNE AURA (France Natu					
	titulaire	Jean-Paul LHULLIER			
	suppléant	Philippe DUBOIS			
Association les Amis de la Terre (1siège)					
	titulaire	Pierre GAMEL			
	suppléant	Marie-Luce SAUNERON			
	titulaire	Noël GODDET			
	suppléant	Raymond BLAISE			
Association marjolane de défense des riverains de Saint-Exupéry (1siège)					
	titulaire	Marc PAGANO			
	suppléant	Michel BAZOGE			
	titulaire	Christian GONNOT			
	suppléant	Claude NAVARRO			
Les Amis du Goriot (1siège)					
	titulaire	Jean-Vincent BOTTINELLI			
	suppléant	Christian ESTREM			
Puisignan CRIE (1 siège)					
	titulaire	Nicole ROBIN			
	suppléant	Jean-Pierre GEREZ			
Naturellement Villette (1					
	titulaire	Paul ARNOLLET			
	suppléant	Angèle LEROY			
Janneyrias Vie (1 siège)					
	titulaire	Andrée GIVERNAUD			
	suppléant	Daniel ROBIN			
			POUR	CONTRE	ABSTENTION
		TOTAUX	16	0	1

M. LASSAGNE.- Nous avons 16 votes pour, zéro contre et une abstention. Sur le décompte, sommes-nous d'accord ?

Est-ce que d'aventure, certains titulaires ou suppléants n'ont pas pu prendre la parole lors de l'appel de leur nom ? Je l'enregistre et nous le mettrons au compte rendu.

4. Questions diverses

M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.- Y a-t-il des questions diverses ou des points que vous souhaiteriez aborder que nous n'aurions pas évoqués au cours de cette CCE ?

Mme BAZOGE.- La question est : quand vient l'ACNUSA pour la rencontre annuelle ? En principe, aujourd'hui, il n'y a aucun membre de l'ACNUSA.

M. LASSAGNE.- L'ACNUSA vient le mercredi 15 décembre à 14 heures 30.

Mme BAZOGE.- D'accord, ils apporteront les chocolats.

M. LASSAGNE.- Oui, chocolats et autres mignardises. *(Rire)*

L'ACNUSA viendra présenter son rapport annuel. Nous pourrons leur poser toutes les questions possibles. Nous serons passés devant le collège pour le système Constat et aurons le résultat.

D'ici là, Madame BAZOGE, je pense qu'aux alentours de décembre, nous ferons un comité permanent pour préparer la CCE de février. Comme je sais que vous y tenez, nous n'avons pas fait de comité permanent jusqu'ici, parce que nous avons un sujet majeur, c'était l'arrêté.

Je me note pour début décembre de faire un comité permanent pour la CCE de février.

Mme BAZOGE.- D'accord. Merci.

M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.- Y a-t-il d'autres

interventions ? Je vois que la main de M. HUET est toujours levée. Souhaitez-vous intervenir ?

M. HUET.- Je ne sais pas pourquoi elle s'est levée, spontanément. Je n'avais pas de question particulière.

M. le SOUS-PRÉFET ROCHAS.- D'accord. Très bien. Merci à vous.

Est-ce qu'il y a d'autres interventions ou questions ? Non.

Nous avons fait le tour. Très bien. Merci à tous à la fois pour cette préparation et l'ensemble des présentations riches qui ont été proposés aujourd'hui. Nous nous retrouverons donc le 15 décembre pour la prochaine CCE, en présence de l'ACNUSA.

Merci à tous. Très bonne journée. Au revoir.

(La séance est levée à 11 heures 07.)