

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

AÉROPORT LYON SAINT-EXUPÉRY



Mardi 17 octobre 2023



Ordre du jour

	Page
1/ POINT D'ACTUALITE DE L'AEROPORT (DONT LES QUESTIONS POSEES LORS DU COMITE PERMANENT)	5
2/ IMPACT DU PLAN DE SUPPRESSION DE BALISES DE RADIONAVIGATION AU SOL SUR LES TRAJECTOIRES DE DEPARTS DE LYON SAINT-EXUPERY, PHASE 2 - POUR AVIS DE LA CEE	32
3/ PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	44

(La séance est ouverte à 9 h 13 sous la présidence de Madame Charlotte CRÉPON.)

Mme Charlotte CRÉPON.- Bonjour à toutes et à tous. Je vous propose, avant de commencer, de faire un petit tour de table, puisque je viens de prendre mes fonctions dans le Rhône, il y a peu de temps, et c'est ma première Commission Consultative.

Je suis très heureuse d'être parmi vous aujourd'hui, mais ce tour de table sera aussi l'occasion pour moi, de connaître les membres de la CCE.

Si vous le permettez, Monsieur LASSAGNE, je vous propose de commencer par un tour de table.

Charlotte CRÉPON, je suis Sous-préfète en charge du Rhône Sud et en charge des sujets de la CCE aéroportuaire. Je suis ravie d'être parmi vous.

Je suis arrivée en juin dernier dans ce département. Avant, j'ai eu des activités au ministère de l'Intérieur, à la Police nationale et également au niveau territorial dans le Morbihan.

J'ai également fait un passage à l'Office français de la biodiversité, avant de prendre mon poste ici.

Je suis ravie d'être parmi vous, et je sais, *via* la DSAC et *via* les aéroports que la CCE est bien ancrée et fonctionne bien dans ce territoire et dans cet aéroport.

Je m'attacherai, comme mon prédécesseur, à poursuivre ce fonctionnement collégial et apaisé de la CCE.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. Je ne sais pas, peut-être...

Mme Cécile DU CLUZEL.- Je vais prendre la suite. Bonjour. Certains me connaissent peut-être déjà, puisque j'étais à la DSAC Centre-Est. J'ai pris la suite de Muriel PREUX le 1^{er} septembre, en tant que directrice.

M. Lionel LASSAGNE.- On va faire un tour de table dans la salle, puis en visio. Allez-y Mathilde.

Mme Mathilde HILY.- Je suis la médiatrice pour les riverains de l'Aéroport.

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- Je suis au SNA Centre-Est. Je m'occupe de l'environnement et plus particulièrement des procédures de vols..

M. Christophe BAUDRAN*.- Je suis de la Brigade de Gendarmerie du Transport Aérien de LYON-SAINT EXUPERY.

M. Simon DUPIN.- Je suis à la DSAC Centre-Est, à la division Régulation et Développement durable.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Je suis à la DSAC Centre-Est également, division Régulation et Développement durable.

M. Christian GONNOT.- Je suis du CORIAS, de l'association *Montjay, Mon Hameau*, à Saint-Quentin-Fallavier.

M. Jean-Vincent BOTTINELLI.- Association *Les Amis du Goriot* de Saint-Quentin-Fallavier, qui est une association membre du CORIAS.

M. Jean-Luc GARCIA.- Je suis du CORIAS, de l'association *Montjay, Mon Hameau*, et *Les Amis du Goriot*, parce que je cumule. Désolé, je fais partie des trois associations en même temps.

Mme Andrée BAZOGE.- Je suis encore présidente de Pusignan CRIE, et l'un des vieux piliers du CORIAS.

Mme Anaïs BENSAÏ.- Bonjour. Je suis responsable Affaires techniques et Développement durable de la FNAM (la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers).

M. Mikaël FREYCHET.- Bonjour. Je suis contrôleur aérien.

M. Pierre COURSIMAULT.- Je suis chef pilote pour Easy Jet à Lyon.

M. Lionel LASSAGNE.- Je suis directeur du Développement durable des aéroports de Lyon.

En visio :

Mme Véronique POIROT.- Je suis DDT de l'Isère, chef du service en charge de la mobilité, de l'air et du bruit. Et avec nous, Justin COLOBRI* qui est dans le service et qui s'occupe de la mobilité, de l'air et du bruit.

Mme Sylvie GINET.- Je participe à la réunion en tant que représentante de l'ACENAS (Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport Saint-Exupéry), pour la défense des riverains.

Mme Maryse JANNAS.- Bonjour à tous. Je suis de TAMARILYS. Je suis en charge d'assistance, de représentation pour les compagnies aériennes.

Mme Corinne GICQUEL.- Bonjour. Je suis adjointe environnement à la commune de Villette-d'Anthon, et je représente Monsieur le Maire Bruno GINDRE.

M. Patrick BATTISTA.- Bonjour. Je suis maire de Nievroz et représentant ici de la 3CM, la Communauté de communes de la Côtière à Montluel.

M. Nicolas COTTIN.- Bonjour. Je suis chef d'escale Air France. Excusez-moi par avance, car je vais devoir vous quitter prochainement. J'ai un exercice de plan local d'urgence.

M. Georges WACRENIER.- Je suis de la Direction Départementale des Territoires de l'Ain. Je représente Madame la Préfète du département de l'Ain.

M. Gilbert-Luc DEVINAZ, Sénateur.- Je siège pour la Métropole de Lyon, et je vais bientôt vous quitter parce que j'ai une réunion au Sénat.

Mme Charlotte CRÉPON.- Merci beaucoup pour ce tour de table. Nous aurons d'autres occasions d'échanger lors de ces CCE, mais c'était important pour moi que je sache qui est qui.

Je vous propose, sans plus tarder, de commencer l'ordre du jour par un petit point d'actualité, c'est cela ?

M. Lionel LASSAGNE.- Oui, tout à fait.

M. Jean-Luc GARCIA.- Y a-t-il des excusés ? C'est important de savoir s'il y a des absents, parce qu'il y a pas mal de personnes qui ne sont pas là. Il faut savoir si elles sont excusées ou pas.

Je m'aperçois que pour le département de l'Isère, il n'y a personne de la préfecture, ni de la CAPI.

Mme Véronique POIROT.- La DDT Isère représente le Préfet.

M. Lionel LASSAGNE.- À vérifier sur ma boîte mail, parce que cela peut encore arriver, mais à date, je n'ai pas la liste complète des excusés.

1/ Point d'actualité de l'Aéroport (dont les questions posées lors du Comité permanent)

Évolution du trafic passagers et du nombre de mouvements 2023

Traditionnellement, on commence ce point d'actualité de l'Aéroport par un rapide point trafic. Vous savez qu'à la CCE de début d'année, vous aurez les chiffres consolidés.

Ces histogrammes, vous les connaissez bien, avec, bien évidemment, un pic en 2019, au niveau du trafic passagers, pas forcément au niveau du nombre de mouvements, car nous avons pas mal décré à partir de 2008, pour remonter légèrement juste avant la crise Covid.

À fin septembre 2023, nous sommes à 7,5 millions de passagers. On devrait vraisemblablement accoster aux alentours de 10 millions.

Concrètement, nous ne sommes pas sortis de la crise. Nous n'avons pas retrouvé le nombre de passagers, pas plus que le nombre de mouvements.

Actuellement, nous sommes à un peu plus de 80 000. C'est le nombre de mouvements et de passagers que nous avons connu en 2019.

La sortie de la crise devrait être une réalité à la fin de l'année 2024, si tout se passe bien en termes de trafic.

En revanche, la crise a eu un impact en termes d'emport moyen. Je vous présenterai le chiffre consolidé de 2023, mais en 2007, nous traitons en moyenne 58 passagers par vol. En 2022, on était à 110 passagers par vol. À regarder si cette tendance se confirme.

Concrètement, cela veut dire que les appareils sont de plus en plus gros et ont un taux de remplissage aussi de plus en plus important.

Pour anticiper la question de Jean-Luc, je vous donnerai le taux de remplissage, mais consolidé en début d'année, puisque là, on n'a que des chiffres partiels.

M. Jean-Luc GARCIA.- Quelle est la capacité d'emport moyen ? 110 passagers, sur quelle capacité d'emport ?

M. Lionel LASSAGNE.- Nous l'avons avec le taux de remplissage. Le taux de remplissage, en creux, donne aussi le taux de non-remplissage, donc le nombre de places qui sont restées vides lors du vol.

Je vous donnerai les chiffres, évidemment consolidés, quand on aura terminé l'année.

Évolution du nombre de réclamations en 2023

Au niveau des réclamations, une petite parenthèse : Mathilde HILY, que vous commencez à connaître pour certains, ou pas, est la nouvelle médiatrice pour les riverains. Elle nous a rejoints il y a déjà quelques mois.

De manière plus générale, elle est en charge des relations avec le territoire : la médiation, Saint-Exupéry, Bron, mais pas uniquement, la coopération économique et sociale, tous les sujets de déplacements avec les communautés de communes, tous les sujets transversaux que l'on a avec le territoire. C'est un nouveau poste.

Nous avons regroupé tous ces dispositifs autour de Mathilde, ainsi que le dispositif emploi, géré par Mathilde, avec beaucoup d'efficacité.

M. Jean-Luc GARCIA.- Elle a récupéré quatre postes alors ?

M. Lionel LASSAGNE.- Elle a récupéré quatre quarts de postes, et la somme fait un poste.

M. Jean-Luc GARCIA.- On va dire comme cela !

M. Lionel LASSAGNE.- Au niveau des réclamations, là aussi, on est sur des données au 30 septembre.

Logiquement, les réclamations ont beaucoup baissé pendant la crise Covid. Elles remontent un peu cette année. Au 30 septembre, on est à 140 réclamations *versus* année pleine 2022 à 120, donc une légère reprise, qui correspond aussi, inévitablement, à la reprise du trafic.

En termes de plaignants, en année pleine, en 2022, il y avait 65 plaignants. À fin septembre 2023, il y en avait 88. Là aussi, il y a une reprise des réclamations et des plaignants.

« Chevelus » - Journée du 4 mai et du 10 mai

Sur les « chevelus », arrivées-départs, je ne sais pas si le SNA et la DSAC, veulent intervenir.

Nous nous sommes engagés à vous les communiquer une fois par an.

On a la journée du 4 mai en arrivées et en départs. Je ne sais pas si cela appelle des commentaires, en tout cas, des questions. Je laisserai mes collègues répondre.

Vous avez aussi la journée du 10 mai.

C'était un engagement très ancien de vous les communiquer. C'était aussi un engagement à l'époque où il n'y avait pas le dispositif, dont on parlera tout à l'heure : **CONSTAS**, accessible aux riverains.

C'était une information que vous n'aviez pas non plus à l'époque.

Sanctions ACNUSA (consultation site web ACNUSA 02/10/2023)

Ensuite, un point, toujours partiel, sur les sanctions de l'ACNUSA.

La source est le site de l'ACNUSA. Je parle sous le contrôle de Mme BAZOGE, qui siège à la commission sanction de l'ACNUSA.

Vous savez qu'entre le procès-verbal et la sanction prononcée, il y a toujours beaucoup de temps, c'est pour cela que...

Mme Andrée BAZOGE.- Cela a nettement raccourci.

M. Lionel LASSAGNE.- Aujourd'hui, sur quels délais sommes-nous ?

Mme Andrée BAZOGE.- La dernière fois, c'était en septembre, et des cas de 2022 ont été traités.

M. Lionel LASSAGNE.- 2022, on est en 2023. Il faut quand même considérer que l'année 2022 n'est pas tout à fait terminée.

En 2022, il y a eu trois sanctions de prononcées à ce jour, et pour un montant total de 28 000 €, mais ce chiffre va vraisemblablement évoluer au fil du temps, puisque je ne suis pas certain que les sanctions dont vous parlez...

Mme Andrée BAZOGE.- Je ne tombe jamais sur celles de Saint-Exupéry.

