

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

AÉROPORT LYON SAINT-EXUPÉRY



Jeudi 9 mars 2023



Ordre du jour

	Page
1/ POINT D'ACTUALITE.....	2
2/ POINT SUR L'ARRETE VISANT A LIMITER LES AUXILIAIRES DE PUISSANCE (APU).....	1115
3/ POINT SUR LES ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES DEMANDES DU COMITE PERMANENT.....	1926
4/ LES CARTES STRATEGIQUES DE BRUIT DE 4^E ECHEANCE.	3754

(La séance est ouverte à 9 heures 58 sous la présidence de Monsieur ROCHAS.)

M. ROCHAS.- Bonjour à toutes et à tous.

Tout d'abord, je vous présente toutes mes excuses pour ce retard qui m'est imputable. Je vous remercie pour votre patience, à la fois pour les membres nous ayant rejoints en présentiel et pour ceux, plus nombreux, à distance.

Afin que l'on puisse respecter les horaires que nous avions prévus, je vous propose d'entrer dans le vif du sujet.

Vous avez reçu l'ordre du jour. Nous avons prévu quatre points.

Comme nous le faisons traditionnellement, nous allons débiter par un petit point d'actualité présenté par Lionel LASSAGNE.

1/ Point d'actualité

M. LASSAGNE.- Merci Monsieur le Sous-préfet.

(Le document est partagé.)

Le traditionnel point d'actualité de l'aéroport commence par le trafic passagers et le nombre de mouvements.

Vous avez maintenant l'habitude de ces courbes qui s'infléchissent très nettement à partir de l'année 2020 lors de la crise sanitaire.

Le trafic et le nombre de mouvements remontent lentement. En 2022, nous avons clôturé l'année à 8,5 millions de passagers. Rappelez-vous, en 2019, nous étions à un peu plus de 11 millions.

En nombre de mouvements en 2022, on comptabilise 77 697 mouvements versus 113 000 mouvements en 2019.

Ensuite l'emport moyen en 2022 se situe à 110 passagers en moyenne par vol.

Les taux de remplissage ne sont pas encore optimaux. La sortie de la crise n'est, pour nous, pas encore d'actualité. Il faudra encore attendre une année, voire une année et demie.

Concernant l'évolution du fret, il a connu une décroissance pendant les années Covid, beaucoup moins importante, même si elle a été présente.

Vous remarquerez d'ailleurs que le fret postal « avionné » (la courbe en vert) est en train de s'éteindre tout doucement. Internet a pris le relais.

Sur le fret avionné, on finit l'année 2022 à 52 000 tonnes. On n'a pas retrouvé les volumes, les 60 000 tonnes de l'année 2019.

Ensuite, concernant l'évolution du nombre de réclamations, on clôture 2022 à 120 réclamations et à 65 réclamants.

Je parlerai tout à l'heure du nouveau dispositif Constat et de ses points d'amélioration.

Ensuite, nous passons aux sanctions ACNUSA. En 2021, il n'y a pas eu de sanction prononcée.

En revanche, en 2022, une sanction a été prononcée par l'ACNUSA pour un montant d'amende de 6 000 euros.

Pour 2022, la DSAC a dressé six P.V. d'infraction dont un a été jugé par l'ACNUSA dès 2022. Cela veut dire que cinq dossiers d'infraction 2022 seront jugés en 2023.

Ensuite, concernant le bilan de l'aide à l'insonorisation en 2022, le montant total des aides s'élève à 82 275,88 €. Ils ont porté sur quatre logements validés en CCAR et une école. Il s'agit de la fin d'une opération sur l'école de Jons.

Le devis moyen hors école était de 15 000 €, et l'aide moyenne de 14 900 €. Sur le compte de la TNSA, il reste 1 M€. Vous savez que la TNSA a été stoppée. Ce million d'euros nous permettra de terminer les logements non encore insonorisés.

Vous avez sur la diapo le bilan de la CCAR 2022, avec trois logements et une école. Nous avons reçu 28 demandes qui n'ont pas été éligibles. En 2023 neuf logements seront présentés en CCAR.

Je crois qu'il y a une demande d'intervention de la FNAM.

Mme BENSAL.- Oui, merci beaucoup.

J'ai une question. Vous venez de dire que la TNSA était stoppée. C'est-à-dire qu'à Lyon, il n'y a plus de TNSA ?

M. LASSAGNE.- Oui, tout à fait.

Le taux de la taxe est zéro. Pour l'instant, nous n'en avons plus besoin, depuis déjà plusieurs années (6 ans ou 7 ans).

La stratégie de l'Aéroport de Lyon et des membres de la CCAR vise à conserver une trésorerie pour potentiellement insonoriser les dossiers restants.

Je n'ai pas repris le graphique, mais on est quasiment à l'asymptote des dossiers potentiellement éligibles. Par ailleurs, nous ne voulons pas créer une trésorerie trop excédentaire ce qui pénaliserait les compagnies. Nous ne voulons pas non plus qu'un jour la taxe collectée à Lyon serve sur d'autres plateformes.

M. GARCIA.- C'est interdit par la loi. Les textes disent que l'utilisation de la taxe ne peut être faite qu'à l'endroit où elle est générée.

M. LASSAGNE.- En effet, aujourd'hui, la loi interdit des transferts de fonds de l'Aéroport. Cependant, la loi peut changer.

M. GARCIA.- Si la loi doit changer, il faudrait un effet rétroactif. Aujourd'hui, la TNSA est une taxe dédiée. Elle ne peut servir qu'à l'isolation des logements et, de plus, uniquement là où la taxe a été générée.

Je ne suis pas sûr que, même en changeant la loi, il y ait un effet rétroactif. Tous ceux ayant payé la taxe jusqu'à maintenant seraient en droit de dire qu'il n'est pas normal que la taxe qu'ils ont payée pour insonoriser les logements soit utilisée ailleurs.

M. LASSAGNE.- Merci Jean-Luc pour ces précisions. Ensuite, vous avez reçu un questionnaire de satisfaction à l'intention des membres de la CCE. Je voulais juste prendre deux minutes pour vous en parler.

Ce questionnaire est lancé auprès de vous comme auprès de tous nos partenaires. Il est à peu près le même que celui des membres du Conseil de surveillance.

Il est présent dans le cadre de nos certifications. Il ne vise pas à mesurer la qualité des décisions prises en CCE mais à mesurer la qualité des débats et de leur organisation.

Vous avez plusieurs thèmes abordés comme la composition de la Commission consultative, la préparation des travaux de la commission, la qualité de l'information qui vous est communiquée, les réunions du Comité permanent ...

Mme BAZOGE.- Qui a composé ce questionnaire ?

M. LASSAGNE.- C'est moi, sur la base de celui des parties prenantes. J'ai repris le questionnaire que l'on adresse une fois par an à nos actionnaires, et je l'ai dupliqué.

J'ai enlevé quelques questions propres aux actionnaires. Je vais envoyer le même questionnaire aux élus sur l'information qu'ils reçoivent de l'Aéroport.

Il est important de savoir si l'information que l'on vous communique est pertinente, si elle vous intéresse, si elle est accessible, ...

M. GARCIA.- À propos de la CCE, le décret sur sa nouvelle composition a été signé. Quand met-on en place le nouveau Comité permanent et la CCAR ?

M. LASSAGNE.- On y arrive dans le point suivant.

La composition que l'on avait actée lors de la précédente CCE vise à réduire le nombre de membres. Toutes les associations ont répondu. On est au clair.

Sur la partie compagnies professionnelles, tout le monde a répondu – j'attends juste une confirmation d'EasyJet. Sinon, j'ai l'ensemble des membres.

Pour les élus, c'est en cours. M. TRONTIN me disait que, d'ici la prochaine CCE en octobre, nous aurons le nouvel arrêté, la CCAR et le Comité permanent.

M. GARCIA.- À propos du collège des élus, j'ai une question à poser.

N'y a-t-il pas un problème à avoir dans la CCE un représentant de la région, qui est actionnaire, et un représentant de la Métropole de Lyon, actionnaire également ?

M. LASSAGNE.- Le Département du Rhône est également actionnaire.

M. GARCIA.- Pour moi, ce sont des doubles emplois, car ils siègent au comité de surveillance de l'aéroport, mais également à la CCE.

S'il y a des élus du Département et d'autres organismes, pourquoi n'y a-t-il pas des personnes de la Chambre des Métiers ou de

la Chambre de commerce ? Ils sont aussi actionnaires. Ils pourraient également prétendre à un poste. N'y a-t-il pas un double emploi ? Ils sont juges et parties dans l'histoire.

M. ROCHAS.- Pour mémoire, comme son nom l'indique, c'est une commission consultative. Des avis sont donc donnés. La commission n'est pas amenée à prendre des décisions créant du droit en tant que tel.

M. GARCIA.- Des votes sont effectués et ils influent également.

M. ROCHAS.- Ce sont des avis consultatifs. Cela ne crée pas de droit.

Parfois, on réunit une commission. Elle prend une décision et la décision va s'imposer dans l'ordre juridique.

Là, on est sur une commission consultative. On demande donc l'avis des différents participants.

Trois départements représentés. Il paraîtrait étonnant de ne pas mettre l'un d'entre au sein de la CCE parce qu'il est actionnaire. Cela créerait un déséquilibre territorial.

Au regard de notre expérience commune en la matière, sur le fonctionnement des CCE, je n'ai jamais eu le sentiment que la participation des collectivités susceptibles d'être actionnaires ait pu induire un biais d'une manière ou d'une autre.

Si cela avait été le cas, on en aurait parlé. Vous nous l'auriez dit.

La CCE a tout de même un objet précis. Elle est consultative. Les points proposés sont émis par les uns et les autres. Il y a des votes, vous avez effectivement raison. Cependant, elle ne crée pas de droit.

À partir de là, cela n'est pas susceptible de créer des biais ayant des conséquences par la suite sur les sujets que l'on peut être amené à traiter, de mon point de vue bien sûr.

On ne les a pas constatés par le passé.

L'idée était plutôt de faire une mise en cohérence en se fondant sur la pratique. On avait un certain périmètre, sans doute un peu daté, notamment avec la représentation directe de communes. Il avait un sens à une certaine époque du fait de la composition des cartes intercommunales. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas.

L'idée est de tenir compte de l'état réel de la participation à la CCE, CCE après CCE. Cela vaut pour les différents collègues.

Si vous avez une composition théorique, mais que, dans les faits, on en est très éloigné, cela signifie que quelque chose ne fonctionne plus. Il faut arriver à le restructurer pour indiquer que, dans les faits, les participants correspondent au cadre fixé.

Si ce n'est plus le cas, il faut que l'on se réinterroge. Je pense que l'exercice effectué est assez équilibré. Il reflète davantage l'état réel des participations en CCE au cours de ces dernières années, même si le Covid a pu perturber l'exercice.

On ne l'a pas fait avec la volonté d'exclure certains ou d'en sous-représenter d'autres. Il me semble que l'on est au contraire dans un exercice avec un résultat assez équilibré.

M. GARCIA.- On y a participé. Cela nous paraît plus équilibré.

Cela me ramène à une question que je pose systématiquement : pouvons-nous avoir la liste des présents sur les comptes rendus ?

M. LASSAGNE.- Je la joins en annexe des comptes rendus. Nous allons d'ailleurs la faire maintenant. La liste manuscrite est normalement en annexe du PDF à la fin.