M. Lionel LASSAGNE.- C'est plutôt bon signe, mais il y en a quand même quelques-unes.

Bilan 2023 aide à l'insonorisation

Je rappelle, pour les nouveaux membres qui intègrent la CCE, et tout à l'heure on parlera de l'arrêté, que l'aide à l'insonorisation est une taxe gérée par le gestionnaire, qui vise à insonoriser, sous certaines conditions, et dans une

enveloppe de bruit, qui s'appelle le Plan de Gêne Sonore, les logements les plus exposés.

Ce dispositif arrive en fin de maturité. On est à un peu plus de 1 450 logements insonorisés. Il doit en rester entre 50 et 70 non insonorisés, pour X raisons. On est à peu près dans ces enveloppes.

Aujourd'hui, la taxe n'est plus prélevée, puisque nous avons « en caisse », un solde d'environ un million d'euros. Donc, ce million d'euros va servir à insonoriser ces logements quand les propriétaires, qui ne sont pas forcément les occupants, voudront bien déclencher le dispositif.

En 2023, nous avons réceptionné 23 demandes non éligibles, et 9 éligibles. On avait pour objectif de traiter 11 logements cette année. Cela signifie qu'il va falloir convoquer une commission d'aide aux riverains en 2023, vraisemblablement d'ici Noël.

Vous savez qu'à une époque on siégeait en présentiel dans les commissions d'aide aux riverains.

Puis, on a eu très peu de dossiers à traiter, et on vous a proposé un dispositif dématérialisé.

Nous actionnerons vraisemblablement ce dispositif dématérialisé. Nous enverrons les dossiers aux membres de la CCAR, et vous nous direz si vous les validez ou pas.

M. Jean-Luc GARCIA.- J'ai une question. Il y a de fortes chances que les membres de la CCAR soient nouveaux. Ne serait-ce pas une opportunité de faire une réunion en présentiel pour que les membres qui intègrent la CCAR puissent savoir comment elle fonctionne ? La première fois, on pourrait la faire en présentiel.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait.

Mme Charlotte CRÉPON.- Sont-ils tous nouveaux ?

M. Lionel LASSAGNE.- Pas tous, comme le disait Jean-Luc, il y en a qui connaissent déjà le dispositif.

Probablement qu'il y aura des nouveaux. Cela ne me pose aucun problème. En fin de journée, on peut faire une CCAR en présentiel. Cela permettra aussi, peut-être, de se rappeler les mécanismes, et de les rappeler aux nouveaux membres. Tout à fait.

Mathilde, on note que nous ferons plutôt une CCAR en présentiel. Notre gestionnaire, Cécile SORNIN, sera peut-être en visio, mais on aura les dossiers...

M. Jean-Luc GARCIA.- On lui demandera de venir.

M. Lionel LASSAGNE.- Vous lui demanderez de venir.

M. Jean-Luc GARCIA.- Promis.

M. Lionel LASSAGNE.- Vous la connaissez ?

M. Jean-Luc GARCIA.- Oui, pour l'avoir eu comme secrétaire pendant quelques années.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait. On fera la CCAR 2023, effectivement, en présentiel.

Questions posées lors du Comité permanent

Ensuite, comme nous l'avons indiqué dans la convocation, nous avons intégré dans l'ordre du jour, toutes les questions que vous nous avez posées lors du Comité permanent, en septembre.

Certaines ont d'ailleurs été traitées dans le point d'actualité de l'Aéroport.

Plus de bruit cet été à Pusignan ?

Madame BAZOGE nous a demandé s'il y avait eu plus de bruit. Vous avez eu le sentiment qu'il y avait eu plus de bruit, cet été, à Pusignan ?

Mme Andrée BAZOGE.- Oui. Je me suis posé la question, car ce matin le bruit a commencé à partir de 6h00, en continu. Je ne suis pas toujours réveillée à 6h00 du matin, mais là, j'étais quand même surprise.

M. Lionel LASSAGNE.- De fait, nous avons regardé nos indicateurs. On mesure plutôt moins de bruit cet été que les précédents ...

Mme Andrée BAZOGE.- C'est le matin.

M. Lionel LASSAGNE.- Notre mesure est toutefois lissée sur la journée. On a eu deux réclamations cet été à Pusignan. On n'a pas eu d'alerte particulière.

En revanche, cet été, nous avons réalisé des travaux sur la piste.

Monsieur FREYCHET, contrôleur aérien, va vous expliquer ce qui aurait pu se passer.

M. Mikaël FREYCHET.- En fait, cet été, il y a eu des travaux à l'extrémité sud de la piste. Cette extrémité a été déclassée. On ne pouvait plus l'utiliser comme piste.

Quand on est en configuration face au sud, c'est-à-dire quand les décollages partent face au sud, il est habituellement convenu ici, que la plupart d'entre eux, sauf éventuellement pour des raisons opérationnelles, partent depuis la bretelle alpha 3, qui est la troisième en partant de Pusignan.

La bretelle alpha 3 laisse quasiment un kilomètre de plus de distance, par rapport à Pusignan, Cela permet de la dispersion sonore.

Cela n'était plus possible, puisque la piste était réduite. Ils sont partis, préférentiellement par celle tout au nord, plus proche de Pusignan, sauf ceux qui étaient d'accord pour partir avec des distances plus courtes.

Ce n'est pas nous qui décidons, mais les équipages, en fonction de leurs contraintes du jour.

M. Lionel LASSAGNE.- Question pour ceux qui suivent la CCE en visio : est-ce que l'explication a été audible ?

Mme Cécile DU CLUZEL.- Sinon, on peut résumer. Il y a eu des travaux sur la piste cet été.

Habituellement, la plupart des aéronefs, sauf ceux qui ont besoin d'énormément de longueur de piste, ne décollent pas du bout de la piste, côté Pusignan, quand ils décollent vers le sud. Ils décollent plusieurs centaines de mètres plus en aval. Pusignan n'est pas touché.

Là, comme le bout de la piste côté sud n'était pas utilisable, il a fallu remonter le point de décollage, et donc, les habitants de Pusignan étaient impactés là où d'habitude, ils ne le sont pas. Voilà.

M. Lionel LASSAGNE.- Par rapport à votre question, Madame BAZOGE, quand on cherche un peu, il est vrai que ce sujet, sur LDEN, ne va pas forcément se mesurer.

En revanche, il peut être ressenti avec ces travaux sur la piste.

Mme Cécile DU CLUZEL.- Et c'est conjoncturel. C'est plutôt cela.

M. Lionel LASSAGNE.- C'est très ponctuel.

M. Jean-Luc GARCIA.- Par le passé, quand il y avait des travaux sur la piste qui influent un peu sur le trafic et sur les nuisances, une information était faite à toutes les communes.

Cette année, elle n'a pas été faite. J'en veux pour preuve, que sur le site du CORIAS, j'ai eu des personnes qui s'étonnaient de voir des avions qu'ils ne voyaient pas d'habitude.

N'ayant pas l'information non plus, c'était difficile de leur dire pourquoi.

Je vois que la perturbation va jusqu'au 2 novembre. Est-ce que nous ne pourrions pas envoyer à toutes les communes du secteur une information pour

dire qu'il risque d'y avoir des perturbations ou des nuisances que l'on n'avait pas ailleurs ?

Des personnes vont se manifester parce qu'il y a des travaux sur la piste.

Je ne sais pas si vous avez essayé de faire la corrélation entre l'augmentation des plaintes, et la période des travaux.

M. Lionel LASSAGNE.- Concernant la première partie de la question, clairement, quand on identifie suffisamment en amont, on communique. Nous pourrions faire un mail aux membres de la CCE, parce qu'il y a quand même aussi beaucoup d'élus.

Mathilde, dans les réclamations, avez-vous ressenti qu'il y avait un sujet travaux, donc plus de réclamations, par exemple ?

Côté Pusignan, non, parce que nous n'en avons eu que deux, mais dans les *verbatim*, est-ce que cela vous parle ?

Mme Mathilde HILY.- Lorsque j'ai regardé sur Pusignan, il n'y en avait que deux sur tout l'été.

Ensuite, si on compte les réclamations sur juillet, août et septembre, il y en a eu plus en juillet et en septembre, qu'en août. Je pense que c'est l'effet vacances.

M. Jean-Luc GARCIA.- Les travaux ont commencé le 3 juillet, avec des atterrissages interdits. Cela signifie forcément que des nuisances ont été créées ailleurs que là où elles étaient d'habitude.

M. Lionel LASSAGNE.- oui, c'est possible.

M. Jean-Luc GARCIA.- Il serait intéressant de voir s'il y a une corrélation.

M. Mikaël FREYCHET.- Les atterrissages étaient interdits sur une piste que l'on n'utilise habituellement pas dans cette configuration-là, pour les atterrissages, en réalité.

M. Jean-Luc GARCIA.- C'est la raison pour laquelle les habitants sont étonnés de voir des avions, ce jour-là, alors que d'habitude, il n'y en a pas.

M. Mikaël FREYCHET.- En l'occurrence, cela ne change rien pour les atterrissages.

Mme Corinne GICQUEL.- Nous avons constaté, effectivement, qu'il y avait des avions qui passaient de façon beaucoup plus fréquente sur notre commune, qui était déviés au niveau de leur axe.

Je voudrais savoir si nous sommes concernés par cette problématique ou pas au niveau de la commune de Villette d'Anthon.

M. Lionel LASSAGNE.- Côté contrôle aérien ?

M. Mikaël FREYCHET.- Je ne pense pas. Villette d'Anthon est relativement éloignée d'ici.

Mme Corinne GICQUEL.- Depuis quelque temps, on a constaté qu'il y avait des avions au décollage qui passaient de plus en plus au-dessus de la commune, alors que normalement, ce n'est pas le couloir aérien. Ce n'est pas ce qui se pratiquait auparavant.

M. Jean-Luc GARCIA.- C'est interdit.

M. Mikaël FREYCHET.- Je ne vois pas de corrélation entre les survols à Villette d'Anthon et les travaux sur la piste.

M. Lionel LASSAGNE.- Le contrôleur aérien vous dit qu'il ne voit pas de corrélation entre les travaux et un éventuel survol de Villette d'Anthon.

Quel type d'appareil vous survole ?

Mme Corinne GICQUEL.- Je ne peux pas vous répondre, c'est dans la journée, en fait. Il faudrait que je revoie avec le maire, car il a essayé d'identifier les avions.

M. Lionel LASSAGNE.- Il faut essayer de nous alerter en temps réel, ainsi on peut travailler avec le contrôle aérien, sur un appareil précis, ce qui nous permet de vous apporter une réponse précise.

Si vous détectez à nouveau ce phénomène, pour pouvoir vraiment vous répondre très précisément, il faut donner les horaires à la médiatrice. Puis, on regardera.

Mme Corinne GICQUEL.- D'accord, merci.

Label bas carbone - comment ça marche ?

M. Lionel LASSAGNE.- Merci. Ensuite, toujours en Comité permanent, il y avait une question sur le label bas carbone. Vous savez qu'Aéroport de Lyon, comme certains industriels ou d'autres aéroports, pas aussi vite que nous, mais en tout cas ils s'y mettent aussi, annoncent des mécanismes de séquestration des émissions de CO₂.

Le schéma est le suivant :

Cela fait 15 ans que nous avons mis en place un plan de gestion et un plan de management des émissions de CO₂, nos émissions de gaz à effet de serre, pour les baisser au maximum.

Pour mémoire, nous étions en 2018-2019 à environ 9 000 tonnes d'émissions de CO₂. Nous avons mis en place tout un plan de baisse de nos émissions pour accoster en 2025 à 500 tonnes.

500 tonnes équivalent CO₂, ce sont ce que l'on appelle les émissions résiduelles, mais non compressibles. On ne sait pas aller au-delà et descendre plus bas que 500 tonnes, pour tout un tas de raisons, notamment des facteurs d'émission, qui eux, ne sont pas compressibles.

Ces 500 tonnes, à partir de 2026, et indéfiniment, nous allons les séquestrer. La séquestration de CO₂, schématiquement, c'est à travers la biomasse. L'État français a mis en place un label bas carbone, qui a été créé à travers un décret. C'est quelque chose de tout à fait officiel. Ce décret encadre la manière et le process pour séquestrer ces émissions résiduelles, mais aussi certifier cette mécanique.

Nous avons un cahier des charges attaché au label bas carbone.

Il peut s'appliquer à des forêts, une séquestration à travers la plantation de forêts. Il peut aussi s'appliquer aux grandes cultures. C'est l'accompagnement du monde agricole sur des pratiques moins émissives de CO₂, et aussi sur des plantations qui séquestrent plus le CO₂ que d'autres. Il peut aussi s'appliquer sur le replantage de haies en milieu rural.

Nous n'avons pas ce cas, mais ce label bas carbone peut aussi se déployer sur de l'élevage.

Ce label bas carbone est un process qui a été écrit par l'État, et qui est certifié par des auditeurs externes.

Il est totalement transparent, puisque nous retrouvons le label et nos projets sur le site de l'ADEME. Ce sont aussi des projets certifiés par des auditeurs extérieurs.

Ce n'est pas du déclaratif. On ne déclare pas séquestrer 500 tonnes de CO₂. On met en place le dispositif de label bas carbone. Ensuite, il est audité, et si au bout de cinq ans, vous avez exactement respecté le cahier des charges du label bas carbone, alors, vous recevez les « quotas d'émission », équivalents à ce que vous avez replanté. En l'occurrence, on vise 500 tonnes.

Je ne sais pas si c'est clair. En page 12, figure un schéma un peu compliqué. Il faut simplement avoir en tête que le label a été produit par l'État et qu'il est audité pour vérifier que vous respectez exactement le process et les différentes procédures.

Label bas carbone - projet Cantinière et Pyramide

Nous avons deux projets label bas carbone pour séquestrer les années 2026-2027, donc 500 tonnes pour chaque année. Ces deux premiers projets sont sur la base de la séquestration par le replantage de forêts.

Ce sont des forêts dans le Beaujolais, qui sont vers la Vallée de l'Azergues, sur du foncier départemental, parce qu'il faut que vous puissiez garantir que les forêts que vous plantez ont une pérennité d'au moins 30 ans. Il n'y a rien de tel que le foncier public pour garantir la pérennité.

Le terrain appartient au Département.

Toujours dans un souci de cohérence et de préservation de la biodiversité, et parce qu'il connaissait très bien le terrain, l'opérateur que nous avons choisi pour replanter ces forêts est l'Office National des Forêts.

L'Office National des Forêts a replanté, il y a deux ans, deux fois 3,6 hectares de forêts, qui dans cinq ans, vont générer nos 500 tonnes équivalent CO₂, qui correspondent à nos 500 tonnes résiduelles.

Deux premiers projets avec le Département et l'Office National des Forêts. Vous voyez les coteaux qui ont été replantés.

- Le projet de la Cantinière : 3,5 hectares,
- Le projet de la Pyramide, une autre parcelle : 3,8 hectares.

Deuxième Label bas carbone - projet grandes cultures

Pour les années suivantes, on a cette fois-ci signé un partenariat avec la Chambre d'agriculture du Rhône et le GEDA de l'Ozon.

Le GEDA est un groupement d'agriculteurs, qui exploitent dans l'Ozon, juste à côté. C'est pareil, on a pris le label bas carbone et on accompagne ces agriculteurs vers des cultures moins émissives, dans les modes de culture, dans tous les entrants, *via* une utilisation de produits fertilisants, phytosanitaires moindre, parce qu'ils sont aussi émetteurs de CO₂, et aussi par des semis et des plantes, le choix de plantes qui séquestrent plus le CO₂ que d'autres.

Et là, c'est pareil, nous allons prendre 500 tonnes. Nous avons un plus gros projet. Nous avons regroupé différentes entités du groupe Vinci sur la Métropole, et nous avons financé la séquestration de 4 000 tonnes. Nous prenons nos 500 tonnes, et les autres tonnes, équivalent CO₂, seront pour les autres entités de Vinci.

Voilà comment fonctionne le label bas carbone. Il est vrai que la séquestration a parfois été malmenée, parce que portée par des opérateurs n'ayant pas forcément pignon sur rue, sur des projets à l'autre bout du monde, sans véritablement de contrôle de la qualité.

Nous avons clairement choisi un label officiel et des actions locales : le Beaujolais et le Pays de l'Ozon, qui sont complètement contrôlables et totalement certifiables par des organismes extérieurs.

En fait, aujourd'hui, nous ne sommes pas certains d'avoir nos 500 tonnes équivalent CO₂. C'est au bout de cinq ans que l'auditeur dira : « *Vous avez respecté. La forêt a survécu. On vous délivre ce certificat de 500 tonnes* ».

Est-ce qu'il y a des questions ?

Mme Andrée BAZOGE.- C'est une très bonne explication, mais je pense que cela mérite une séance particulière.

M. Lionel LASSAGNE.- Pas de problème. On pourra mettre en place un comité permanent sur la question.

Mme Andrée BAZOGE.- Je n'ai pas recontacté l'ODESA.

M. Lionel LASSAGNE.- Oui. On peut le faire dans le cadre de l'ODESA.

Mme Véronique POIROT.- Le bas carbone, et cette compensation sur des projets de forêts ou d'agriculture sont évidemment de beaux projets et sont très intéressants.

Simplement, l'Aéroport impactant plusieurs départements, est-ce que des compensations sont prévues sur les deux autres départements, qui sont aussi impactés par l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry ? Il y a évidemment l'Isère et l'Ain.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait. Je vais juste vous demander en visio de vous présenter, parce que nous n'avons plus le retour.

Mme Véronique POIROT.- Excusez-moi, Véronique POIROT, DDT.

M. Lionel LASSAGNE.- Merci. Clairement, oui. Nous essayons, le plus possible, d'être proches de l'Aéroport, mais il est à cheval sur trois départements. La réponse à la question est oui.

Nous en avons d'ailleurs reparlé dans le cadre de la coopération économique et sociale, avec le territoire et les cinq communautés de communes et la communauté d'agglomération, la CAPI.

Nous en avons reparlé aux Présidents avec lesquels on a déjeuné il y a une dizaine de jours, afin qu'ils nous fassent remonter des projets. Il y a déjà des pistes. Donc oui, bien sûr.

Il faut avoir en tête que nous devons avoir un projet par an. Vous voyez que nous allons en avoir quelques-uns pour les prochaines années.

La réponse est clairement oui. Nous avons une piste dans l'Ain à confirmer, et une autre piste à nouveau dans le Rhône, sur une commune riveraine, mais nous sommes preneurs pour que l'on nous fasse remonter ces projets de reforestation ou de groupement d'agriculteurs, qui accepteraient de s'engager sur ce label bas carbone.

Je note aussi que nous mettrons en place un comité permanent. Je ferai peut-être venir l'Office National des Forêts.

Mme Andrée BAZOGE.- Un comité permanent, c'est bien, mais c'est réduit. On ne peut pas inviter toute la population.

M. Jean-Luc GARCIA.- On peut faire une conférence.

Mme Andrée BAZOGE.- Que six personnes par village, ce serait bien.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait. Dans ce cas-là, on peut plutôt prendre un autre vecteur, qui est l'Observatoire de l'Environnement Sonore de l'Aéroport (l'ODESA), qui est une association où siègent beaucoup de membres de la CCE. On peut faire une sorte de réunion publique, comme on le faisait à une époque, sur ce sujet.

Nous ferons alors venir l'organisme certificateur, ainsi que l'Office National des Forêts, et pourquoi pas la Chambre d'agriculture.

Mme Andrée BAZOGE.- Il faut les contacter.

M. Lionel LASSAGNE.- Vous aviez un intervenant pour que l'on rentre un peu dans le détail.

Je ne sais pas si M. LHUILLIER est connecté, mais on peut aussi faire venir France Nature Environnement, qui est aussi une association ONG sensible à ces sujets, parce qu'au niveau national, ces mécanismes se développent énormément.

Il y a deux autres interventions en salle.

M. Christian GONNOT.- Comment a été choisi le site du Beaujolais ? Quand on regarde la carte, le Beaujolais étant très nettement au nord de Lyon, je me demande quel impact peut avoir un reboisement dans le Beaujolais par rapport à la situation de l'Aéroport.

M. Lionel LASSAGNE.- En fait, c'est toujours pareil, quand on parle de local, tout dépend de ce que l'on entend.

C'est une approche très locale, par rapport à un opérateur qui irait compenser en Amazonie.

Ensuite, il faut avoir en tête que la séquestration ne se fait pas forcément là où le CO₂ a été émis, parce qu'en réalité, le CO₂ est émis ici, mais c'est une balance mondiale, d'une certaine manière.

La séquestration c'est quand on émet pour la planète 500 tonnes de CO₂. L'objectif c'est de séquestrer 500 autres tonnes.

À la limite, cela pourrait se faire. Nous voulons être plutôt sur des projets locaux, mais pendant longtemps, avant le label bas carbone, on est passé par une ONG qui séquestrait, et qui portait les projets, en Afghanistan, dans le monde entier.

En fait, c'est plus une comptabilité mondiale, puisque le réchauffement climatique est mondial, que véritablement locale.

Mme Charlotte CRÉPON.- Si je peux me permettre, c'est le principe global de ce que l'on appelle la séquence « éviter, réduire, compenser », qu'applique l'Aéroport.

Évidemment, vous faites en sorte de réduire et d'éviter l'émission. Sur le résiduel, que sont les 500 tonnes, il y a cette compensation.

L'Aéroport applique les principes que l'État exige de tout projet, c'est-à-dire d'avoir une compensation au plus proche du territoire, et correspondant, finalement, à la nature de l'impact résiduel, mais au plus proche du territoire.

C'est ce que disait M. LASSAGNE. Cela peut être une zone plus élargie. Rester à l'échelle du département du Rhône, de l'Isère ou de l'Ain, c'est totalement cohérent par rapport au territoire.

Là où cela peut porter à plus de débats, même si cela existe et se fait, c'est quand on va replanter des arbres, etc., ailleurs.

Donc, pourquoi pas, sur le principe, c'est autorisé, mais là, en l'occurrence, les propositions de l'Aéroport de centrer sur la zone assez éloignée autour de l'Aéroport sont cohérentes avec la législation, telle qu'elle existe, et avec l'idée de la compensation telle qu'elle existe.

M. Lionel LASSAGNE.- Pour l'instant, ce n'est pas le cas, parce que les forêts du Beaujolais ont énormément souffert, et une bonne partie d'entre elles

est morte, mais si on identifiait les forêts localement, à Pusignan tout va bien, mais sur un secteur encore plus proche, ce serait encore mieux.

Il faut aussi identifier la forêt. On ne peut pas prendre n'importe quelle forêt, et planter une forêt sur une forêt qui va bien, sinon, il n'y aurait aucun gain.

Mme Anaïs BENSÄI.- Ce n'est pas une question, mais plutôt un complément d'information. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais les compagnies aériennes font de la compensation.

Avant 2022, deux compagnies aériennes faisaient de la compensation volontaire des vols domestiques : Easy Jet et Air France.

Depuis 2022, il y a des obligations de compenser les vols domestiques et le label bas carbone est le label obligatoire pour les projets de compensation.

En 2022, c'était 50 % des vols domestiques, en 2023, je crois que c'est 70 %, et en 2024, ce sera 100 % des vols domestiques, qui devront être compensés avec des projets labellisés bas carbone ou équivalents.

Si on choisit un projet qui n'est pas en France, mais qui ne serait pas sous label, il faut qu'il passe par un expert, qui doit valider qu'il a les mêmes critères que le label bas carbone. C'était pour information.