M. GARCIA.- Il serait bien qu'elle apparaisse sur le compte rendu, et qu'elle ne soit pas en annexe, avec les présents, les absents et les excusés, comme on le fait dans toutes les réunions.

Cela fait trente ans que je participe à la CCE, depuis qu'elle existe. On s'aperçoit que certaines personnes ont été pendant trente ans sur cette liste, et on ne les a jamais vus en réunion.

Je ne vois pas l'intérêt de prendre une place que quelqu'un d'autre aurait pu prendre, et que la personne ne soit pas là. Cela nous permettrait de faire le constat que, dans telle réunion, on n'a pas vu untel et untel.

Je ne veux faire le procès de personne. Cependant, on voit bien qui est là régulièrement et qui est absent régulièrement également. Cela permet de faire la part des choses.

M. LASSAGNE.- Typiquement, Jean-Luc, dans le questionnaire satisfaction sur les CCE dont nous avons parlé au point précédent, vous pouvez proposer de le mettre après la page de garde.

Pour la visioconférence, 10 ou 15 personnes nous suivent. Je fais donc l'extrait de la visioconférence.

M. GARCIA.- Pour ma part, les personnes en visioconférence sont présentes.

M. LHUILLIER.- Je représente France Nature Environnement au niveau Auvergne-Rhône-Alpes. Je représente donc France Nature Environnement au niveau national ou régional. Cependant, des associations locales nous environnent.

Puis-je demander à ces associations locales si elles souhaitent participer au titre d'association communale par exemple, en général intercommunale, peu importe ? Elles sont membres de FNE.

M. LASSAGNE.- L'équilibre des associations, comme on l'a vu la dernière fois, ne peut être modifié aujourd'hui. Cela créerait un déséquilibre. On doit avoir le même nombre de titulaires.

La composition est la suivante : il y a deux associations spécifiques à l'aéroport : Acenas et Corias. Il y a une association nationale, la vôtre. Auparavant, nous avons Les Amis de la Terre, mais ils ne viennent plus depuis des années. On les a enlevés. Ensuite, vous avez les associations communales, les « historiques ».

M. LHUILLIER.- Existent-elles encore ? Premier point.

En second, si le nombre est limité, d'accord. En revanche, compte tenu de ce qu'a dit Jean-Luc, il peut y avoir des associations que l'on n'a jamais vues.

M. LASSAGNE.- Je vais laisser les associations répondre. J'ai eu des membres. Toutes m'ont répondu pour la composition.

M. LHUILLIER.- Si elles ont toutes répondu, il n'y a pas de sujet.

M. LASSAGNE.- Ce sont vraiment les associations historiques. J'ai toujours vu leurs membres assister aux CCE.

M. GARCIA.- Nous avons tout de même réduit chaque collège de cinq représentants. Les associations qui n'existent plus, que l'on ne voit plus ou que l'on n'entend plus ont été supprimées. On n'a conservé que celles qui sont encore actives et qui vivent toujours.

M. LASSAGNE.- Dans les associations communales, c'est très juste, une ou deux ne venaient plus.

M. PARRAIN.- S'il vous plaît, peut-on avoir les associations ayant été supprimées, la liste des personnes et des associations supprimées ?

M. LASSAGNE.- Avez-vous le compte rendu de la dernière CCE ?

M. PARRAIN.- Je ne l'ai pas avec moi.

M. LASSAGNE.- J'avais fait un tableau comparatif. Il va être compliqué de l'afficher à l'écran, mais je peux le joindre au compte rendu de cette CCE.

Dans le tableau comparatif, pour chaque collègue, j'avais les associations, les parties prenantes, les collectivités ou les professionnels ayant été supprimés, ou ceux dont le nombre de représentants avait été réduit.

Je vous avais déjà présenté le tableau, mais je ne l'ai pas en tête. Je pourrai l'ajouter au compte rendu de la prochaine.

M. PARRAIN.- Merci.

M. LASSAGNE.- Ensuite, on en a fini pour ce point sur le point d'actualité de l'aéroport.

Avez-vous des questions ?

(Il n'y en a pas.)

Je vous propose, Monsieur le Sous-préfet, de passer au point suivant.

2/ Point sur l'arrêté visant à limiter les auxiliaires de puissance (APU)

M. LASSAGNE.- Pendant le Comité permanent, certains d'entre vous nous ont demandé de refaire un point sur les APU (les

auxiliaires de puissance). À quoi servent-ils ? Où en est l'arrêté de limitations des APU ?

Un point pour vous rappeler ce qu'est un APU. C'est un moteur pour les avions, une turbine qui, lorsque l'appareil est en escale, parfois en vol également, mais essentiellement en escale, fournit l'électricité pour l'éclairage, les appareils embarqués, le chauffage et la climatisation. Il va également produire l'énergie pour comprimer de l'air nécessaire au démarrage des moteurs. Ce sont les trois grandes fonctions.

Les APU (les auxiliaires de puissance) émettent 3 400 tonnes CO₂ (en 2019). Ce sont des émissions de CO₂, mais également de particules car il y a une combustion d'énergies fossiles.

Depuis quelques années, Aéroport de Lyon a équipé ses passerelles en électricité cadencée en « 400 Hz ». Ce « 400 Hz » est représenté par la flèche en vert. Il permet d'alimenter l'appareil en escale (éclairage à bord, instrument de vol, ..).

En revanche, le « 400 Hz » ne fournit pas suffisamment de puissance pour chauffer ou climatiser l'appareil, ou pour démarrer les moteurs.

Nous allons équiper les postes avions en dispositifs électriques de chauffage-climatisation.

Ainsi, sur des postes équipés, le temps autorisé d'utilisation des APU thermiques sera limité à 10 minutes au départ et à 5 minutes à l'arrivée.

Sur des postes non équipés des systèmes de chauffage-climatisation électriques, l'utilisation des APU thermiques sera limitée à 30 minutes ou 60 min au départ pour les appareils de plus ou moins de 140 tonnes, et à 20 minutes à l'arrivée.

Nous allons largement électrifier l'escale des appareils. En revanche, la mise en marche des moteurs nécessitera toujours l'utilisation des APU. C'est la raison pour laquelle, dans l'arrêté, vous avez toujours un temps d'APU autorisé mais le strict minimum.

L'arrêté vous a été présenté le 28 septembre dernier. Il a été en consultation publique du 7 au 28 novembre 2022. Il y a eu cinq commentaires. Ensuite, il a été présenté le 6 février à l'ACNUSA et a recueilli un avis favorable avec réserves. La DSAC et la DGAC ont pris en compte ces réserves.

Les prochaines étapes, Nathalie ?

Mme SPYCKERELLE.- La prochaine étape est la publication sur Internet, sur le site des consultations publiques, de la synthèse des commentaires formulés pendant la consultation.

Dans la foulée, il y aura la signature et la publication de l'arrêté au Journal officiel, puis dans l'information aéronautique.

On pourra commencer les contrôles effectifs avec la GTA.

Dans l'intervalle entre la publication de l'arrêté au JO et la publication dans l'information aéronautique, il y aura un petit délai obligatoire. Cet intervalle servira de période de sensibilisation et de travail avec la GTA et les compagnies afin de bien assimiler cette réglementation, qu'elle soit bien comprise par tous et appliquée.

M. LASSAGNE.- La GTA est la gendarmerie du transport aérien.

Merci Nathalie.

Il y a une demande de parole de la FNAM.

Mme BENSAL.- Merci pour ces informations. Avez-vous une idée de l'horizon de mise en vigueur de l'arrêté, sans avoir de date précise, mais au moins un mois d'application ?

Mme SPYCKERELLE.- Je n'ai pas de mois d'application à vous donner. Je suppose, sans certitude absolue, que la publication au JO devrait se faire au mois d'avril.

Ensuite, il faut compter le délai pour la publication dans l'Information aéronautique, soit deux ou trois mois.

On peut raisonnablement tabler sur septembre. J'espère que cela sera fait en septembre. Il est possible que cela intervienne avant.

M. LASSAGNE.- Aéroport de Lyon, les services de la DSAC et de la GTA se mobiliseront auprès des partenaires pour leur apporter toute l'information nécessaire quand nous aurons la date prévisionnelle d'application.

M. BECHDOLFF.- Je suis de la Commune de Pusignan.

J'ai une petite question concernant le gain que vous espérez du fait de la réduction des APU. Vous avez parlé de 5 000 ou 6 000 tonnes.

M. LASSAGNE.- 3 000 tonnes.

M. BECHDOLFF.- Oui, 3 400 tonnes.

Il y a le fait que cela soit réduit, mais vous en avez besoin pour le démarrage des moteurs. Quelles émissions escomptez-vous une fois que ce sera mis en place ?

M. LASSAGNE.-

On a calculé l'objectif une fois que l'on aura équipé l'ensemble des postes au contact, au niveau de la passerelle.

On a un point d'accostage de ces 3 400 tonnes. Je vous le donnerai dans le compte rendu.

Pour la commune de Pusignan, à une époque, mais moins ces derniers temps, on nous faisait remonter des odeurs de kérosène brûlé. C'est à cause des APU qui fonctionnent. Nous devrions limiter grandement ce phénomène dans les années à venir.

Y a-t-il d'autres questions ?

Mme BAZOGE.- Un dossier comme cela, vous l'avez présenté lors de la dernière CCE. Il aurait été bien, comme vous avez souvent fait, de nous présenter les APU avec un document au moins un mois avant la CCE. Il nous faut un mois pour nous réunir et l'étudier ensemble. Vous l'avez souvent fait.

M. LASSAGNE.- vous avez raison. Lors de la première présentation, nous avons présenté trop rapidement ce schéma de réduction des auxiliaires de puissance thermiques. Je crois avoir vu ce point dans votre réponse au questionnaire de satisfaction.

Mme BAZOGE.- Je crois qu'on l'a noté. On a répondu en retard.

M. LASSAGNE.- Tout à fait. C'est exactement ce à quoi sert le questionnaire de satisfaction. Pour les APU, on ne s'est pas rendu compte de la technicité du sujet. Au prochain sujet technique, nous organiserons une réunion en amont pour prendre le temps de l'expliquer.

Mme BAZOGE.- D'autant plus que vous avez déjà utilisé cette façon de faire.

M. LASSAGNE.- Oui, tout à fait.

À l'époque, il y avait des comités permanents quasiment tous les deux/trois mois. Il y en a moins. Sur des sujets comme celui-ci, il ne pose aucun problème de les préparer et de les regarder en amont.

Le représentant des contrôleurs aériens au Comité permanent vous a proposé durant l'été d'avoir une séance avec le SNA. Vous en souvenez-vous ? Cela sert également à cela.

M. GARCIA.- Une dernière chose. Quel objectif est fixé en termes d'économie carbone ?

M. LASSAGNE.- Aujourd'hui, 3 400 tonnes.

Nous allons remplacer de l'énergie fossile par de l'électricité verte. Lors d'une prochaine CCE, je vous présenterai notre schéma énergie.

En effet, d'ici la fin de la décennie, on va avoir une production importante de photovoltaïque. On va produire autant d'énergie électrique que l'on en consomme.

Avez-vous d'autres questions ?

Pour le coup, Madame BAZOGE, on le fera en Comité permanent pour entrer dans le sujet des énergies !

Mme BAZOGE.- À propos de Comité permanent, au mois de juin l'année dernière, vous avez dit que l'on en aurait quatre.

M. GARCIA.- C'est même ce qui est écrit dans nos engagements.

Mme BAZOGE.- Quatre, c'est peut-être beaucoup, mais au moins trois.