M. Lionel LASSAGNE.- Merci pour cette précision.

M. Jean-Luc GARCIA.- Je voudrais faire quelque chose que l'on n'a pas forcément l'habitude de faire. Je voudrais remercier l'Aéroport d'avoir tenu compte de nos remarques depuis quelques années, justement sur la compensation bas carbone, qui serait à l'autre bout du monde, et qui maintenant se fait localement.

Déjà depuis quelques années, on avait réclamé que ce soit local, notamment en France, afin d'être sûr de pouvoir avoir un suivi et une pérennité sur ce qui est fait. Donc, merci d'avoir tenu compte de nos remarques.

M. Lionel LASSAGNE.- Vous avez raison Jean-Luc. Il faut rendre à César ce qui appartient à César.

Mme Charlotte CRÉPON.- Pour que cela se maintienne dans le temps, encore faut-il que des projets soient proposés. C'est vraiment l'enjeu parce que l'Aéroport est concerné par ce sujet de compensation, mais plein d'autres entreprises le sont aussi.

Si on veut rester dans des projets qui soient locaux, au sens même inter-régions, puisque là, on est à l'échelle de trois départements, il faut que des projets soient sur la table. Ce n'est pas investir dans la compensation pour le principe d'investir. Il s'agit d'avoir des projets valables.

Toute la difficulté des opérateurs va être de trouver, justement, ces projets-là. Dans vos réseaux respectifs, effectivement, parlez-en parce que nous aurons besoin de cette remontée. Un projet par an ce n'est pas rien, et là, on parle juste d'un aéroport.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait. Effectivement, aujourd'hui c'est possible parce que l'État s'est saisi du sujet.

Pendant des décennies, on a compensé à l'étranger. C'était très bien et c'était une vision de l'ONU : le nord émetteur de CO₂ compense plutôt sur les projets au sud, le sud étant la première victime du réchauffement climatique. C'était mécanique.

Je dis au passage que nous n'avons pas arrêté nos compensations à l'étranger. Nous n'avons pas remplacé le label bas carbone par les compensations à l'étranger. On continue ces programmes d'action avec les ONG. Mais, parce que l'État a créé ce label, on a pu aller sur quelque chose de reconnu aussi.

À un moment donné, je ne sais pas si vous vous souvenez, Jean-Luc, on avait imaginé de créer nous-mêmes ce label. En fait, il n'aurait été reconnu nulle part. Nous aurions certainement été très critiqués. Merci.

Système CONSTAS - toujours un décalage ?

Lors du Comité permanent, on nous a remonté un sujet, qui n'est pas nouveau : le décalage d'une heure concernant les trajectoires du système CONSTAS. Il y a un décalage d'une heure par rapport au temps réel.

Là, je vais vous redire ce que j'ai déjà dit à la dernière CCE, c'est-à-dire que nous ne sommes pas d'accord avec le SNA. Nous avons un protocole d'accord pour la livraison des données radar, qui alimentent le système CONSTAS. Ces données répondent à un cahier des charges du SNA, qui est national, et qui prend en compte différentes problématiques, dont des problématiques de sûreté aérienne, d'où notamment ce décalage d'une heure.

La position d'Aéroport de Lyon et de Toulouse, qui a exactement le même système que le nôtre -et on l'a écrit à la DSNA, mais pour l'instant, on n'a pas eu de réponse- est de dire que nous demandions qu'il y ait, certes un décalage, mais de quelques minutes, et non d'une heure, et pas plus d'une demi-heure. Aujourd'hui, la DSNA propose une demi-heure.

On demandait de réintroduire la queue de comète, la trajectoire de l'appareil derrière lui, et que ces comètes soient inscrites et qu'elles ne disparaissent pas au fil du jeu.

On demandait aussi plus d'informations sur la compagnie aérienne.

Aujourd'hui, nous ne sommes pas d'accord. Ce n'est pas une situation complètement satisfaisante.

Je comprends les impératifs et les réticences du côté du service de la navigation aérienne, pour autant, nous avons un outil qui est déclassé par rapport aux outils type *Flight radar*, qui sont quasiment sur du temps réel. C'est vrai que ce n'est pas une image radar, mais bon. Il y a des discussions.

Le président de l'ACNUSA va venir prochainement. Je crois que la date est confirmée. Je vous la donnerai tout à l'heure.

C'est un sujet que vous pouvez aborder à nouveau avec l'ACNUSA. J'en ai reparlé aussi.

À ce stade, je ne sais pas si le SNA veut ajouter... En tout cas, ce n'est pas un sujet local, mais national.

Nous, on dit que l'on a besoin de crédibiliser notre système et que l'on ne peut pas avoir autant de décalage en termes d'information, entre un système public accessible à tous, et un système opéré par les aéroports, beaucoup plus sécurisé, mais qui a moins d'informations.

M. Jean-Luc GARCIA.- D'autant que l'argument qui était donné à l'époque pour le décalage entre la trajectoire réelle et celle qui est visible, était le risque d'attentat.

Je ne suis pas sûr que ceux qui ont l'intention de commettre un attentat se contentent d'un système comme CONSTAS. Il existe d'autres systèmes bien plus perfectionnés.

J'aimerais que l'on me dise aujourd'hui combien d'avions ont été visés en France ou ailleurs dans le monde au moment de l'atterrissage ou du décollage.

Je suis désolé, mais l'argument donné pour ce décalage ne tient pas, alors qu'il existe une multitude de logiciels sur Internet, par téléphone, n'importe quoi, qui sont instantanés.

Vous parliez de *Flight radar* tout à l'heure, je peux vous dire que je l'essaie régulièrement, et c'est de l'instantané.

Quand j'ai la géolocalisation et que l'avion est au-dessus de ma tête, comme il est sur la carte, il est juste au-dessus de chez moi...

M. Lionel LASSAGNE.- C'est la raison pour laquelle nous avons pris cette image.

M. Jean-Luc GARCIA.- Vous l'avez fait exprès pour que l'on voie ma maison !

Quand l'avion est juste au dessus de chez nous, il est à l'endroit exact. Il n'y a absolument pas de décalage. S'il y avait eu des problèmes de sécurité, ce genre de chose n'existerait pas.

M. Lionel LASSAGNE.- Côté contrôle aérien...

M. Mikaël FREYCHET.- Je ne vais pas me prononcer sur le décalage, sur *Flight radar* et sur les systèmes équivalents.

Peut-être quelques remarques sur l'aspect technique de ces applications.

D'abord, il y a un doute sur le positionnement. Ce sont des choses qui nous présentent des positionnements, qui peuvent être plus ou moins justes en fonction de la zone dans laquelle vous êtes.

En fait, les systèmes sont dépendants de bords. Ils se servent d'outils qui sont présents à bord des avions, pour faire de la triangulation, *grosso modo*.

Dans certaines zones, y compris proches de l'Aéroport, il n'est pas sûr que ces outils-là soient particulièrement fiables. C'est le premier élément.

Le deuxième élément : sur les reports d'altitude de ces produits-là, là aussi, il y a un assez gros doute sur la fiabilité.

Dernier point que je soulève : la légalité de ces outils en France. Aujourd'hui, vous pouvez y accéder librement, car ce sont des outils qui sont tous hébergés, mais aucun d'eux ne l'est en France.

Il y a un sérieux doute sur le fait que ces outils, qui réutilisent des données émises dans l'Union Européenne, puissent être diffusés comme cela sur Internet. En fait, il n'est pas sûr que *Flight radar* soit légal, pour dire les choses clairement.

M. Jean-Luc GARCIA.- Cela existe depuis pas mal d'années.

M. Mikaël FREYCHET.- Oui, mais je souligne qu'il y a un doute sur la légalité de ce dispositif.

M. Lionel LASSAGNE.- On voit bien que ce n'est pas simple. Je ne renvoie pas la balle, dos à dos, à la DSNA, à l'Aéroport de Lyon ou au *Flight radar*, mais voilà...

Notre problématique est que l'on a des images d'un radar, donc des images plus précises que *Flight radar*.

Je souligne, et Toulouse avec nous, que nos systèmes sont très bridés, y compris par rapport à ces mêmes systèmes en Europe. De fait, cela les fait décrocher en termes de crédibilité.

M. Jean-Luc GARCIA.- Et en termes de résultats.

M. Lionel LASSAGNE.- Et en termes d'attractivité. C'est vrai que pour avoir un temps réel, on va plutôt sur *Flight radar*.

Système CONSTAS - dysfonctionnement cet été ?

Question posée par l'ACENAS lors du Comité permanent

Ensuite, l'ACENAS, lors du Comité permanent, nous a alertés sur des problématiques d'accès au site, des disponibilités de ce fameux site CONSTAS.

Vous savez que l'on y accède soit directement, soit par la page « Riverains ». J'ai fait quelques captures d'écran.

On a regardé, avec Mathilde. Il est possible que l'on ait eu des interruptions de service. Si on vous les signale du côté des associations, nous vous invitons à nous les faire remonter en temps réel. N'attendez pas un Comité permanent pour nous le dire.

Mathilde y va quand même souvent. Aviez-vous constaté des problèmes ?

Mme Mathilde HILY.- Ce sont souvent des problèmes pour créer le profil. C'est arrivé de temps en temps, mais il doit y en avoir au maximum cinq.

M. Lionel LASSAGNE.- On a détecté cinq problèmes. Faites-nous les remonter, pour que l'on puisse les signaler à l'exploitant du site.

Nouvel arrêté de composition de CCE

Ensuite, un point sur le nouvel arrêté de composition de la CCE, Madame la sous-préfète.

Mme Charlotte CRÉPON.- Vous ne l'avez peut-être pas encore vu, parce que nous l'avons fait hier.

L'arrêté de la CCE a été révisé. Il y a eu des échanges et une consultation des membres de la CCE pour arriver à cette révision.

M. Jean-Luc GARCIA.- Presque deux ans.

Mme Charlotte CRÉPON.- Tout à fait, mais c'est normal, car c'est un processus long. C'est l'aboutissement de ce long processus qui a été très bien travaillé. Nous en sommes très heureux, et nous avons pu publier l'arrêté hier. Cela a été un peu long parce que trois préfets le signent. Forcément, cela prend du temps. J'ai moi-même fait signer le Préfet de l'Isère dans mon bureau hier, qui était de passage à Lyon.

L'objectif était de réduire le nombre de membres de la CCE, aussi dans l'optique d'avoir plus de membres présents et d'avoir une dynamique de la CCE qui soit positive.

Nous conservons évidemment les grands équilibres dans cette composition de la CCE entre les élus, les associations et les professionnels. C'était vraiment l'objectif fixé, et qui est conservé.

Je ne sais pas si vous voulez que je rentre dans le détail de la composition. Vous l'avez, globalement.

M. Lionel LASSAGNE.- Pour l'instant, je n'ai pas envoyé l'arrêté puisqu'il a été signé hier. Je vais vous l'envoyer. On le mettra avec le compte rendu ou je l'enverrai par mail.

En fait, l'arrêté est ce que l'on avait vu, sauf que là, on a tous les noms. Toutes les collectivités ont désigné leurs membres.

Aujourd'hui, on se réunit sous ce format nouvel arrêté. On avait anticipé la signature.

Mme Charlotte CRÉPON.- On a tout fait pour que ce soit publié avant cette CCE.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait.

Désignation du Comité permanent - proposition

Ensuite, un mot sur le Comité permanent, et là, j'espère que nous n'allons pas mettre deux ans, puisque de la CCE, on extrait un Comité permanent, qui fait office aussi de Commission d'aide aux riverains.

Vous voyez qu'il faut que l'on aille assez vite. L'objectif est évidemment d'être un peu moins nombreux qu'à la CCE.

Aujourd'hui, sur les différents collèges, il y a 12 titulaires en CCE, je vous propose de passer à six pour le Comité permanent. En réalité, quand on regarde au niveau des élus et de la représentation des territoires et des collectivités, avec six titulaires, on aurait à peu près toutes les Communautés de communes : Saint-Exupéry, Dauphiné, CCEL, Miribel et Plateau, Côtière et CAPI.

On « enlèverait » la Métropole de Lyon, les départements et la Région, par rapport à une configuration CCE. C'est ce que vous voyez à gauche du tableau page 19.

M. Jean-Luc GARCIA.- On ne les voit jamais !

M. Lionel LASSAGNE.- Sachant que sur le principe, c'est compliqué ensuite d'enlever une communauté de communes plutôt qu'une autre. Je vois difficilement comment on peut descendre en dessous de six.

Donc, si le point dur c'est six, ensuite, il faut trouver six titulaires au niveau des associations, et six titulaires au niveau des professionnels.

Je vais parler des professionnels : on garderait un membre pour le syndicat de pilotes, SNA, compagnie, la FNAM, et Aéroport de Lyon. Là, ce serait bon pour les élus et les professionnels.

Maintenant, il faut déterminer les associations. J'ai eu des échanges avec vous, divers et variés. Alors, avant d'arriver aux collègues et associations...

Mme Andrée BAZOGE.- On s'est téléphoné à 23h00.

M. Lionel LASSAGNE.- Vous allez nous dire.

Mme Anaïs BENSÄÏ.- Quand je compte, cela fait cinq et pas six. Et pareil pour les associations de riverains.

M. Lionel LASSAGNE.- Les associations, comme il y a eu des discussions, on se les passe en revue maintenant.

Mme Anaïs BENSÄÏ.- Si vous ne conservez qu'une seule compagnie aérienne, cela fait cinq.

M. Lionel LASSAGNE.- On conserve une compagnie, et dans ce cas, on peut mettre un expressiste DHL.

Mme Anaïs BENSÄÏ.- Je ne sais pas si DHL est là, mais je pense que c'est une bonne idée.

M. Lionel LASSAGNE.- D'accord. On rajoute DHL. Sur les communautés de communes... Très juste.

Mme Charlotte CRÉPON.- Pour les communautés de communes, on était bon.

M. Lionel LASSAGNE.- En fait, il faut prendre le numéro. La CCEL passerait à un membre.

Les élus c'est bon. On ajoute un professionnel. Sur les associations, dites-moi, parce que nous avons eu des échanges.

M. Jean-Luc GARCIA.- On ne bouge pas. On laisse comme cela.

M. Lionel LASSAGNE.- Il faut prendre les chiffres. En fait, l'ACENAS passe à un, le CORIAS : un, France Nature Environnement : trois. Il nous manque une association. On ajoute Pusignan CRIE. Est-ce que tout le monde est d'accord ?

M. Jean-Luc GARCIA.- Une précision : pour les nouveaux entrants, peut-on expliquer les missions du Comité permanent, par rapport à la CCE, s'il vous plaît ?

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait. Le Comité permanent a particulièrement la mission de préparer l'ordre du jour des CCE. C'est ce que l'on a fait au mois de septembre pour aujourd'hui, d'une part.

D'autre part, il peut auditionner sur des sujets qui sont un peu technique. On parlait tout à l'heure du label bas carbone. Il peut auditionner des personnes qualifiées et travailler en amont de la CCE, quand on a des sujets un peu lourds, que l'on ne peut pas traiter en séance plénière.

Enfin, il fait le bilan des engagements pour l'environnement, et généralement rédige ou corédige les engagements pour l'environnement.

Il va gérer les engagements pour l'environnement, et rapporter à la CCE.

M. Jean-Luc GARCIA.- Et l'aide aux riverains.

M. Lionel LASSAGNE.- Ensuite, la CCAR (Commission Consultative d'Aide aux Riverains), qui est une instance particulière, va décider des attributions de l'aide à l'insonorisation.

Est-ce que l'on part sur cette composition ?

Mme Charlotte CRÉPON.- Les personnes présentes aujourd'hui semblent partager ces propositions, donc tant mieux, et je vous en remercie.

Beaucoup de personnes ne sont pas forcément présentes ni représentées. Je vous propose, dans le compte rendu qui sera fait, de laisser un petit délai pour que les personnes puissent se manifester, si jamais il y avait un problème.

Globalement, à la diffusion du compte rendu, on laisse une semaine ou dix jours aux autres membres habituels pour se prononcer, et s'il n'y a pas de sujet, on le valide.

M. Lionel LASSAGNE.- D'accord. C'est entendu.

Maintenant, je vous propose de passer au point 2 de notre ordre du jour, qui est un sujet que l'on a déjà vu l'année dernière.

2/ Impact du plan de suppression de balises de radionavigation au sol sur les trajectoires de départs de Lyon Saint-Exupéry, phase 2 - pour avis de la CCE

Si vous ne comprenez pas le titre, c'est normal, moi non plus, mais notre collègue du service de la Navigation aérienne va vous l'expliquer.

Souvenez-vous, on a déjà vu le premier volet, la première brique l'année dernière en CCE, et là on voit la seconde.

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- Je vais vous présenter l'impact du plan de suppression des balises de radionavigation au sol, sur les trajectoires de départs de Lyon Saint-Exupéry.

J'avais noté une mise en service au 31 octobre, mais ce sera début octobre 2024.

Trois aspects sont à prendre en compte :

D'abord, les évolutions technologiques. De plus en plus les avions sont positionnés par rapport au satellite.

Ensuite, une évolution réglementaire. J'ai noté l'IRPBN. C'est un règlement européen. Il y a aussi une réglementation de la DSNA, l'Aviation civile, qui nous impose une transition par étape des procédures satellitaires.

Le troisième aspect à prendre en compte est le budget de la DSNA, qui doit équilibrer son budget et réduire les coûts.

D'où une obligation de transformer tous nos départs conventionnels, basés par des balises au sol, en départs satellitaires.

La stratégie retenue par le SNA Centre-Est consiste à transformer tous les départs conventionnels actuels en départs satellitaires, en respectant tout simplement la politique environnementale :

- Objectif numéro 1 : Assurer la sécurité des vols.
- Objectif numéro 2 : L'impact environnemental du trafic aérien, bruit dans les basses couches et les émissions gazeuses au dessus de 2 000 mètres.
- Objectif numéro 3 : L'offre de capacité de l'Aéroport.

Nous avons des montées initiales. Quand je dis montées initiales, c'est juste après le décollage. Les montées initiales dans l'axe sont identiques par rapport aux montées actuelles, jusqu'aux premiers virages, la sécurité et le bruit.

Puis, on a une route la plus directe vers le point de sortie de l'aéronef, pour limiter au maximum les émissions gazeuses.

En page 24, figurent deux petits schémas. Ce sont les schémas de procédures, qui sont publiés.

À gauche, vous avez les procédures qui sont publiées actuellement.

À droite, vous avez les projets. Ce n'est pas tout à fait la même représentation.

Actuellement, les aéronefs s'alignent sur un axe de la balise au sol, qui est matérialisée au bout de la flèche jaune par le petit carré, qui est au nord des pistes.

Les avions décollent et vont s'aligner sur un radial de cette balise. Ensuite, ils suivent un radial et virent à une certaine distance de cette balise, soit à droite, soit à gauche.

Nous allons bientôt publier les départs sans cette balise. Les avions vont suivre l'axe de piste. On a gardé, comme je le disais précédemment, le premier point de virage, qui est identique.

Vous avez à gauche, à six ou sept kilomètres de la balise, le point qui est matérialisé par un emplacement satellitaire, et à droite, le point qui se trouve exactement à la même distance qu'actuellement.

Vous voyez deux départs. Ce n'est pas que les avions vont tous décoller de la piste de gauche ou de la piste de droite, mais ces départs-là vont complètement être paramétrés dans les machines. Il faut que l'on paramètre automatiquement aussi bien la piste de gauche que la piste de droite, en cas de fermeture d'une piste. Ce qui a été le cas cet été.

Actuellement, les avions décollent sur la piste de gauche ou droite, majoritairement de la piste de droite, mais ils vont chercher un radial.

Donc, un seul départ est matérialisé.

C'est pour les départs face au nord.

Pour les départs face au sud, on retrouve la même stratégie qu'actuellement : à gauche, la balise qui est toujours au nord des pistes. Les avions décollent et vont toujours chercher un radial de cette balise. Après, il y a le premier virage, qui est assez tôt, pour les départs vers le nord. Puis, vous avez deux virages est et ouest.

Le projet futur : on revient à la même stratégie que face au nord, c'est-à-dire que l'on décolle dans l'axe. Vous avez un premier virage vers la gauche

pour les départs vers le nord, qui est exactement à la même distance qu'actuellement.

Ensuite, entre sept et neuf nautiques (en gros deux ou trois kilomètres), que l'on a matérialisé avec un seul virage, on s'est aperçu qu'au niveau aéronautique c'est exactement identique : vous avez le virage à droite et à gauche.

J'ai mis les petites flèches. En gros, j'ai matérialisé en vert les fameux points de virage, qui sont strictement identiques.

Je viens vous demander votre avis, parce qu'il y a une réglementation nationale, que j'ai matérialisée ici, par l'arrêté du 24 janvier 2022. À partir du moment où on modifie les trajectoires des avions sur un terrain « acusé », on doit demander une étude d'impact de la circulation aérienne, une EICA, à la Mission Environnement, chose qui a déjà été faite.

Aujourd'hui, je vais vous montrer les conclusions de cette étude par rapport à la stratégie que je vous ai présentée tout à l'heure.

Quand la Mission Environnement a fait cette étude d'impact, elle s'est intéressée à trois impacts : visuel, sonore et environnemental.

Évolution de l'impact face au nord

Au niveau de l'impact visuel, à gauche, vous avez les conclusions, et à droite, sont schématisées les enveloppes actuellement survolées et les enveloppes qui seront survolées une fois la mise en place des départs satellitaires.

La situation *statu quo* est en bleu. La situation projet est entourée d'un trait vert. On voit les zones nouvellement survolées.

Au niveau de l'impact visuel pour les départs nord, c'est strictement identique.

Ce sont les conclusions de l'EICA, et non les miennes.

Pour l'impact sonore, il y a 351 habitants de moins impactés, par rapport à un niveau sonore de 62 décibels (une conversation dans un salon).

Au niveau de l'impact environnemental, il est stable. Nous n'avons presque pas modifié les trajectoires par rapport à ce qui existe actuellement.

Vous voyez que les zones nouvellement survolées sont très faibles : 1,9 %. Je ne peux pas vous dire exactement où elles se trouvent. C'est l'autoroute qui va vers Genève.

Les zones habitées sont moins survolées. Une petite explication : maintenant, les avions vont vraiment rester dans l'axe des pistes et non aller s'aligner sur le radial, et légèrement se décaler vers l'ouest. C'est ce qui explique qu'il y a un peu moins d'habitants survolés, au niveau de la partie ouest de la zone.

Voilà pour l'évolution de l'impact face au nord.

Évolution de l'impact face au sud

Face au sud, on retrouve les trois impacts.

L'impact visuel est légèrement décalé vers l'ouest. On le voit très bien au niveau de la couleur des zones.

Au niveau de l'impact sonore, 779 habitants sont moins impactés.

L'impact environnemental est stable.

Cela s'explique aussi du fait que, maintenant, les avions vont monter dans l'axe avant de virer et non aller s'aligner sur un radial.

Conclusions

Au niveau des conclusions, si je synthétise les deux impacts, nord et sud, on constate qu'aucun flux actuel n'est modifié, que les impacts visuel et environnemental vont rester inchangés, et que l'impact sonore est très légèrement diminué.

Effectivement, au niveau population, c'est très faible. De toute façon, on ne peut pas faire moins.

Si vous avez des questions.

M. Lionel LASSAGNE.- Merci pour la présentation. Je vous laisse poser vos questions si vous en avez. Encore une fois, l'année dernière, tu nous avais présenté quelque chose d'un peu similaire, c'était la même...