M. LASSAGNE.- Il y en a eu au moins deux avec les CCE. J'essaie de ne plus oublier. Il faut donc en faire deux autres. Cela pourrait correspondre à la présentation du schéma énergie, juste avant l'été.

Mme BAZOGE.- Cela peut aussi aller avec l'actualité. On ne va pas faire un Comité permanent pour rien.

M. LASSAGNE.- Tout à fait.

M. GODDET.- Sur le plan national, y a-t-il un organisme chargé de suivre l'évolution des équipements sur chaque aéroport ?

M. LASSAGNE.- Il y a la réglementation et des engagements volontaires. Sur le premier point, je vais laisser Nathalie répondre.

Mme SPYCKERELLE.- Sur les équipements se substituant aux APU, il y a un règlement européen. Il prévoit, pour le substitut à l'électricité, le « 400 Hz », un équipement des postes au contact en 2025, et un équipement des postes au large en 2030.

Il s'agit de la but^lée donnée aux aéroports. Ils doivent absolument être équipés en « 400 Hz » en 2025 et en 2030.

M. LASSAGNE.- Pour Aéroport de Lyon, on a le « 400 Hz » depuis 10 ans au contact.

Cela vous donne une idée de nos obligations réglementaires et des engagements volontaires en faveur de l'environnement d'Aéroport de Lyon.

Mme SPYCKERELLE.- Côté ADL, les investissements sont prévus pour équiper les postes au large d'ici 2030, voire avant.

Pour la substitution pour le chauffage et la climatisation, le règlement n'est pas encore passé. On est toutefois sur des horizons à peu près similaires.

Il y aura également des obligations pour les aéroports de s'équiper de la même façon pour se substituer sur le chauffage et la climatisation.

M. LASSAGNE.- Aéroport de Lyon ira plus vite que la réglementation, car notre trajectoire d'émission de CO2 le nécessite.

M. GARCIA.- Y a-t-il une obligation, pour les compagnies ayant leur propre assistance, de fonctionner autrement qu'en assistance thermique ?

M. LASSAGNE.- C'est justement l'intérêt du texte.

Le texte que l'on vous a présenté nous permet également de sécuriser ces investissements. Ils représentent des dizaines de millions d'euros.

Avec cet équipement, l'assistant pour le compte de la compagnie n'aura pas d'autres choix que de l'utiliser. Ce n'est pas optionnel.

Le texte est également très important pour nous, car il faut sécuriser ces investissements importants.

Mme SPYCKERELLE.- Pour finir de répondre à la question sur la surveillance de la mise en place des équipements, dans l'arrêté soumis pour avis la dernière fois, un article prévoit que l'aéroport reporte régulièrement à l'autorité, donc à nous, sur les équipements en place et les investissements prévus. Ainsi, nous saurons exactement où nous en sommes à date, et quelle va être la progression des équipements en question.

Cela est prévu dans l'arrêté, sur une base annuelle, je pense. On surveillera ainsi.

M. LASSAGNE.- On monitorera de toute façon les temps d'utilisation.

Je vous rappelle que l'utilisation des équipements, dès lors qu'ils sont installés, est obligatoire. S'il n'y a pas d'autres questions, je vous propose, Monsieur le Sous-préfet, de passer au point suivant.

3/ Point sur les engagements pour l'environnement et les demandes du Comité permanent.

M. ROCHAS.- Sur les engagements pour l'environnement et les demandes faites en Comité permanent.

M. LASSAGNE.- Tout à fait. Il y a deux semaines, vous nous aviez sollicités sur certains sujets.

Sur les engagements pour l'environnement, je vais aller assez vite.

Je vous rappelle nos principaux objectifs environnementaux : les émissions de CO₂, le recyclage, les consommations d'eau par le passager, le bruit la nuit et la biodiversité.

Ensuite, nous avons l'objectif de ne générer aucune pollution du milieu, et de n'avoir aucune non-conformité majeure dans notre système de management de l'environnement certifié ISO 14001.

Je vais faire quelques zooms.

Le premier, comme je viens de vous le dire, concerne nos certification ISO. On n'a eu aucune non-conformité majeure l'année dernière lors des audits de renouvellement.

Nous avons obtenu également pour Lyon-Saint-Exupéry, et prochainement pour Lyon Bron le plus haut niveau de *l'airport carbon accreditation*, l'ACA niveau 4 +.

Notre objectif est de baisser non seulement nos émissions directes mais également celles de nos partenaires, et notamment les compagnies aériennes.

Évidemment, cette approche est beaucoup plus intéressante. C'est une approche globale des émissions de CO₂ du secteur aérien.

Pour vous donner une idée, l'année dernière il y avait, dans toute l'Europe, 20 aéroports à avoir obtenu la certification ACA4+. Vous voyez zéro en Afrique, zéro en Amérique Latine, trois en Amérique du Nord et deux en Asie Pacifique.

M. GARCIA.- Cela ne concerne que les activités aéroportuaires liées à l'aviation ?

M. LASSAGNE.- ACA4+ concerne également les avions, la co-activité, les émissions des passagers pour venir à l'aéroport, nous sommes bien sur une vision globale.

M. GARCIA.- Les activités industrielles des terrains qui appartiennent à l'aéroport, toutes les petites zones industrielles à côté, jouent également ?

M. LASSAGNE.- Tout Cargo Port, oui.

M. GARCIA.- Et ce qui est le long de... Un jour, si nos amis d'Amazon s'installent au bout, cela en ferait partie également ? En production de CO2, ils sont pas mal également.

M. LASSAGNE.- Oui, leurs émissions seront intégrées.

Je vous présenterai la courbe à l'occasion d'une prochaine CCE. Nous allons la présenter au Conseil de surveillance à la fin du mois.

Ensuite, vous avez à l'écran la courbe que vous connaissez des émissions de CO2 du périmètre direct de la société Aéroport de Lyon.

En 2010, nous étions à 7 200 tonnes. Si nous n'avons rien fait, nous serions en 2025 à 13 000 tonnes CO2. Or, nous serons en 2025 à 500 tonnes.

Avec le Label bas-carbone, nous allons séquestrer ces 500 tonnes, ou les éviter par ailleurs avec les agriculteurs.

Vous avez posé une question en Comité permanent relative aux mécanismes de séquestration. J'y répondrai tout à l'heure.

Nous allons également accueillir une station hydrogène. Le permis de construire va être déposé ces jours-ci.

Cette première station sera à côté du dépôt pétrolier. Le dépôt de permis de construire sera effectué en 2023 et la mise en service en 2024.

Cette station hydrogène concernera les véhicules terrestres : les navettes, les véhicules d'Aéroport de Lyon, les taxis, les véhicules de nos clients et ceux de nos passagers.

On aura une deuxième station hydrogène pour la mobilité lourde (camions) sur Cargo Port en 2025.

Ensuite, l'hydrogène liquide sera utilisé pour les avions à partir de 2035 pour les expérimentations, et après 2035 pour les courts et les moyen-courriers. VINCI Airports a signé un partenariat avec Airbus et Air Liquide pour porter ce projet.

M. GARCIA.- On peut revenir sur le *slide* précédent ?

Au niveau de la courbe, on s'aperçoit qu'il y a une chute importante à partir de 2019. La Covid entraîne cette chute. Cela veut également dire que l'on prend en compte les effectifs d'Aéroport de Lyon : ils ont été divisés par deux pratiquement, ou pas loin.

M. LASSAGNE.- Les effectifs de la société Aéroport de Lyon ont légèrement diminué. Cette tendance n'explique pas la trajectoire de la courbe. Les leviers pour baisser les émissions de CO2 apparaissent sur la diapositive ...

M. GARCIA.- Il y a également l'incidence du télétravail. Il y a tout de même cela.

Cela ne fait pas partie des postes, et c'est dommage. Il n'y a que des postes réseaux de chaleur ou d'électricité verte, que de gros postes qui font bien écologistes. Ils vont bien dans le sens.

J'aimerais bien qu'apparaisse également la gestion du service d'Aéroport de Lyon en tant que tel. Il produit également, même de façon marginale face au reste. Cela en fait partie également.

M. LASSAGNE.- C'est très marginal. Vous avez les principaux leviers sur la courbe.

Par exemple, un levier important, j'en parlais tout à l'heure, concerne le plan de sobriété énergétique que nous avons mis en place cet hiver. On a beaucoup moins chauffé les terminaux. Cela est très significatif en termes d'économies d'énergie (une baisse de plus de 30% de gaz).

M. GARCIA.- Cela a été fait par nécessité. Ces choses ont été mises en place par nécessité, par obligation quasiment.

M. LASSAGNE.- Ce n'était pas une obligation. Le Gouvernement l'a demandé mais pas imposé. Nous allons faire la même chose sans aucune obligation réglementaire.

M. GARCIA.- Cela a été fortement conseillé pour éviter les coupures de courant.

M. LASSAGNE.- Pas nous pour l'aéroport, car on était préservé de la coupure en qualité de notre statut. La sobriété énergétique est une démarche que nous voulions engager depuis des années ... J'ai toujours été interpellé par le fait que la SNCF ne chauffe pas ses gares alors que nos terminaux sont chauffés comme des appartements à 20° ou 21° (idem pour la climatisation).

Le contexte national et international avec la guerre en Ukraine nous a donné tous les arguments pour présenter ces options à nos partenaires.

Le point suivant concerne la lutte contre le trafic d'espèces sauvages, le troisième trafic le plus important dans le monde après la drogue et les êtres humains.

Depuis quatre ans, nous travaillons avec WWF sur ces sujets. On travaille sur deux axes.

Le premier concerne la sensibilisation de nos passagers sur l'impact qu'ils peuvent avoir en termes de biodiversité dans les pays de destination. Parfois, on ramène un coquillage, ou une carapace, etc. On peut, sans même le vouloir, porter atteinte à la biodiversité du pays dans lequel on passe ses vacances. Nous avons lancé une campagne d'affichage l'été dernier avec pour slogan « *Ramenez des photos, et pas des écailles de pangolin.* »

Le deuxième axe porte sur un travail de sensibilisation auprès des professionnels comme les compagnies et les agents de Cargo Port sur la façon de détecter les trafics.

Je vous présente maintenant les éléments de réponse sur les points demandés en Comité permanent.

Sur nos consommations d'eau.

En 2022, on était à 19 litres par passager. Évidemment, on a peu de passagers, mais on a tout de même des infrastructures qui fonctionnent. Le réalisé 2022 montre que nous sommes tombés à 9,75 litres. Ce n'était plutôt pas mal. L'objectif 2023 est d'atteindre une consommation maximale de 9 litres par passager. Nous captons l'eau à Azieu. Elle nous sert pour 64 % à climatiser les terminaux. Ensuite, elle est réinjectée dans la nappe.

À peu près 36 % concernent l'eau potable, donc l'eau que l'on retrouve aux robinets dans les toilettes et dans les douches des hôtels.

Généralement, cette eau a trop de nitrates. On doit donc acheter de l'eau à Balan pour la diluer et faire baisser les nitrates pour arriver aux normes réglementaires.

Je vous présente un graphique concernant l'eau captée. Vous avez l'autorisation à un million de mètres cubes et l'évolution de ces dernières années. Vous avez toujours la baisse 2020-2021. En 2022, on remonte à 847 000 m3.

Vous nous avez posé des questions sur le plan de sobriété mis en place cet hiver. J'en ai rapidement parlé il y a 10 minutes.