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- C'était la phase 1 avec deux balises. Là, il y a quatre balises qui disparaissent, et qui sont beaucoup plus rapprochées, de 5 km.

M. Lionel LASSAGNE.- Il y a une question dans la salle avec Jean-Luc.

M. Jean-Luc GARCIA.- On en avait déjà parlé la dernière fois. La diminution de l'impact sonore sur un rayon de 20 km autour des pistes ne change pratiquement pas.

M. Lionel LASSAGNE.- Vous voulez que je remette la carte, face au sud et face au nord ?

M. Jean-Luc GARCIA.- C'est à peu près 20 km. Cela ne change pas, puisque les avions sont toujours là, et sont toujours à la même altitude. Je me demande d'où vous sortez les 779 habitants au sud. Dans cette partie-là, il y a très peu de constructions, et très peu d'habitations.

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- Vous avez toute la zone. La zone la moins survolée est là.

M. Jean-Luc GARCIA.- Elle n'était pas vraiment impactée jusqu'à maintenant. La zone de bruit était très faible dans ces endroits-là. Il y avait très peu de dispersion. Ce que l'on récupère d'un côté, on le perd de l'autre. Cela ne change pas fondamentalement les choses sur un rayon de 20 km autour de l'Aéroport.

M. Lionel LASSAGNE.- C'est un peu la conclusion, Jean-Luc.

M. Jean-Luc GARCIA.- Oui, oui, c'est juste pour se mettre en conformité. Sinon cela n'apporte pas grand-chose.

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- C'est tout à fait cela. On se met en conformité de la réglementation européenne et nationale, en supprimant des balises au sol.

Mme Cécile DU CLUZEL.- Et en vérifiant que cela n'a pas un impact négatif.

M. Jean-Luc GARCIA.- Moi, ce qui m'intéresserait, c'est d'avoir un impact positif.

Mme Cécile DU CLUZEL.- Ah oui, c'est encore mieux. Ce serait la cerise sur le gâteau !

M. Jean-Luc GARCIA.- C'est bien de changer les choses, mais c'est juste un changement technique par rapport au matériel existant aujourd'hui, mais sur le plan des riverains, cela ne change pas grand-chose.

Mme Cécile DU CLUZEL.- Mais c'était présenté de cette façon. Ce n'est pas vendu comme étant une amélioration.

M. Lionel LASSAGNE.- Ce n'est pas une mesure environnementale.

Mme Cécile DU CLUZEL.- Cela aurait pu avoir un impact négatif et là, on vérifie qu'il n'y en a pas.

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- On a été obligé de vérifier l'impact environnemental sonore. On se doutait, dès le début, que l'on n'allait pas révolutionner l'impact sonore.

M. Lionel LASSAGNE.- Y a-t-il d'autres questions dans la salle ? Non, alors, peut-être en visio ?

M. Patrick BATTISTA.- J'ai bien entendu les observations de Jean-Luc. Elles avaient déjà été évoquées à plusieurs reprises. On a bien compris tout cela.

Pour le coup, j'avais la même observation, mais vous y avez déjà répondu : sur la partie nord, ce n'est pas 779 habitants moins impactés, mais 351.

L'important est que l'on ait bien compris qu'il n'y a pas d'effets supplémentaires négatifs.

En revanche, si réellement, il y a des zones moins impactées, il y a une surface impactée un peu plus grande, mais c'est peut-être sur nos secteurs, et il faudrait le vérifier, une zone où il y a un petit peu moins de densification. Cela reste à vérifier. On le vérifiera avec les collègues. Jean-Philippe est là également.

Nous avons déjà fait ces remarques et vous y répondez. Il n'y a pas de souci. Nous serons vigilants à ce que l'impact ne soit pas négatif. Effectivement, on sait très bien que ce n'était pas l'objectif attendu de réduire tous ces effets avec cet outil-là.

Merci quand même d'avoir fait la démarche et le travail.

M. Lionel LASSAGNE.- Merci. Y a-t-il d'autres interventions ?

Je vous propose, comme l'année dernière, de lancer l'avis de la CCE. Je vais vous appeler. Dès lors que le titulaire est présent, on s'arrête au titulaire. Sinon, j'appelle le suppléant.

Le collège des professions aéronautiques :

Quelle est la position d'Hervé FOURNERAT et de Jean-Jacques ELBAZ ?

Ensuite, les contrôleurs aériens :

M. Mikaël FREYCHET.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Contrôleurs aériens : 1.

Ensuite, les usagers :

Nicolas COTTIN ou Reginald OTTEN ou Francis GRESS ou Pierre COURSIMAULT ?

M. Pierre COURSIMAULT.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Le Syndicat des compagnies aériennes :

Jean-Pierre BES ou Jean-François DOMINIAK ou Bernard
CONSTANTIN ou Florinne VASSEUR ?

La FNAM :

Anaïs BENSÄI ?

Mme Anaïs BENSÄI.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Maryse JANNAS ?

Mme Maryse JANNAS.- Je valide.

M. Lionel LASSAGNE.- L'exploitant :

Tanguy BERTOLUS ?

M. Tanguy BERTOLUS.- Je vote pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Lionel LASSAGNE : pour.

Delphine BARES ou Jean-Yves DUBOIS ou Ludovic GAS ?

M. Ludovic GAS.- Je vote pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Nous avons les trois exploitants. Merci.

Ensuite, pour les élus :

Jean-Louis TURMAUD ou Bruno GINDRE ?

Pour les Collines Isère :

Christian REY ou Alain CAUQUIL ?

Pour la Communauté de communes de l'Est Lyonnais :

Claude VILLARD ou Patrick FIORINI ou Pierre MARMONIER ou Florent RUZ ?

Pour la Communauté de communes Miribel et Plateau :

Dans l'arrêté, avez-vous les titulaires ? Je ne sais pas pourquoi je ne les ai pas.

Communauté de communes de Miribel et Plateau :

J'appelle les représentants des communes de Miribel et Plateau, titulaires ou suppléants. Ils ne sont pas connectés.

Pour la Communauté de communes Côtière :

Jean-Philippe FAVROT ?

M. Jean-Philippe FAVROT.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Pour la CAPI :

Jean PAPADOPULO ou Patrick NICOLE-WILLIAMS ?

Ensuite, les départements :

L'Ain :

Charles de la VERPILLIERE ou Jean-Pierre GAITET ?

L'Isère :

Damien MICHALLET ou Gérard DEZEMPTE ?

Le Rhône :

Daniel VALERO ou Frédéric PRONCHERY ?

Pour la Métropole :

Le sénateur Gilbert-Luc DEVINAZ, mais je crois qu'il nous a quittés, ou Nathalie DEHAN ?

Pour la Région :

Paul VIDAL ou son suppléant ? Non.

L'ACENAS :

Maryse CHAMPION ou Didier LAVERGNE ?

Mme Sylvie GINET.- Pour l'ACENAS, je suis présente et je suis pour.

M. Lionel LASSAGNE.- D'accord, je vais arriver vers vous. J'appelle tout le monde, dès que les titulaires ne sont pas là.

Didier LAVERGNE, Marc OTTOGALLI, Sylvie GINET ? Madame, allez-y.

Mme Sylvie GINET.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Dominique MAILLET ou Catherine REMBOWSKI ?

Le CORIAS :

Andrée BAZOGE ?

Mme Andrée BAZOGE.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Jean-Luc GARCIA ?

M. Jean-Luc GARCIA.- Oui.

M. Lionel LASSAGNE.- On a les deux titulaires.

FNE Auvergne-Rhône-Alpes :

Jean-Paul LHUILLIER ?

M. Jean-Paul LHUILLIER.- Oui, pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Je n'appelle pas le suppléant.

L'ADEJ :

Noël GODDET ou Marc PAGANO ?

Montjay :

Christian GONNOT ?

M. Christian GONNOT.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Ensuite, **Les Amis du Goriot :**

Jean-Vincent BOTTINELLI ?

M. Jean-Vincent BOTTINELLI.- Pour.

M. Lionel LASSAGNE.- Je n'appelle pas le suppléant.

Pusignan CRIE :

Jean-Pierre GEREZ ou Andrée GIVERNAUD ? Absents.

Naturellement Vilette :

Paul ARNOLLET ou Angèle LEROY ?

Merci pour vos avis. Je vais faire le décompte.

Résultats du vote :

Pour : 14 ; Contre : 0 ; Abstentions : 0.

Sommes-nous d'accord sur le décompte ? Parfait. Je remettrai dans le tableau. Je ne sais pas pourquoi Excel n'a pas fonctionné.

M. Jean-Luc GARCIA.- Heureusement qu'il n'y a pas de notion de quorum.

Mme Charlotte CRÉPON.- C'est la question que je posais, car j'avais un doute.

M. Lionel LASSAGNE.- Je vous propose de passer au point suivant à l'ordre du jour, en laissant la parole à Nathalie SPYCKERELLE de la DSAC Centre-Est, qui va vous parler du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

3/ Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Aujourd'hui, on voulait vous parler du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Ce n'est pas aujourd'hui que nous allons voter la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement, mais aujourd'hui, c'est un point d'information.

Je vais juste vous rappeler :

- Le contexte des cartes stratégiques de bruit, parce que c'est la suite logique ;
- Le calendrier dans lequel on se place ;
- On va faire un bilan des actions du PPBE en cours ;
- Ensuite, je vous dirai rapidement ce qu'est la prochaine étape.

Cartes stratégiques de bruit de 4^{ème} échéance

Vous vous rappelez que nous les avons présentées à la dernière CCE, au mois de mars. C'était pour dresser un état des lieux du bruit, autour de l'Aéroport de Saint-Exupéry.

Si vous vous rappelez, il y avait quatre cartes : une carte en LDEN, sur le bruit sur 24 heures, une carte en *LNight*, du bruit sur la nuit (22h00 - 6h00) et chaque fois, c'était à court terme et à long terme. Cela fait quatre cartes en tout.

Ces cartes ont été approuvées par arrêté inter préfectoral le 12 juillet 2023, qui a été publié avec tous les documents annexes (les tableaux d'exposition, le résumé non technique) aux Recueils des Actes Administratifs du Rhône, de l'Ain et de l'Isère. Il est consultable librement sur Internet, notamment sur le site de la préfecture du Rhône.

Je pense qu'il a aussi été repris sur les sites des préfectures de l'Ain et de l'Isère. Je ne suis pas allée vérifier, mais cela devait être fait, en tout cas, c'était envisagé.

La prochaine étape, après les cartes stratégiques de bruit, c'est la révision du PPBE.

M. Jean-Luc GARCIA.- Quand un arrêté est publié, les membres de la Commission ne pourraient-ils pas recevoir un mot de la préfecture, disant que tel arrêté sur tel sujet a été publié ?

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- L'arrêté a été transmis à toutes les communes concernées, et aux services de l'État concernés. Effectivement, il n'a pas été transmis aux membres de la CCE en tant que tels.

M. Jean-Luc GARCIA.- Ne peut-on pas prendre l'engagement de le faire, sinon cela oblige à aller visiter les sites régulièrement ?

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- On vous fait l'information aujourd'hui, mais après, oui.

M. Jean-Luc GARCIA.- Ce serait bien que nous soyons avertis.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- C'est noté.

Calendrier de révision du PPBE

La procédure d'approbation du PPBE prévoit une consultation de la CCE pour avis, donc avec un vote, une consultation du public d'une durée de deux mois et une approbation par un arrêté interpréfectoral des trois préfets concernés.

La ligne que je vous présente en page 36, il faut la prendre à l'envers. On commence par la droite : l'approbation de l'arrêté préfectoral va avoir lieu, normalement, avant le 18 juillet 2024. Il n'est pas sûr que l'on tienne nos délais, mais on va tout faire pour.

Ce qui veut dire que tout le reste de la procédure doit se passer avant. Nous prévoyons une consultation publique au printemps 2024. Cela devrait se

faire en ligne, comme c'est l'habitude maintenant sur le site des consultations publiques.

Entre le printemps et le 18 juillet, on fera la synthèse de ce qui sera ressorti de toutes ces consultations.

L'avis de la CCE doit intervenir avant. Ce sera donc pour la prochaine CCE de début 2024.

Aujourd'hui, 17 octobre 2023, c'est un point d'information, pour vous faire un point d'étape sur l'état du PPBE en cours, et où nous en sommes des actions qui étaient prévues dans le dernier PPBE.

Finalement, ce PPBE a été approuvé en 2021, mais il couvrait la période 2019-2023, et comme il n'a été approuvé qu'en 2021, vous n'avez pas eu de point d'étape depuis. On s'est dit que c'était une bonne occasion de le faire. De toute façon, c'est requis pour la révision du PPBE. On fait donc d'une pierre deux coups.

Bilan des actions du PPBE 2019-2023

Dans le PPBE en cours, différents types d'actions ont été définies :

- Des mesures S, comme réduire le bruit à la source. C'est pour l'amélioration des performances acoustiques des moteurs ;
- Des mesures P, comme planification des sols ;
- Des mesures O, comme mesures opérationnelles. Ce sont les procédures de navigation aérienne ;
- Des mesures R, comme restriction d'exploitation ;
- Des mesures C, comme communication, formation, information, études ;
- Des mesures A, comme autres : tout ce qui ne rentre pas dans les catégories précédentes.

Les actions de type S :

On en avait deux.

La première était poursuivre la participation de la DGAC au sein du CAEP (Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation). C'est un comité international, qui travaille au sein de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

C'est une action qui ne dépend pas de nous localement, puisque ce n'est pas nous qui participons à ce comité. C'est au niveau de la Direction du Transport Aérien de la DGAC, à Paris, en administration centrale. C'est une action permanente, parce que la participation de la DGAC est « institutionnalisée », j'ai envie de dire.

Une personne à temps plein participe à ce comité et fait une quinzaine de réunions par an. C'est une action permanente qui, de fait, est réalisée.

Concrètement, l'objectif de ce comité est de déboucher sur de nouvelles normes, plus contraignantes, typiquement, définir un nouveau chapitre acoustique plus contraignant pour la conception des moteurs.

Maintenant, l'actualité étant ce qu'elle est : il y a eu la guerre en Ukraine, et cela a un peu retardé certaines discussions. Dans ces discussions, on se base sur les données fournies par les industriels. Dans un climat pas forcément de confiance vis-à-vis de la guerre en Ukraine, il peut y avoir des rétentions d'informations.

Néanmoins, le groupe continue de travailler. En termes de réunions plénières des groupes de travail dédiés, on est sur trois à cinq réunions par an, qui sont complétées par des sous-groupes thématiques.

Cette action est suivie de très près par la Sous-direction du Développement Durable à Paris, et est réalisée de façon permanente.

Je vous ai mis un petit code couleur très simple : en bleu, ce sont les actions permanentes, en vert, c'est ce qui est réalisé, en orange, c'est ce qui est en cours, et en rouge, c'est ce qui n'est pas fait.

La seconde action de type S est la modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques.

Je vais peut-être laisser Lionel LASSAGNE dire quelques mots là-dessus. C'était une action pour ADL.

M. Lionel LASSAGNE.- Effectivement, cette modulation est opérationnelle, et on l'a combiné aussi avec les émissions de NOx.

En fait, sur les redevances d'atterrissage, vous avez deux modulations qui vont encourager les avions les moins bruyants et les moins émissifs.

En revanche, elles vont pénaliser, schématiquement, la flotte la plus ancienne, à partir du bruit et des émissions de NOx, donc des émissions de polluants.

On a cette double modulation.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Merci. S'il n'y a pas de questions, on peut passer à la suivante.

Les actions de type P :

Parmi ces actions de type P, il y en avait une qui s'appelait : améliorer l'information concernant les nouveaux arrivants dans les PEB.

C'était notamment pour la zone D. Cette action devait être portée, notamment, par les services de la DDT.

Cela ne se voit pas, mais c'est la couleur orange : en cours. C'est bien pris en compte, simplement, je l'ai mis en cours, car je n'ai pas reçu tous les éléments pour faire le bilan exact de quand cela a été fait et comment, mais ce sera fait pour la révision du PPBE. Pour la prochaine présentation que vous aurez sur le sujet, on aura tous les éléments, mais à date, je n'ai pas tout.

J'ai groupé les trois suivantes, car c'est le même sujet. C'est l'opportunité de révision du Plan de Gêne Sonore, et, si oui, la mise en action du PGS.

Et si on fait tout cela : réactiver la TNSA pour réalimenter les caisses pour pouvoir financer l'insonorisation des logements.

Clairement, cela n'a pas été fait sur la durée du PPBE en cours, du fait de la crise Covid. Le trafic ayant lourdement chuté en 2020, il n'était pas du tout pertinent de lancer une étude de révision du PGS.

Pour ceux qui ne se rappellent pas, on calcule le PGS sur une projection de trafic en année N+1. Si on part d'une année N catastrophique, on prend un trafic N+1 un peu moins catastrophique, mais quand même. Cela aurait réduit drastiquement les courbes. Donc, cela n'avait pas d'intérêt.

En revanche, aujourd'hui, le trafic étant reparti, on peut raisonnablement faire cette étude. Nous avons lancé en septembre les premières récoltes de données. C'est un peu long. On espère saisir le STAC pour faire l'étude d'ici la fin de l'année, ou début 2024.

Dans tous les cas, ce ne sera pas réalisé pour la période couverte par le PPBE actuel, mais on va le reconduire dans le prochain PPBE, pour continuer à le suivre. Vous serez évidemment informés au fur et à mesure. Cela pourra aussi être formalisé dans le cadre du PPBE.

En fonction du résultat de l'étude, on décidera si oui ou non il faut demander la mise en révision. Et si oui, dans ce cas-là, on réactivera la TNSA en conséquence.

La dernière action de type P est la campagne de sensibilisation des propriétaires des logements concernés par le PGS. C'était une action ADL.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait. Nous continuons à communiquer sur la TNSA. Vous l'avez vu tout à l'heure dans les chiffres. On a encore des demandes et des dossiers. On purge tout doucement le résiduel des logements restants. On continue à avoir une information sur ces sujets-là.

D'ailleurs, l'école de Jons a été réceptionnée, mais on va faire un petit quelque chose avec M. VILLARD, sur l'école de Jons. On maintient cette communication, même si, effectivement, elle est vraiment au fil de l'eau.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Si jamais le PGS est réalisé, etc., cela reprendra de nouveau.

M. Lionel LASSAGNE.- S'il y a un nouveau PGS, il est clair que cela reprendra de nouveau.

M. Jean-Luc GARCIA.- Est-ce un nouveau programme ou pas ? Cela peut exclure complètement les 50 ou 60 logements qui restent.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Non.

M. Jean-Luc GARCIA.- Si le PGS est restreint, cela exclura forcément un certain nombre de logements, qui n'ont pas été traités. Souvent, il s'agit de logements qui sont sur la limite des 50 hectares*.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Je ne sais pas. De toute façon, la pré-étude nous le dira.

En le prenant en compte, nous déciderons collectivement s'il faut réviser ou pas le PGS. Cela fera partie des critères.

Les actions de type O :

Il y en a trois.

La première : les procédures de descente continue. J'ai écrit rapidement : « Action réalisée, expérimentation en cours qui va être pérennisée ».

Si vous vous rappelez, Jean-Christophe CLOUTOT vous avait présenté, à la CCE de l'année dernière, l'expérimentation en descente continue.

Concrètement, nous avons maintenant un peu de recul sur le suivi des descentes continues. Nous avons quelques chiffres.

Évidemment, avec la crise Covid, le nombre de vols en descente continue a diminué, et forcément il y a eu beaucoup moins de trafic.

Depuis, c'est reparti, et l'expérimentation qui a débuté le 1^{er} mars 2023, avec la publication des nouvelles trajectoires d'approche initiale, donne de bons résultats : environ 50 % de vols.

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- 52 %, et aucun palier à l'arrivée.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Tu veux peut-être détailler un peu plus cette action-là ?

M. Jean-Christophe CLOUTOT.- Quand on avait commencé l'expérimentation, on était à 40 % d'avions en descente continue. Je confirme que la descente continue, c'est aucun palier. Par rapport aux gens qui habitent sous le dernier palier avant la descente, c'est zéro palier.

On était, en gros, à 40 %. Maintenant, on est à 52 %. Au niveau des compagnies, c'est vraiment apprécié et c'est beaucoup utilisé par les contrôleurs aériens. On augmente notre pourcentage en permanence.

Nous pouvons encore faire mieux. Il y a aussi un gros travail à faire au niveau des compagnies, parce que c'est quand même le pilote qui conduit sa machine, et qui peut faire les descentes continues.

Nous sommes vraiment très contents. Je ferai un bilan en début d'année prochaine, mais c'est assez positif. Je ne sais pas si vous l'avez ressenti en tant que riverains.

M. Jean-Luc GARCIA.- Je ne l'ai pas ressenti, parce que je suis au bout du palier. Je suis déjà dans la descente.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- C'est en amont que les améliorations se concentrent.

Les deux autres actions sont : une identification des zones sensibles et des modifications pour améliorer leur situation. C'est tout ce que Jean-Christophe CLOUTOT vous a présenté tout à l'heure : les procédures de départ RNAV, qui doivent être publiées au 31 octobre 2024. Cela répond exactement à cela. En fait,

ces deux actions-là ont été couplées. Je n'y reviens pas, parce que Jean-Christophe vous l'a très bien expliqué.

M. Jean-Luc GARCIA.- Sur cette action, il y aura forcément une incidence au niveau du PGS, puisqu'une partie est moins impactée.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- La dispersion sera peut-être un peu moindre, oui. Peut-être, mais cela devrait être assez limité. À voir.

M. Jean-Luc GARCIA.- Si les habitants qui se trouvent dessous sont différemment impactés, il y aura forcément une incidence, puisque certains sortiront et d'autres entreront.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- L'étude nous le dira. On regardera cela de près.

Les actions de type R :

Ensuite, on avait deux actions de type R comme restriction.

La première, vous la connaissez bien : maîtriser les nuisances sonores nocturnes. C'était la réalisation d'études d'impact selon l'approche équilibrée pour la définition de la restriction d'exploitation. Cela a débouché sur une modification de l'arrêté de restriction de Saint-Exupéry.

Les modifications sont entrées en vigueur au 1^{er} février 2023. C'est tout récent. On a commencé la surveillance de ce point-là aussi, en conséquence. On détecte régulièrement les compagnies qui viennent avec des avions de Chapitre 3, avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNB, entre 22h00 et 6h00.

La seconde action : veiller au respect des trajectoires standardisées de départ. C'est une action permanente, qui fait partie de notre surveillance systématique.

Concrètement, il y a beaucoup de déviations des trajectoires, mais il y en a très peu qui constituent des manquements, parce que la plupart concerne des déviations en raison de conditions météorologiques.

Mme Anaïs BENSÄI.- J'ai une petite question par rapport à la première. Vous dites que vous détectez régulièrement des compagnies. Avez-vous une idée du nombre de cas de manquements, de votre côté ?

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Depuis que l'on fait cela, on a relevé 35 mouvements avec des avions de Chapitre 3 inférieurs à 13 EPNB. Sur les 35, 20 bénéficiaient d'une dérogation avec le droit du « grand-père » (l'arrêté prévoyait une période transitoire de trois ans), et 2 exemptions pour raisons de sécurité. C'était un avion qui ne venait pas du tout à Lyon à la base, et qui s'était posé, en urgence, pour une question de sûreté (un bagage à bord qui ne devait pas y être).

Les 13 restants ont été notifiés aux compagnies. Ils passeront vraisemblablement à l'ACNUSA l'année prochaine.