Nos objectifs en termes de consommation de gaz sont atteints (moins 34 %). On aura donc consommé moins 34 % cet hiver. Je ne vous cache pas que l'hiver clément nous a tout de même aidés. Les chiffres ne sont pas corrigés des variations saisonnières.

On a également baissé de 15 % l'électricité avec des actions sur l'éclairage et sur nos écrans maintenant. On éteint de plus en plus nos écrans plutôt que de les laisser fonctionner 24 heures sur 24.

On est en train de travailler pour faire la même chose sur le plan de sobriété pour cet été, toujours avec un travail sur le comportement, mais aussi sur les tenues, les uniformes. Par exemple, Air France autorise ses personnels à porter le bermuda en été. Cela a déjà été fait l'été dernier. Ils vont reconduire ces dispositions, pas pour le personnel en contact avec les clients, mais pour le personnel technique.

Il faut que nos mentalités évoluent afin d'avoir moins besoin de climatiser les infrastructures.

Mme BAZOGE.- La fermeture du terminal 2 est provisoire.

M. LASSAGNE.- C'est provisoire. Je vous rappelle que la rénovation du terminal 2 comporte deux postes importants : la reconstitution du parcours client et l'isolation énergétique du bâtiment.

Nos terminaux datent des années où le pétrole ne coûtait pas cher. Le budget pour le rendre plus performant sera important.

J'avais également une question sur le fonctionnement du Label bas-carbone.

Le Label bas-carbone est un label initié par l'État français, avec un schéma de certification. Aujourd'hui, on actionne ce Label bas-carbone pour arriver à ce qu'on appelle la « zéro nette émission » à partir de 2025.

On l'actionne avec deux mécanismes. La première concerne le Label bas-carbone sur les forêts. On replante des forêts dans le Beaujolais, à l'équivalent de nos émissions CO2 résiduelles, soit 500 tonnes. Le CO2 est alors séquestré

Le deuxième mécanisme concerne le Label bas carbone grandes cultures. Il s'agit d'accompagner des agriculteurs (vallée de l'Ozon) pour mettre en œuvre des pratiques agricoles moins émissives de CO2 et aussi capable de séquestrer du CO2 à travers la biomasse.

Le label bas carbone est certifié par des organismes indépendants qui vérifient que le référentiel est respecté. Il y a des auditeurs qui remettent un rapport à l'ADEME.

M. GARCIA.- Il faut savoir tout de même que quelques petits scandales ont été révélés sur certaines ONG à propos de ces puits de carbone. Il n'y avait pas de contrôle. Sur les arbres plantés, 30 % ne passent pas la première année. Certains arbres sont coupés trois ou quatre ans après.

Pour qu'un arbre puisse vraiment être un puits de carbone, il lui faut à peu près 30 ans.

On a mis de l'argent dedans. Chacun s'achète une certaine « virginité verte » en disant qu'il a payé la taxe carbone. On paie un droit à polluer. De mon point de vue, c'est cela, en sachant que l'argent censé être utilisé pour faire des puits de carbone est dilapidé et qu'il n'y a pas de suivi. Cela ne ressemble à rien.

Je suis également choqué par le fait de planter des arbres dans le Beaujolais, alors que la pollution est générée ici. Cela me gêne un peu, car on sait qui habite le Beaujolais. Ce ne sont pas forcément les personnes les moins fortunées.

Sur ce point, je veux bien, mais cela me gêne un peu, car on a des terrains sur lesquels on peut replanter des arbres ici, pour faire des choses aussi intéressantes, voire sûrement plus intéressantes que dans le Beaujolais. C'est ici qu'est la pollution, et je ne vois pas pourquoi on va planter des puits de carbone dans un endroit où l'on ne va pas polluer.

M. LASSAGNE.- Il y a plusieurs choses dans l'intervention de Jean-Luc.

Sur le sérieux de la démarche, ce que vous dites a pu être vrai avant le Label bas-carbone. Aujourd'hui, si ce label est utilisé, ça n'est plus possible car c'est l'État qui contrôle ces pratiques.

Concernant notre label bas carbone forêt, nous avons travaillé avec le département du Rhône pour être certains de la pérennité du dispositif. Ce sont des forêts du Département. Dans 100 ans, elles seront toujours là.

Ensuite, nous avons mobilisé l'Office national des Forêts, l'ONF, afin d'apporter à la démarche un niveau de garantie en termes de biodiversité et de choix des essences.

Ce que vous dites, Jean-Luc, peut être vrai lorsque cela est fait sans cadre. Avec le Label bas-carbone et les partenaires

institutionnels, notamment la Chambre d'Agriculture, on est au plus haut niveau de qualité du dispositif.

Une dernière chose : le Label bas-carbone n'est possible que lorsque vous êtes sur la partie résiduelle de vos émissions. Si l'on n'avait rien fait, on serait à 14 000 tonnes. On ne peut pas dire que l'on s'achète une bonne conscience en achetant 14 000 tonnes équivalent CO2. C'est uniquement parce que vous avez prouvé que vous êtes sur la part incompressible.

Dans toutes nos activités de décarbonation, on arrivera toujours à une part incompressible. La mécanique est celle-ci.

Enfin, vous noterez que nous aidons des projets vraiment locaux avec les forêts dans le Beaujolais ou même voisins avec les agriculteurs de l'Ozon.

M. GARCIA.- Est-il possible de faire une suggestion ?

M. LASSAGNE.- Oui.

M. GARCIA.- Serait-il possible, avec l'Odesa, de prévoir une conférence sur ce sujet ?

M. LASSAGNE.- Volontiers.

M. GARCIA.- En présence de personnes pour et de personnes contre, afin que toutes n'aillent pas dans le même sens. Il faudrait que l'on puisse avoir un débat sur ce sujet en invitant l'ensemble des partenaires à cette conférence. Ainsi les choses seraient claires.

M. LASSAGNE.- Oui, bien entendu. Il faudra mobiliser des acteurs comme l'ADEME ou l'Office national des Forêts. Nous pourrons aussi convier la Chambre de l'agriculture.

M. LHUILLIER.- Je voudrais abonder dans le sens de Jean-Luc.

Pour ce qui concerne l'agriculture, vous savez qu'actuellement l'État incite beaucoup les champs agricoles – il n'y a pas que les agriculteurs – à passer des contrats environnementaux, et en particulier pour la protection de l'eau.

Autour de l'aéroport, beaucoup de communautés de communes – les EPCI gèrent en général cela – sont en cours de construction des PENAP (Protection des espaces naturels et agricoles périurbains) ou d'autres outils pour aller dans ce sens.

Je vais dans le sens de ce que dit Jean-Luc. Il serait intéressant que l'aéroport Rhône-Isère (pour être sensible à la partie Isère) fasse savoir auprès des autorités locales (de toutes les EPCI, et pas seulement de la Capi) qu'il abonde dans le sens des projets vis-à-vis de l'agriculture et de la protection de l'environnement.

L'État est assez acteur, et les Départements également puisque les PENAP passent également par les Départements de l'Isère et du Rhône.

Je ne suis pas forcément choqué par le fait d'aller dans le Beaujolais. Il y a certainement de plus grandes forêts du côté du Beaujolais que du côté de l'Isère. Cela dépend de quoi l'on parle.

Cependant, en termes d'agriculture, je vous invite vraiment à vous rapprocher de toutes les autorités travaillant actuellement sur cette question.

Faire savoir que Lyon-Saint-Exupéry participerait à leur démarche sera tout à fait bénéfique.

M. LASSAGNE.- C'est une très bonne idée que nous avons développé dans la charte de collaboration signée avec toutes les communautés de communes autour de l'aéroport, il y a un volet environnemental et agricole fort.

M. LHUILLIER.- Oui, mettez-le au compte rendu, car cela nous permettra d'intervenir pour interroger sur ce qui est fait.

M. LASSAGNE.- c'est entendu

M. LHUILLIER.- Le terme « grande culture » pour le label bas carbone est un peu choquant.

M. LASSAGNE.- Cela s'appelle ainsi. Ce terme désigne les cultures céréalières.

M. LHUILLIER.- Oui certes, mais actuellement... Vous avez certainement entendu parler de la mise en œuvre des PAC, l'un des projets alimentaires territoriaux. On peut remercier la Covid et le problème climatique de nous avoir fait progresser, le grand public et les élus, sur des choses dont on parlait depuis très longtemps.

Là également, lorsque l'on parle de PAC, c'est moins la grande agriculture que la petite. C'est plutôt la petite agriculture. Je vous le dis parce qu'il faut aussi travailler cette question avec les autorités.

La plupart des EPCI essaient de faire un pas, plus ou moins heureux, mais on avance ici ou là, et en particulier autour de l'aéroport. Voilà.

Il y a des choses à faire mieux. Je verrai votre document annexe.

M. LASSAGNE.- Il faut noter que le label peut aussi porter sur l'élevage et le maraîchage. Toutefois, il faut reconnaître que la plaine de l'Est lyonnais est essentiellement concernée par les « grandes cultures ».

Ensuite, rapidement car le temps avance, il y avait une demande du Corias concernant la temporisation sur le système de monitoring Constat entre l'évènement et son affichage. Il est

actuellement de 60 minutes et le SNA nous propose de le réduire à 30 minutes.

Aujourd'hui, sur les autres aéroports, il est de 30 minutes. Pour autant, même ce délai plus court ne nous semble pas complètement satisfaisant, car, lorsque vous prenez une application gratuite comme Flightradar, vous suivez un appareil quasiment en temps réel. Par ailleurs, Flightradar, offre des fonctionnalités comme la trace de la trajectoire qui nous sont interdites par les autorités.

Résultat : notre site Constat a coûté des centaines de milliers d'euros et il est très peu utilisé.

Sachez qu'Aéroport de Lyon essaie de faire bouger les lignes car cette situation discrédite les outils des aéroports.

M. GARCIA.- J'ai essayé avec Constat de faire quelque chose. Lorsqu'un avion passe, si vous constatez qu'il n'est pas dans les clous ou que vous avez un doute sur sa position, eh bien il faut attendre une heure pour aller voir sa trajectoire... Si cela se produit aux heures de pointe, il est difficile de savoir si c'est celui-là, ou celui d'avant ou d'après. On ne sait rien. C'est impossible à suivre avec une heure de décalage. Avec une demi-heure, cela ne change pas grand-chose.

Si c'est aux heures de pointe, c'est ingérable.

M. LHUILLIER.- Alors que Flightradar est nettement mieux.

M. LASSAGNE.- Je suis d'accord ! Personnellement, lorsque je veux voir un avion, je regarde sur Flightradar, et pas sur Constat.

Il y a un vrai sujet de crédibilité de notre système. Une heure ou 30 minutes ne changent pas le problème. Vous n'attendez pas une demi-heure. C'est impossible.

M. BECHDOLFF.- Question bête : comment se fait-il qu'un outil comme Flightradar gratuit ait accès à ces données, et pas Constat ?

M. LASSAGNE.- le sujet est en lien avec la sûreté (prévention des actes de malveillance). Cependant, pourquoi certaines applications sont autorisées à le faire et pas d'autres ?

M. BECHDOLFF.- J'entends. Cependant, si je suis un terroriste, je ne vais pas attendre Constat si l'information est disponible sur Flightradar. À partir du moment où l'information est grand public, il ne peut être dit que cela ne peut être fait sur Constat pour des raisons de sûreté. À partir d'un moment où une application permet de le faire...

M. LASSAGNE.- Nous en sommes là ...

M. GARCIA.- Flightradar existe depuis 15 ans. À ma connaissance, aucun attentat commis sur les avions ne s'est fait à partir de l'application.

M. LASSAGNE.- Il faut noter que pour Flightradar, la position des appareils ne provient pas d'une image radar. Notre système est plus précis.

Ensuite, il y avait une demande d'information sur la partie ferrée. Sur la gare TGV de l'Aéroport, pendant longtemps le trafic a plafonné à 400 000 ou 500 000 passagers par an.

Cette gare est montée en puissance pour atteindre, en 2022, 1 600 000 voyageurs.

C'est aujourd'hui plus la gare du territoire que celle de l'aéroport. Je pense que cela va continuer, les accès à Lyon étant compliqués. Le territoire va de plus en plus venir prendre le train ici, et c'est très bien.

Je pense même que depuis les monts d'Or ou le Beaujolais, il est plus simple de prendre le TGV ici plutôt qu'à la Part-Dieu.

M. GARCIA.- Eux ont les arbres et nous la pollution ! Ils vont bien venir en voiture pour prendre le train. Ils vont venir en voiture et nous polluer un peu plus pour prendre le train.

M. LHUILLIER.- Ils ont les moyens de prendre le train !

En nombre de passagers, lorsque vous regardez la data de la SNCF, sur Bourgoin-Jallieu, il y a encore un peu plus de passagers.

M. LASSAGNE.- En TER.

M. LHUILLIER.- En nombre de passagers, la gare ferroviaire de Bourgoin-Jallieu a plus de passagers que Saint-Exupéry actuellement. Cela a peut-être changé. C'est pour vous donner un ordre de grandeur.

M. LASSAGNE.- Je pense que ce ne sont pas les mêmes passagers. Sur Bourgoin vous avez des déplacement pendulaires.

M. LHUILLIER.- On ne parle que de passagers. Aucun TGV ne s'arrête à Bourgoin-Jallieu.

Vous savez, et j'ai pu en témoigner pas plus tard qu'hier, qu'il existe des grands projets ferroviaires en France. Vous avez tous entendu parler du rapport COI qui vient d'être publié et des prises de position gouvernementales. Cela se fera ou non, car on a tout de même l'habitude des grands discours.

Le ferroviaire serait largement privilégié dans les futurs budgets des différents gouvernements. On verra.

Sur la région lyonnaise, on va parler d'étoile, puisque ce n'est plus un nœud, mais une étoile. C'est plus joli, mais c'est la même

chose. Il y a des projets importants. Autour des deux lignes historiques nord et sud de Saint-Exupéry, de la ligne est-ouest de Saint-Exupéry et du futur projet CFAL, les choses avancent.

Pas plus tard qu'hier, j'étais en conversation avec SNCF Réseau.

La vraie question, dans ce projet... On en a parlé il n'y a pas si longtemps que cela, lorsque l'on s'est rencontré Monsieur LASSAGNE. Quid de la gare de Lyon-Saint-Exupéry dans ce système ?

Aujourd'hui, les décisions... Je le dis plutôt auprès du représentant de l'État, car je crois que, avec M. LASSAGNE, on a plus ou moins des convergences. Actuellement, de la part des autorités, de l'État ou des autorités locales, dont la Région, mais également de la Métropole lyonnaise, il n'est pas dans l'idée de développer la gare de Lyon-Saint-Exupéry, hormis pour Rhônexpress, pour tout le système ferroviaire de transport au quotidien, en dehors du TGV (TER, TET et futur RER). Je ne parle pas du TGV.

Cela constitue un vrai problème, une vraie question que j'ai posée lors du débat public de 2019 en tant que FNE. C'est un vrai problème. Quel est l'avenir de cette gare, de ce système multimodal de Saint-Exupéry ? On peut discuter de l'aérien dans tout cela, mais surtout du ferroviaire puisque c'est l'objet de la diapositive que j'ai en face de moi.

Aujourd'hui, aucun signe d'accessibilité des TER, RER et autres TET en dehors des TGV sur la gare de Lyon-Saint-Exupéry. C'est un vrai problème.

Deux lignes ferroviaires vont se développer au nord et au sud. Un projet CFAL va plutôt concerner la problématique du fret d'ici 2035, et c'est très bien. On verra. Comment se fait-il que, dans ce système en développement, il n'y ait pas de réflexion, dans tous les cas

pas de décision d'accessibilité de la gare de Lyon-Saint-Exupéry par les TER, RER et autres TET ?

C'est une vraie question que je pose. Hier, SNCF Réseau m'a dit que cela n'était pas prévu. Ils ont des commandes, et ce n'est pas eux à décider. J'aimerais expliquer aux représentants de l'État qu'il faut avoir cette réflexion concernant l'accessibilité. Il faut au moins dire si ce n'est pas possible. Aujourd'hui, ce n'est même pas cela. Aujourd'hui, on ne se pose pas la question.

M. ROCHAS.- Cela tombe bien. Je vais répondre brièvement, car on s'éloigne du champ de la CCE.

Comme vous le savez, le ministre des Transports est venu assez récemment dans le département du Rhône, à l'automne dernier.

Concernant l'évolution de la concertation sur l'élargissement de l'A46 sud, vous savez que la décision a été prise de stopper les études, la poursuite des études en cours suite aux différentes étapes déjà franchies jusqu'à présent.

La préfète de région a reçu récemment mandat du ministre pour ouvrir la concertation qui avait été annoncée à l'automne dernier sur le sud-est de l'agglomération lyonnaise, et pour considérer l'ensemble des moyens de mobilité.

Le sujet que vous évoquez a pour le coup toute sa place dans la concertation. On ne l'a pas encore engagée d'un point de vue factuel. Cela va être prochainement le cas.

Naturellement le territoire et ses différents acteurs ont toute légitimité pour faire remonter cette problématique, ce sujet ou cette proposition dans le cadre de cette concertation.

Je pense que vous saurez vous en servir, bien évidemment, afin de l'évoquer.

Le ministre avait bien dit que, volontairement, le périmètre de réflexion serait restreint, même si c'est tout à fait discutable. Cependant, sur ce périmètre de réflexion, la totalité des moyens de mobilité a vocation à être discutée. Il y a ce cadre pour le faire.

M. LHUILLIER.- C'est plutôt une bonne information. Vous m'en avez donné une deuxième. Je prends cette information, évidemment positive.

Le rapport COI, si j'ai bien entendu et bien lu, doit faire l'objet d'une commande de l'État. Dans le cadre des CPER, l'État doit exprimer ses orientations. La question est : est-ce fait ou pas ? C'est imminent. C'est dans les prochaines semaines.

M. ROCHAS.- En ce qui concerne le CPER et le volet mobilité du CPER, cela reste à faire. Ce sont des discussions à mener. Elles s'articuleront forcément avec ce qui va résulter de la concertation élargie en termes de mobilité sur le sud-est de l'agglomération lyonnaise. C'est un travail qui est devant nous.

M. LHUILLIER.- Je reprends ce que vous avez dit tout à l'heure. Il est vrai que le sujet ici concerne l'aéroport. En tout cas dans mon esprit, c'est l'aéroport en tant que plateforme multimodale. C'est pour cela que je parle un peu plus du ferroviaire. Il n'y a pas que le ferroviaire, mais je l'aborde dans le sens de la multimodalité.

M. ROCHAS.- J'ai bien compris le sens de votre intervention.

M. GARCIA.- Pour rester sur le sujet de l'aéroport, lorsque l'on voit réapparaître le sujet Lyon CAREX, par exemple, le problème est évoqué depuis à peu près 15 ans, il me semble. Lionel, si je me trompe, vous m'arrêtez.

M. LASSAGNE.- 15 ans, c'est un minimum.

M. GARCIA.- La crainte des riverains était de voir descendre le fret de Paris sur des TGV pour prendre l'avion à Lyon. On s'est battu pendant des années et des années pour que le bruit des avions diminue la nuit. On a une réduction avec les dernières dispositions prises limitant les avions bruyants la nuit. Il ne faudrait pas que, en relançant ce projet...

Roissy a d'énormes problèmes de vols de nuit, car le fret voyage la nuit. Il ne faudrait pas que l'on récupère le fret, abondant sur Paris, sur Roissy, pour qu'il descende prendre l'avion sur Lyon. Cela signifierait une augmentation considérable du nombre d'avions la nuit, des cargos. Ces avions font du bruit et occasionnent de la gêne.

On peut peut-être trouver des intérêts au train, mais des brèches s'ouvrent et elles sont un peu gênantes.

En termes de circuit court, si le fret peut prendre l'avion directement à Roissy, je ne vois pas pourquoi lui faire faire Roissy Lyon en train. Ce sont des circuits extra-longs, d'autant plus si c'est pour repartir dans l'autre direction, pour remonter sur le nord ensuite.

Il y a plein de choses. Je veux bien que l'on cherche à rentabiliser tous les équipements, mais pas à n'importe quel prix.

M. LASSAGNE.- J'ai eu une question en Comité permanent sur CAREX. C'est pour cela que j'ai remis la carte, pour vous dire qu'il n'y avait rien de nouveau.

M. GARCIA.- On sait que des projets sont dans les tiroirs. Ils restent pendant des années dans les tiroirs et, un jour, ils ressortent et on dit : « *Vous le savez, il y a longtemps que l'on en parle. Vous le saviez.* »

M. LASSAGNE.- CAREX avait également une plus-value environnementale. Pour l'instant, on a plus de son ni d'image.

M. GARCIA.- C'est bien.

M. LASSAGNE.- Rhônexpress continue sa croissance. Nous sommes à plus d'un million de passagers par an. Sa croissance reprend après le COVID.

M. LHUILLIER.- Son statut peut potentiellement changer à terme. C'est dans les tuyaux.

M. LASSAGNE.- Tout à fait.

Maintenant, je vais laisser la parole à Nathalie pour vous présenter, non pas le point 2, mais le point 4, les cartes stratégiques de bruit, quatrième échéance.

4/ Les cartes stratégiques de bruit de 4^e échéance.

Mme SPYCKERELLE.- Je vais juste vous rappeler un peu d'où cela vient, ce que c'est et à quoi cela sert, avant de rentrer plus dans le détail sur ce qu'il va se passer. Je vais vous dire où l'on en est à Lyon-Saint-Exupéry, et ensuite entrer dans le sujet avec les cartes de 4^e échéance.

Les cartes stratégiques de bruit viennent d'une directive européenne datant de 2002. Elle a été modifiée par une autre directive en 2020. Comme ce sont des directives, elles ont été transposées dans le droit français, dans le Code de l'environnement. Ce sont des articles de loi, un décret d'application, un arrêté venant préciser toutes les modalités pratiques de calcul des coefficients, etc.

Il y en a une petite partie dans le Code de l'urbanisme, spécifique aux aéroports. Je vais vous expliquer pourquoi juste après.

Cela pose le contexte de la réglementation et où elle se trouve si vous voulez la retrouver par vous-mêmes, si vous la cherchez.

Que dit cette réglementation ?

Elle dit qu'il faut établir des cartes stratégiques de bruit consistant à évaluer globalement l'exposition au bruit dans l'environnement et l'évolution prévue de cette exposition au bruit.

Il nous faut des cartes à court terme, à long terme, en L_{den} . Pour mémoire, le L_{den} correspond à la moyenne de bruit sur 24 heures (*level day evening night*). C'est un indice que vous commencez à bien connaître, car il est utilisé pour le PEB et le PGS.

En L_{night} , vous le connaissez un peu moins, c'est le même principe seulement sur la période de nuit, entre 22 heures et 6 heures.

Au total, cela nous fait quatre cartes à chaque fois. Les cartes stratégiques de bruit sont au nombre de quatre.

Ce sont des cartes ayant une vocation d'information uniquement, et non de limitation à l'urbanisation.

Pourquoi vous dis-je cela ?

Vous avez vu que, pour les aéroports, cela a été transposé dans le Code de l'urbanisme. Le choix a été fait en France d'accoler les cartes stratégiques de bruit au PEB. Elles sont aujourd'hui annexées au PEB alors qu'elles n'ont pas du tout le même objectif.

Le PEB est un document d'urbanisme créant des servitudes d'urbanisme, des limitations à l'urbanisation.

Les cartes stratégiques de bruit correspondent à un diagnostic, à un état des lieux. Elles ne créent pas d'obligation ni de droit à voler. C'est juste de l'information, un état des lieux. C'est ainsi qu'il faut le prendre.

Une autre obligation concerne les plans de prévention du bruit dans l'environnement. Une fois que l'on a fait le diagnostic avec les cartes stratégiques de bruit, on établit un plan d'action pour

prévenir les effets du bruit, en réduire les niveaux s'il le faut et protéger les zones calmes lorsqu'il y en a.

Cela découle de l'état des lieux fait dans les cartes stratégiques de bruit.

À qui cela s'applique ? À toutes les infrastructures de transport.

C'est en fonction du niveau de fréquentation des infrastructures de transport. Cela s'applique au trafic routier, autoroutier, ferroviaire, aéroportuaire et aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Lyon Saint-Exupéry est concerné, car c'est un aéroport de plus de 50 000 mouvements, en excluant totalement les mouvements effectués à des fins d'entraînement sur des avions légers, que l'on n'a pas à Saint-Exupéry.

À ce titre, on est concerné à Lyon-Saint-Exupéry par l'élaboration de cartes stratégiques de bruit.

Une autre obligation est de les faire réviser tous les cinq ans. Il n'y a pas si longtemps que cela, le préfet a approuvé les cartes de 3^e échéance.

Regardez bien les dates et essayez de les retenir, car je passe au *slide* suivant.

La 3^e échéance a été approuvée le 7 février 2020 par l'arrêté préfectoral, un peu en retard sur l'échéance initialement prévue par la directive européenne.

Cela a été annexé au PEB, avant le Covid. On a bien quatre cartes de court terme en L_{den} et en L_{night} . En court terme, l'année de référence était le trafic 2016. En long terme, c'était l'hypothèse long terme du PEB en vigueur. Le PPBE a suivi et a été approuvé fin 2021.

Maintenant, on en est à la 4^e échéance. Elle arrive vite, moins de cinq ans après, car on était en retard sur l'échéance précédente.

Les cartes de la 4^e échéance auraient dû être approuvées avant le 30 juin 2022, pour être publiées par la Commission européenne avant le 31 décembre 2022. On est un peu en retard. Ce n'est pas grave, mais il ne faut pas que l'on prenne plus de retard.

L'objectif est de ne pas être en retard sur la mise à jour du PPBE en 2024. On a une échéance pour la révision du PPBE au 18 juillet 2024. On va essayer de la tenir.

On ne parle pas aujourd'hui du PPBE. Cela viendra ensuite. On commencera probablement à en parler à la prochaine CCE afin d'être à l'heure en 2024.

Voilà le contexte.

M. GARCIA.- Le problème sera l'année de référence, avec la Covid et le trafic.

Mme SPYCKERELLE.- Oui, j'y viens.

La dernière fois, pour la 3^e échéance, l'année de référence était 2016. Là, l'année de référence sera 2019. Normalement, on aurait dû prendre l'année n-1. On les a faites en 2022 et on n'allait pas prendre 2021 avec la crise Covid. On a donc pris le trafic le plus pertinent, le plus élevé sur les dernières années, soit 2019.

Le long terme ne change pas. C'est toujours l'hypothèse long terme du PEB en vigueur. Il n'y a pas de modification.

Ces cartes sont élaborées à l'aide d'un logiciel. C'est de la modélisation. On n'est pas sur des mesures de bruits, mais sur de la modélisation informatique. On donne à manger au logiciel, tout le trafic, les infrastructures et toutes les données nécessaires, et il calcule.

C'est exactement le même principe que pour les PEB et les PGS. Il n'y a pas de nouveauté.

M. GARCIA.- Il n'y a pas eu de modification de logiciel. Ce n'est pas le même. Il n'y a pas une histoire de logiciel qui a changé ?

M. LASSAGNE.- Jean-Luc parle sur 20 ans.

M. GARCIA.- De quand date le dernier PEB ?

Mme SPYCKERELLE.- Il y a eu des mises à jour de logiciel, avec des bases avion enrichies, mais le principe est toujours le même.

M. GARCIA.- On est d'accord, mais le tracé est-il le même ?

Mme SPYCKERELLE.- On va le voir.

On n'a pas retracé les courbes long terme du PEB en vigueur puisque c'est toujours le long terme du PEB en vigueur.

Pour le court terme, on l'a retracé. Je dis « on », mais ce n'est pas fait par nous. Le STAC (le Service technique que l'Aviation civile) l'a fait pour nous.

Ce logiciel respecte les normes internationales en termes de modélisation de bruit. Ces règles internationales sont reprises par l'UE. On est donc dans un principe certifié.

Les cartes ressemblent à cela. On ne va pas zoomer dans le détail, mais je peux vous les fournir et on peut regarder les détails s'il le faut.

M. LHUILLIER.- On aura au moins le diaporama.

Mme SPYCKERELLE.- Oui bien sûr.

On est sur des cartes L_{den} , sur 24 heures. À gauche, vous avez la carte de court terme, le trafic 2019. On est sur du trafic réalisé. À droite, vous avez le long terme du PEB.

Ce sont des cartes dont vous connaissez déjà un peu les aspects généraux. Le court terme ressemble très fort au PGS. Il est un peu plus petit que le PGS, mais il y ressemble fortement.

Le long terme du PEB, vous le connaissez également, car il est quasiment comme le PEB. Vous avez les deux doublets.

M. LHUILLIER.- À un détail près tout de même : depuis juin 2022, il n'y a plus l'emprise réservée pour l'agrandissement des pistes de l'aéroport, si nous avons bien lu le non-renouvellement des arrêtés concernant la ZAD, l'agrandissement de l'aéroport.

M. ROCHAS.- Cela ne change rien. C'était un outil existant arrivé à échéance. Ensuite, on travaille actuellement pour assurer dans la durée la poursuite de la préservation du foncier.

M. LHUILLIER.- On vous posera la question.

M. ROCHAS.- Il n'y a pas de problème.

M. LHUILLIER.- Cela fait partie de notre rôle de savoir ce que l'on va faire de cette ZAD, voire de l'ensemble des zones agricoles entre Bron et Saint-Exupéry.

M. ROCHAS.- On va les préserver. On l'a fait jusqu'à présent et l'on va continuer.

M. LHUILLIER.- J'ai confiance, mais il faut l'écrire. Maintenant, entre la parole et l'écriture...

M. ROCHAS.- C'est en cours.

M. LHUILLIER.- On interviendra.

Mme SPYCKERELLE.- Sur ces cartes, je ne passe pas plus de temps.

Vous avez une échelle de couleur assez classique. Sur la carte de gauche, le court terme, cela commence à 55, et ensuite, on monte de 5 en 5 en fonction des couleurs. À partir du rouge, on est sur la piste, grosso modo.

Ce qui est intéressant, c'est la partie orange entre 60 et 65, et la jaune entre 55 et 60. À droite, c'est la même chose, mais avec les deux doublets.

Si l'on passe aux cartes de nuit, entre 22 heures et 6 heures, c'est assez ressemblant, mais forcément plus réduit. En revanche, les indices commencent à 50 et on va de 5 en 5. Assez vite, on se retrouve sur la piste également.

Je ne m'étends pas trop là-dessus.

Ensuite, il y a les décomptes de surface de population pour expliquer l'évolution par rapport à la 3^e échéance.

Si cela vous va, je passe à la suite.

M. GARCIA.- Le calcul tient compte du dernier arrêté sur la limitation à 13 EPNdB ou pas ?

Mme SPYCKERELLE.- Pour le court terme, il a pris le trafic réalisé. Il n'y a donc pas d'impact de l'arrêté. C'est du réalisé. On a pris le trafic réalisé vol par vol, et les éléments ont été injectés tels quels dans le logiciel, avec les répartitions jour, soirée, nuit, et les types d'avion avec les équivalences de performance acoustique. C'est donc du réalisé et il n'y a pas l'impact de l'arrêté.

Le long terme du PEB n'a pas été recalculé non plus. Non, l'impact de l'arrêté n'a donc pas été pris en compte.

M. GARCIA.- Et celui de nuit ?

Mme SPYCKERELLE.- Non plus. Les courbes long terme n'ont pas été recalculées. On a repris celles existantes et on a juste réaffiché le contour pour vous les montrer.

M. LASSAGNE.- C'est plutôt majorant.

Mme SPYCKERELLE.- C'est plutôt plus « protecteur ».

M. LHUILLIER.- On est toujours en moyenne.

Mme SPYCKERELLE.- Absolument.

M. LHUILLIER.- On ne parle toujours pas de bruits émergents ? C'est vrai pour le ferroviaire.

Mme SPYCKERELLE.- Toujours pas, non.

M. LHUILLIER.- Or, pour les riverains, ce sont surtout les bruits émergents.

Mme SPYCKERELLE.- Règlementairement, les cartes stratégiques de bruit sont établies en moyenne. On est obligé de travailler avec les moyennes.

Cela dit, tout le monde travaille avec les moyennes. Si l'on veut comparer les aéroports, il faut comparer des choses comparables.

M. LHUILLIER.- On intervient en particulier auprès des politiques, et c'est le bruit émergent.

M. GARCIA.- Les riverains gênés par le bruit se fichent pas mal que ce soit calculé sur la même base, de savoir que le tracé sur Lyon est plus favorable par rapport à celui de Bordeaux. Pour le riverain, cela ne change rien. Il n'en a rien à faire. Ce qui l'intéresse est ce qui passe au-dessus de sa tête et ce qu'il entend.

Mme SPYCKERELLE.- Tout à fait.

Pour bien comprendre ces cartes... Je vais présenter pas mal de chiffres, mais on ne va pas s'appesantir sur tous les chiffres. Je vous rassure. On va les lire ensemble, mais uniquement quelques-uns.

D'abord, les décomptes des surfaces impactées. À chaque fois, pour tous ces décomptes présentés, à gauche le court terme, à droite le long terme, le L_{den} sur 24 heures et le L_{night} sur la nuit, on a le comparatif entre les chiffres de la 3^e échéance et ceux de la 4^e quatrième.

Cela vous donne vraiment le comparatif avec les calculs de la 3^e échéance.

En termes de surface, à court terme, je vous ai dit que l'on a pris le trafic de 2019. Avant, c'était le trafic de 2016. Il y a 5 000 mouvements de plus en 2019 qu'en 2016. Mécaniquement, les courbes augmentent un peu.

Les surfaces augmentent légèrement en L_{den} , sur 24 heures, parce que le trafic global a augmenté de 5 000 mouvements entre 2016 et 2019. En revanche, sur la nuit, on voit une progression intéressante de surfaces qui diminuent. Le trafic réel de nuit entre 2016 et 2019 a donc diminué, en tout cas, il a généré moins de bruit en moyenne sur l'année.

À long terme, vous voyez des chiffres différents, mais il n'y a pas eu de changement. Les chiffres publiés dans la 3^e échéance n'étaient pas les bons. En fait, il n'y a pas du tout de modification de surface sur le long terme puisque l'on n'a pas recalculé les courbes. Ce sont les mêmes courbes. Le 80 que vous avez en bas de la colonne long terme L_{den} CSB3 était en fait la surface de l'enveloppe du PEB, et pas de l'enveloppe du long terme du PEB. C'était plus gros.

Il n'y a pas de changement au niveau du long terme, et c'est logique.

Ensuite, on a les populations. C'est exactement le même exercice. On a utilisé les données de population de l'Insee, des IRIS 2019, avec les fichiers fonciers 2021.

Que voit-on ?

La population impactée sur 24 heures augmente un peu, forcément. Cela va avec l'augmentation des surfaces, des courbes, allant avec l'augmentation du trafic en journée. La nuit, cela a diminué.

Sur le long terme, on n'a pas recalculé les courbes, mais on a mis à jour les chiffres des populations avec les données les plus récentes.

C'est pour cela que les chiffres changent un peu, mais ce n'est pas significatif. Cela donne une idée de la progression.

M. GARCIA.- Cela veut tout de même dire que, si l'enveloppe a un peu bougé, on continue à construire des logements dans les zones de bruit. Des permis passent encore à travers.

M. ROCHAS.- Ce n'est pas qu'ils passent à travers. On a notamment ce phénomène-là en zone C du PEB : il y a des possibilités de construction.

Comme il y a une pression foncière très forte, les collectivités ont joué le jeu par rapport aux consignes qu'on leur avait données, soit de refuser les permis de construire.

Certains avocats sont spécialisés sur ces sujets. Ils ont fait des recours en contentieux incités par les propriétaires, et ils ont gagné. Effectivement, on continue à construire, car des personnes y ont un intérêt personnel et particulier. Ce n'est pas la volonté de l'État ou des collectivités.

Sur cette partie du PEB, avec des possibilités de construction limitées, par exemple une maison dans le cadre d'une

division parcellaire, un phénomène très fréquent dans les zones tendues, c'est possible. La jurisprudence est claire sur le sujet.

M. LHUILLIER.- C'était constructible avant la division parcellaire.

Mme SPYCKERELLE.- Ce n'est pas pour cela, mais parce que l'habitat diffus est autorisé.

M. GARCIA.- La DDE disait que tu n'avais pas le droit de morceler un terrain pour construire. Si tu as un terrain avec un numéro de parcelle, tu n'as pas le droit de le diviser et d'en faire deux pour vendre deux parcelles et pour faire deux logements.

Je connais un endroit, dans ma rue, où c'est le cas actuellement. Ce n'est pas logique.

M. ROCHAS.- À l'initiative de chaque collectivité concernée, le PLU pourra être rendu plus contraignant. De ce fait, il pourrait freiner ou empêcher ce type d'opération.

Aujourd'hui, elles sont possibles. Comme je vous le dis, il y a eu des recours contentieux gagnés par les requérants contre des refus de permis de construire, notamment en zone C du PEB.

Mme SPYCKERELLE.- Cela dit, face aux chiffres, je n'interprète pas cela comme une construction en zone de bruit.

Sur les chiffres long terme L_{den} , la population a un peu diminué, au contraire.

Ce n'est pas le cas la nuit. Cela augmente très peu : on passe de 2 345 habitants à 2 368. Cela, de mon point de vue, n'est pas lié à de la construction, mais plutôt à l'agrandissement de cellules familiales. C'est la vie des familles.

Pour moi, il n'y a pas d'augmentation là-dessus. Aucune construction de logements flagrante ne se voit ici.

Dans les faits, il y a forcément des constructions de temps en temps. Encore une fois, en zone C, on a le droit de construire un peu si l'on n'augmente pas significativement la population exposée au bruit. Tout est dans le « significativement ».

M. GARCIA.- Ensuite, il faut être sûr que ces constructions non autorisées, mais autorisées aient des prescriptions spéciales en termes d'isolation phonique et autre, et qu'elles soient respectées et contrôlées.

Il n'est pas normal que, pour des raisons très souvent économiques, des personnes ne prennent pas les dispositions pour isoler leur maison et que, à terme, elles se plaignent : « *J'habite là, j'ai du bruit et je suis dérangé.* »

Je suis bien placé pour en parler, car j'ai dirigé le service pendant une douzaine d'années. Si l'on considère qu'on a donné de l'argent aux personnes, que l'on a fait payer une TNSA pour isoler les maisons parce que cela gênait, lorsque l'on autorise des constructions nouvelles, il faut absolument que, dans la construction, une imposition existe.

Mme SPYCKERELLE.- C'est le cas.

M. GARCIA.- Encore faut-il que ce soit contrôlé, et efficace. Dans le cas contraire, cela ne marche pas.

Mme SPYCKERELLE.- Les personnes instruisant les permis de construire doivent faire respecter cela. Aujourd'hui, la loi l'impose.

M. GARCIA.- Aujourd'hui, la préfecture est garante avec la DDE de ce genre de choses, indirectement. Le contrôle de la légalité du document est fait par la préfecture qui le donne.

M. ROCHAS.- Oui, sur les permis de construire effectivement. La responsabilité première... On évoque le contrôle au

moment de l'instruction des permis de construire. À ce moment, on peut identifier une difficulté dans le respect de ce que vous venez d'indiquer.

M. GARCIA.- Encore faut-il que ce soit fait.

M. ROCHAS.- Oui. Pour avoir échangé à plusieurs reprises avec eux, les collectivités concernées sont très sensibilisées à ce sujet. Cela les contrariait. Elles n'étaient pas forcément désireuses d'accorder ces permis de construire.

M. LHUILLIER.- On sait que la pression foncière est importante. Ce n'est pas spécifique à ce secteur, mais cela concerne beaucoup ce secteur qui connaît une croissance de population de plus de 1 % par an. On verra combien de temps cela va durer. Pour le moment, c'est ainsi.

Il y a une pression foncière. Je me souviens de l'intervention d'un maire d'une commune lors d'une des CCE, il y a deux ou trois ans, je crois : il demandait qu'on lève les pressions, carrément, car il sentait derrière les pressions du PEB entre autres...

C'est pour cela que j'insiste. L'outil PLU n'est pas forcément très puissant, même si l'on peut faire des recours.

Le PEB oui. Je reviens à la ZAD. C'était également un outil important. En termes d'agriculture, je reviens plutôt à ce que tu disais : les PEAN, par exemple, sont des outils beaucoup plus forts qu'un PLU de protection de l'environnement avec l'agriculture et l'environnement. Ils sont puissants.

J'invite véritablement les collectivités territoriales et les EPCI à pousser les PEAN à préserver les espaces culturels et agricoles. Cela n'empêchera pas certaines communes de classer ou de déclasser certaines parcelles en constructible.

Il est vrai que l'on compte beaucoup sur l'État qui a de moins en moins de moyens de contrôle, car il a de moins en moins de personnel, et notamment de commande politique. Il est également vrai que la préservation des espaces est un souci important, en particulier sur le bruit, mais pas uniquement, afin que ces zones soient extrêmement bien protégées.

M. ROCHAS.- Je vous rassure, on réalise ce contrôle. Les documents d'urbanisme restent un outil tout à fait puissant. Ils peuvent faire l'objet de recours contentieux, comme n'importe quel outil réglementaire. Vous le savez bien.

Lorsque l'on évoque le fait que des permis de construire sont accordés en zone C du PEB, les collectivités ne sont pas désireuses de cela. En général, les phénomènes de division parcellaire, indépendamment d'un PEB ou pas, sont des mécanismes qui leur échappent, avec toutes les conséquences que cela a en termes d'augmentation de la population et de développement de l'urbanisme. Ce développement n'est pas toujours de qualité, en tout cas pas pensé, car derrière, ce sont des opérations de promotion immobilière et également des besoins réguliers de redimensionnement des équipements publics, la population augmentant.

Cela représente plutôt un élément de pression existant parce que l'on est sur une zone où les contraintes ne sont pas les mêmes que sur les autres.

M. LHUILLIER.- Si les surfaces diminuent parce qu'on évolue en termes de bruit, même si l'on ne prend pas en compte les bruits émergents – et il faudra les prendre en compte à un moment ou à un autre – vous voyez bien que les élus vont demander à revoir les possibilités de construction.

M. ROCHAS.- Pas forcément.

M. LHUILLIER.- Cela va dépendre des territoires et si la population reste ou pas.

M. ROCHAS.- Pas forcément.

On dialogue sur ce sujet avec les élus, notamment sur les outils d'urbanisme existants. D'ailleurs, la ZAD n'est pas un outil d'urbanisme, mais un outil foncier.

M. LHUILLIER.- Cela aide.

M. ROCHAS.- Cela fait passer un message, mais ce n'est pas un outil d'urbanisme.

Ensuite, avoir des outils de protection du foncier dans des perspectives de plus long terme est un autre sujet. On y travaille.

De toute façon, en général, les collectivités sont assez désireuses de contrôler l'évolution de leur population. À partir du moment où elles ne la maîtrisent pas, elles se retrouvent à gérer des phénomènes très contraignants pour elles.

On a ces discussions actuellement avec les collectivités concernées, peut-être plus particulièrement du fait de l'arrivée à caducité de la ZAD l'an dernier. On les a également plus généralement.

La question de la constructibilité en zone C du PEB et les échanges que l'on a eus avec les collectivités étaient indépendants de l'arrivée de l'échéance de la ZAD en 2022.

M. GARCIA.- Une chose me gêne dans le cas de figure que j'évoquais tout à l'heure : dans la même rue, ce sont deux terrains face à face, de chaque côté de la rue. Une famille voulait faire une division parcellaire pour donner à chacun des gamins un bout de terrain afin qu'il construise. Cela a été refusé. La famille n'a pas forcément les moyens de se payer un avocat.

En face, le terrain ayant fait l'objet d'un accord appartient à quelqu'un ayant hérité de la maison et du terrain. Il n'a jamais habité le coin. C'est uniquement pour se faire de l'argent qu'il a divisé la parcelle, pour vendre les deux parties. Deux permis de construire sont mis sur le dossier alors que la personne n'y a jamais habité. Voilà, l'injustice que cela crée.

M. ROCHAS.- Je ne veux pas me prononcer, car je ne connais pas le dossier. Il faut regarder ce qui est prévu dans le cadre du PLU, le moment où ont été faites les demandes de permis de construire, ce qu'elles contenaient, etc.

Peut-être, je ne le nie pas, mais je ne peux pas vous répondre comme cela. Il faudrait regarder tous ces éléments précisément. Un permis de construire a peut-être été refusé dans une période ou un contexte particulier. Il faut voir ce que contenait le PLU. Il faut regarder cela de plus près avec la collectivité.

M. GARCIA.- Dans le PLU, il y a exactement les mêmes choses pour les deux, ils sont dans le même secteur.

M. ROCHAS.- Vous pouvez avoir une rue sur laquelle les dispositions et le classement prévu ne sont pas les mêmes d'un côté et de l'autre. C'était peut-être le même.

M. GARCIA.- Je connais bien le PLU de la commune. En termes de règles, il n'y a aucune différence sur les deux terrains. C'est juste une question de moyens.

M. ROCHAS.- Il faudra interroger la collectivité.

M. GARCIA.- C'est là que des choses sont aberrantes. Celui ayant suffisamment d'argent pour se payer un avocat superdoué et qui connaît bien le sujet, peut continuer à faire de l'argent.

De plus, ces personnes ont largement attendu le délai légal pour qu'il n'y ait pas de plus-value par rapport à l'héritage. Il y a également des histoires de date là-dessus.

Cela signifie que celui qui a les moyens et qui est capable avec ses moyens d'interpréter la loi fait ce qu'il veut. Les autres...

M. ROCHAS.- Je ne conteste pas. Je ne connais pas le fond du dossier.

M. GARCIA.- Ce phénomène d'injustice me hérissé le poil.

M. ROCHAS.- Il faut que l'on avance, le temps passe.

Mme SPYCKERELLE.- On a les mêmes décomptes pour les établissements de santé. Je passe très vite, car on est à zéro partout sur les cartes de quatrième échéance.

Pour les établissements d'enseignement, il n'y a pas de changement.

Juste pour expliquer, sur le long terme en L_{night} , c'était un en 3^e échéance et deux en 4^e échéance, mais c'est le même établissement. En 3^e échéance, il n'a été compté qu'un établissement. En 4^e échéance, il a été compté comme une école primaire et une école maternelle. Elles se trouvent au même endroit. Il n'y a pas d'augmentation à ce niveau.

Je passe à la suite. C'est un peu plus intéressant.

Dans les cartes de 4^e échéance, l'évaluation des effets est nouvelle. Elle est exigée depuis le 1^{er} janvier 2022. Elle découle de la modification de la directive de 2020, dont je vous ai parlé tout à l'heure.

Cela n'existait donc pas pour la 3^e échéance. On a fait l'exercice. Les effets que l'on essaie d'évaluer sont la forte gêne sur

24 heures par rapport à l'exposition en L_{den} , et les fortes perturbations au sommeil pour la partie de nuit.

La directive a imposé la méthodologie de calcul de ces effets. Elle a été reprise telle quelle, à la virgule près dans l'arrêté français. On applique ce qui a été prescrit par la directive. Ce sont des formules mathématiques.

On est sur une évaluation purement théorique et statistique par rapport à la population présente dans une zone, à une proportion de personnes qui, potentiellement, se rapporteraient fortement gênées, avec un sommeil fortement perturbé dans cette population.

Ces formules ne sont pas sorties du chapeau. Elles sont issues de la consolidation de tout un tas d'études sur le bruit, à partir d'échantillons significatifs. Tout cela a été réfléchi par des tas de chercheurs, par l'OMS et par l'Union Européenne. Cela a donné des formules avec des coefficients permettant de dire que, dans telle zone de bruit, entre tel indice et tel indice, on évalue à telle proportion le nombre de personnes susceptibles de se dire fortement gênées.

Ces études ayant généré tous ces échantillons de données sont basées sur des sondages auprès des personnes. Les personnes s'auto-évaluent : je ne suis pas gêné du tout, un peu gêné, moyennement gêne, très gêné ou fortement gêné. C'est donc une auto-appréciation de la notion de gêne.

C'est normal, la gêne étant quelque chose de subjectif par nature.

Les formules essaient normalement de corriger ces biais de subjectivité et d'avoir quelque chose qui, à défaut d'être exact, donne au moins une idée de la proportion de personnes susceptibles d'être gênées.

M. LHUILLIER.- Toujours la même question. La réglementation a peut-être évolué, avec le *nota bene* par exemple. On parle bien de la gêne de bruit à l'intérieur de l'habitat ?

Mme SPYCKERELLE.- Non, justement. Je continue, et vous allez comprendre.

L'idée consiste bien à dire que, avec les données de population par bande de bruit de 5 décibels que l'on a (entre 55 et 60, 60 et 65, etc.), on prend la population sur chaque bande de bruit. On applique un coefficient à chaque bande de bruit. Le chiffre global de personnes affectées par la forte gêne ou les fortes perturbations de sommeil correspond à la somme de tous ces petits morceaux. C'est simple à comprendre.

La méthodologie ne prend pas en compte l'effet d'insonorisation des logements. Le L_{den} ou le L_{night} que vous avez sur les cartes correspondent au bruit extérieur, en façade. Cela ne vient pas modéliser le bruit à l'intérieur de l'habitation.

L'insonorisation des logements permet effectivement de baisser d'un certain nombre de décibels le bruit ressenti.

Comme l'on est sur une moyenne, on arrive peut-être à retrouver nos petits ainsi.

Maintenant que l'on sait tout cela, je peux vous montrer les chiffres. Entre parenthèses, ce sont les chiffres que j'ai recalculés par curiosité sur la 3^e échéance. Cela n'a jamais été publié, cela n'existait pas.

Si vous regardez le chiffre qui n'est pas entre parenthèses, à court terme en L_{den} , on avait 5 185 personnes exposées au total à plus de 55 dB, ventilées sur les bandes de bruit. En appliquant les coefficients par bandes de bruit et en faisant la somme de tout cela, on arrive à 1 627 personnes dont on estime qu'elles sont

affectées par une forte gêne. Cela représente 31 % de la population exposée.

C'est ainsi qu'il faut lire ce tableau.

Le principe est le même la nuit.

Je ne vous ai pas donné d'exemple particulier. Cependant, pour vous donner une idée sur la proportion de personnes affectées par la forte gêne, avec les formules prises en compte entre les L_{den} 65-70, on estime que 50 % des personnes exposées sont affectées par la forte gêne.

Entre 55-60, on est plus qu'à 30 % de personnes exposées qui se disent fortement gênées.

En L_{night} , le principe est le même, mais cela varie de 22 % à 44 % en fonction au niveau de L_{night} auquel on est exposé. Cela concerne le court terme. C'est purement théorique.

M. LHUILLIER.- C'est sur la base d'enquêtes auprès de la population ?

Mme SPYCKERELLE.- Non. Il s'agit d'une formule. C'est un calcul mathématique. Il n'y a justement pas eu d'enquête de terrain à Saint-Exupéry pour interroger les riverains.

M. LHUILLIER.- Les formules ont été inscrites sur la base de sondage ?

Mme SPYCKERELLE.- Oui, sur la base d'un échantillon de 12 000 individus. Un travail a été fait derrière, un travail scientifique.

À court terme, cela donne ces résultats.

À long terme, on est sur des chiffres beaucoup plus élevés. On a doublé les surfaces, ou presque. On est sur les mêmes

proportions de personnes concernées par la forte gêne ou les fortes perturbations du sommeil. Il n'y a pas d'évolution significative du court terme.

Je suis arrivé au bout. Avez-vous des questions ?

M. LHUILLIER.- En relatif, c'est à peu près la même chose. En nombre, ce n'est pas la même chose.

Du point de vue de la communication, il est compliqué de ne donner que du relatif. Il faut toujours mettre l'absolu avec.

J'insiste toujours là-dessus, car, dans mon métier, j'utilisais parfois l'un ou l'autre lorsque cela m'arrangeait, mais il faut toujours les deux.

Vis-à-vis de la population, il faut tout de même faire attention à la façon de présenter les choses.

M. ROCHAS.- Merci beaucoup pour cette explication très pédagogique sur un sujet qui n'est pas simple.

Avant de nous quitter, à la fois pour ceux qui sont en présentiel et pour ceux qui nous suivent à distance, avez-vous d'ultimes questions ou des points que l'on n'aurait pas évoqués, ou des réponses que l'on n'aurait pas apportées pour les sujets abordés ce jour ?

En présentiel, non. À distance ? C'est tout bon. C'est parfait.

Merci beaucoup. Merci à Aéroport de Lyon et aux collègues de la DSAC pour ces éléments de présentation.

On essaie à chaque fois de le faire de la façon la plus pédagogique possible. Vous êtes dedans au quotidien. Pour ma part, c'est moins le cas. Je vous le dis. Cependant, vous êtes sans doute plus qualifiés que moi avec le temps.

L'idée est d'avoir à la fois en CCE, et si possible en Comité permanent préalablement, ces temps d'échanges plus longs, qui favorisent l'interaction sur des sujets et sur de la matière souvent technique.

Merci à toutes et à tous, en vous souhaitant une très bonne journée et à très bientôt.

La séance est levée à 11 heures 59.

Pour répondre à une question en séance ...

Ancienne composition

Ancienne composition de la CCE

Trois collèges égaux en nombre
17 titulaires – 17 suppléants
102 membres (titulaires + suppléants)

ELUS – 17 titulaires	ASSOCIATIONS – 17 titulaires	PROFESSIONNELS – 17 titulaires
<p>ECPI touchées par le PEB : 1 - CC Lyon-Saint Exupéry 1 - CC Nord Dauphiné 4 – CCEL 1 CC Miribel et plateau 2 Métropole de Lyon 1 Commune de Bonnefamme, Beauvoir de marc 1 – CC Côtière et Montluel 1 – Commune de Saint Pierre de <u>Chandieu</u> 1 CAPI</p> <p>Les départements 1 département de l'Ain 1 département de l'Isère 1 département du Rhône</p> <p>La Région 1 Région</p>	<p>Deux associations Aéroport 5 - ACENAS 3 – <u>Corias</u></p> <p>Associations nationales 1 – France Nature environnement 1 – Amis de la terre</p> <p>Associations communales 1 - Association de défense de la propriété foncière et de la protection de l'environnement de <u>Jons</u> 1 - Association <u>marjolane</u> de défense des riverains de Saint-Exupéry 1 – <u>Montjay</u>, Mon hameau et sauvegarde de la Nature à st Quentin <u>Fallavier</u> 1 – Les amis du Goriot 1 – <u>Pusignan</u> CRI 1 – Naturellement Vilette 1 – Janneyrias vie</p>	<p>Représentants des personnels 4 – Syndicat national de pilotes 1 – SNA</p> <p>Représentants des usagers 3 – Compagnies 1 – Syndicat des compagnies aériennes autonomes 1- DHL 1 – FNAM 2 – Assistants et opérateurs cargo</p> <p>Exploitant 4 – Aéroport de Lyon</p>



Nouvelle composition :

Nouvelle composition de la CCE

ELUS – 12 titulaires	ASSOCIATIONS – 12 titulaires	PROFESSIONNELS – 12 titulaires
<p>ECPI touchées par le PEB : 1 - CC Lyon-Saint Exupéry 1 - CC Nord Dauphiné 2 – CCEL 1 CC Miribel et plateau 1 Métropole de Lyon 1 – CC Côtière et Montluel 1 CAPI</p> <p>Les départements 1 département de l'Ain 1 département de l'Isère 1 département du Rhône</p> <p>La Région 1 Région</p>	<p>Deux associations Aéroport 2 - ACENAS 2 – Corias</p> <p>Associations nationales 1 – France Nature environnement</p> <p>Associations communales 1 - Association de défense de la propriété foncière et de la protection de l'environnement de Jons 1 - Association marjolane de défense des riverains de Saint-Exupéry 1 – Montjay, Mon hameau et sauvegarde de la Nature à st Quentin Fallavier 1 – Les amis du Goriot 1 – Pusignan CRI 1 – Naturellement Vilette 1 – Janneyrias vie</p>	<p>Représentants des personnels 1 – Syndicat national de pilotes 1 – SNA</p> <p>Représentants des usagers 2 – Compagnies 1 – Syndicat des compagnies aériennes autonomes 1- DHL 1 – FNAM 2 – Assistants et opérateurs cargo</p> <p>Exploitant 3 – Aéroport de Lyon</p>