M. Lionel LASSAGNE.- Vous allez avoir quelques dossiers, Madame BAZOGE.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Il y en aura beaucoup au début, puis, cela va se tasser, une fois que ce sera bien assimilé par les compagnies. Ce n'est pas choquant.

Je disais qu'il y a beaucoup de déviations dues aux conditions météorologiques. Il ne vous aura pas échappé qu'ici, il y a quand même beaucoup d'orages. Quelques déviations constituent des manquements, qui sont sanctionnés par l'ACNUSA.

Quelques chiffres : on a notifié six manquements en 2019, un en 2020, un en 2021 (c'était la crise Covid), cinq en 2022, dont trois ont déjà été sanctionnés, deux sont en attente et vont passer bientôt. Pour l'instant, en 2023, on en a trois. On en aura peut-être encore un ou deux d'ici la fin de l'année, mais peut-être pas, si les compagnies ne font pas de manquement.

M. Jean-Luc GARCIA.- Ce sont les mêmes compagnies ? Sans nom. Non ? Pas forcément ?

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Pas forcément. Il y en a qui reviennent, mais ce n'est pas... Il n'y a pas encore de schéma régulier. L'échantillon est assez petit, malgré tout, pour faire des statistiques.

Les actions de type C :

Beaucoup d'actions permanentes :

- Les deux réunions annuelles de la CCE. C'est entré dans le fonctionnement habituel.
- L'information des riverains *via* le site Lyon Aéroport.
- CONSTAS et les « Chevelus ».

Lionel, si tu veux dire quelque chose sur les 14 et 15 ? On en a déjà parlé pour le système CONSTAS.

M. Lionel LASSAGNE.- Oui, on en a déjà parlé. Le site Riverains, c'est le site dédié aux riverains. La partie développement durable n'est plus noyée dans le site *Corporate* et passagers. On a un site spécifique, qui héberge l'ensemble des dispositions en faveur du territoire : le mécénat, l'aide à l'insonorisation, CONSTAS, Lyon Aéro Emploi, etc.

M. Jean-Luc GARCIA.- Les comptes rendus de CCE.

M. Lionel LASSAGNE.- Les comptes rendus de CCE, les indicateurs... On a tout regroupé sur un site. D'ailleurs, il est très bien référencé, parce que, si vous marquez « Riverains », sous Google, même sans Saint-Exupéry, vous tombez sur ce site.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Est-ce qu'il y a des questions sur ces actions-là ? Non. On passe à la suite.

Actions de type A :

C'était les actions « autres », les engagements pour l'environnement, mais vous les connaissez bien aussi. Je ne sais pas si vous avez besoin que Lionel revienne dessus.

Et ensuite ?

Ensuite, il y a un nouveau PPBE. La prochaine étape consiste à réviser le PPBE. Pour ce faire, il va falloir définir un nouveau plan d'actions.

Évidemment, on va reprendre des actions qui existent déjà et que l'on n'a pas terminées. Typiquement, la révision du PGS.

On a quelques idées pour construire ce plan d'actions, mais le but n'est pas de le faire dans notre coin. Vous avez certainement aussi beaucoup d'idées. N'hésitez pas à nous les faire remonter, soit auprès de Lionel, soit auprès de moi.

M. Lionel LASSAGNE.- Comme on n'a pas eu la même temporalité entre le PPBE et les engagements pour l'environnement, il y a un décalage.

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Cela va un peu se recalculer.

M. Lionel LASSAGNE.- Nous allons pouvoir recalculer les engagements avec le nouveau PPBE

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Le prochain PPBE couvrira la période 2024-2028.

N'hésitez pas à nous faire part de vos idées. Nous examinerons ce que l'on peut inscrire au PPBE.

Je vous rappelle la prochaine étape : ce sera la prochaine CCE. Nous vous consulterons vraiment sur le projet de PPBE révisé.

Évidemment, nous vous le transmettrons en amont pour que vous puissiez en prendre connaissance et voter de façon éclairée. J'ai terminé.

M. Lionel LASSAGNE.- Merci Nathalie. Est-ce que dans la salle, hormis les applaudissements de Mme BAZOGE, il y a des questions ? Il n'y a pas de questions. Peut-être en visio ?

Mme Charlotte CRÉPON.- Manifestement, vous avez été très claire. On a donc achevé cette CCE. Il y avait plusieurs sujets que vous aviez déjà vus avant. Il n'y a pas de surprise par rapport à ce qui vous a été présenté.

Je terminerai très rapidement par remercier l'équipe de l'Aéroport et de la DSAC, qui ont préparé cette Commission, et qui, évidemment, au-delà de la CCE, du Comité permanent, travaillent aussi à prendre en compte et à améliorer l'impact environnemental et bruit de l'Aéroport sur les usagers.

Merci à vous pour toutes ces relations positives que vous entretenez. Nous ne serons pas toujours d'accord et, évidemment, nous ne pourrions pas toujours valider vos propositions, mais l'important c'est d'avoir un dialogue et une amélioration, finalement, permanente de ce que l'on peut proposer dans le cadre, on va dire, réglementaire au sens large, au travers de cette CCE.

Merci aux équipes pour tout ce travail continu, au-delà de cette seule réunion.

On se revoit en début d'année.

M. Lionel LASSAGNE.- Généralement, c'est juste avant les vacances de février, ce qui nous permet... Peut-être que pour le PPBE, ce sera un peu juste. Alors, en mars. On aura les chiffres compilés de l'année et puis, le PPBE.

Mme Charlotte CRÉPON.- Nous aurons une réunion spécifique pour la présentation du rapport de l'ACNUSA.

M. Lionel LASSAGNE.- Tout à fait. Le Président de l'ACNUSA...

Mme Nathalie SPYCKERELLE.- Le 15 novembre.

M. Lionel LASSAGNE.- Le 15 novembre à 14h30.

M. Jean-Luc GARCIA.- Ici ?

M. Lionel LASSAGNE.- Dans cette salle. Vous allez recevoir, cette fois-ci, par l'ACNUSA, une invitation. Je ne voulais pas que les dates se confondent avec aujourd'hui, mais cet après-midi, je vous enverrai une réservation de date. Donc mercredi 15 novembre, 14h30, avec le Président de l'ACNUSA et le nouveau représentant local de l'ACNUSA, que vous connaissez bien, puisqu'il a été un des membres éminents d'ODESA. Vous voyez, Madame BAZOGE, qu'ODESA mène à tout, même au collège de l'ACNUSA.

Mme Charlotte CRÉPON.- Ce sera une réunion consacrée à la présentation du rapport de l'ACNUSA, adapté aussi à Lyon Saint-Exupéry, évidemment.

Mme Andrée BAZOGE.- Il faudrait quand même un peu plus d'élus.

M. Lionel LASSAGNE.- On ne vous entend pas du tout, Madame BAZOGE. Je regrette le faible nombre d'élus présents. En revanche, c'est tout à l'honneur de ceux qui le sont.

Mme Andrée BAZOGE.- Le nombre de membres a quand même diminué. Je pense que les gens peuvent faire l'effort pour être là régulièrement, deux fois par an. Que pouvons-nous faire ? Vous, nous. Je crois que ce n'est pas normal.

Mme Charlotte CRÉPON.- Le fait d'être passé en visio facilite les choses pour celles et ceux qui ne peuvent pas se déplacer. Force est de constater que malgré tout, il peut y avoir des absents.

J'encourage tous les membres à assister à cette CCE, parce que c'est un moment d'information et de débats. C'est important que l'ensemble des membres soit présent.

Je ne sais pas si je fais une sur-interprétation, mais si les collectivités ne sont pas présentes, c'est peut-être parce que les relations avec l'Aéroport et les conséquences possibles sur les territoires sont finalement assez apaisées.

Cela ne veut pas dire, parfois, qu'il n'y a pas de difficultés, mais peut-être que c'est ce qui explique que les collectivités ne soient pas toujours

présentes, parce que *in fine*, l'Aéroport, au-delà de ses CCE, a des rapports avec les collectivités, que des choses peuvent être traitées et qu'il n'y a peut-être pas de nœud de crispation majeur, qui fait qu'elles ne ressentent pas le besoin d'être là aujourd'hui. C'est peut-être une explication positive.

M. Lionel LASSAGNE.- Peut-être dans la continuité, effectivement, jeudi 5 octobre, il y a une dizaine de jours, l'ensemble des présidents des communautés de communes était dans cette salle à notre invitation, comme une fois par an.

Je leur ai présenté un point sur les engagements pour l'environnement, les chiffres des réclamations, pas pour déflorer la CCE, puisque beaucoup de présidents de communautés de communes ne siègent pas à la CCE.

Cela va dans le sens de Madame la Sous-préfète, on apporte aussi aux élus une information un peu régulière. On essaye avec Mathilde de leur écrire. Normalement, c'est une fois par mois, mais en réalité, c'est plutôt une fois tous les mois et demi.

C'est sur tous les sujets : les points d'actualité de l'Aéroport... Nous les avons invités la semaine dernière à Lyon Aero Emploi. On faisait une grosse session de recrutement. On avait 200 postes à pourvoir. Nous avons organisé une manifestation au grand stade.

En fait, les élus ont aussi beaucoup d'informations au-delà du seul sujet environnemental.

Nous ne traitons pas du tout les sujets de la CCE avec les élus en amont ou en aval, mais ils sont aussi pas mal sollicités par l'Aéroport.

En janvier, nous allons aussi inviter tous les maires, sur deux dates, pour faire un point sur les projets de l'Aéroport. Il y a toujours un volet environnemental, mais pas seulement. Il y a des relations avec le territoire.

Nous avons aussi beaucoup mobilisé les élus et leurs collaborateurs dans la relance du plan de mobilité. Nous avons lancé en partie avec eux Karos, la nouvelle application de covoiturage. Il s'agit de trajets domicile-travail.

Nous avons aussi signé un partenariat, de concert avec les communautés de communes alentour et les communes avec Geovelo. C'est le Waze pour les vélos.

On développe aussi les cheminements mode doux avec les communautés de communes.

Nous avons énormément de faisceaux. Ce qui peut aussi expliquer, et cela va dans le sens de ce que vous dites, Madame la Sous-préfète, que les élus aient moins besoin de venir à la CCE, parce qu'ils ont un flux d'informations.

En revanche, ce qui n'est pas clair, mais que nous pourrions leur dire, c'est qu'à la CCE, on ne traite pas de coopération économique, de transports, de mobilités. On traite de sujets autres que ce que l'on peut voir.

Peut-être qu'ils ne distinguent pas la différence. Ils ont peut-être l'impression que c'est une énième réunion, alors qu'en fait c'est une réunion sur des sujets autres que ceux que l'on voit avec eux.

Mme Andrée BAZOGE.- Pour moi, c'est un manque de respect de leur part.

M. Christian GONNOT.- Vous les avez invités, mais sont-ils venus, ou ont-ils participé en visio ?

M. Lionel LASSAGNE.- Cela dépend. Il y a dix jours, ils étaient en présentiel, mais il n'y avait que les présidents des communautés de communes, et la Communauté de la CAPI.

En janvier, ce sera une réunion présentielle. Les réunions techniques sur la mobilité, c'était de la visio, et il n'y avait pas que des élus. Il y avait aussi beaucoup de techniciens.

Le forum emploi de la semaine dernière, c'était du présentiel.

Cela dépend. C'est très variable. On essaye quand même avec les élus de beaucoup fonctionner avec la visio, parce que c'est quand même bien plus pratique.

Il faut voir que l'on s'adresse aux trois départements, plus de 40 communes, donc, certains élus viendraient de très loin. Quand on peut...

M. Christian GONNOT.- Ma question c'est : que ce soit en présentiel ou en visio, est-ce que les personnes invitées ont participé ?

M. Lionel LASSAGNE.- Globalement, oui. Peut-être qu'en participant à ces réunions qui portent davantage sur la coopération économique et sociale, ils ont le sentiment d'aller à la CCE, sauf que bon...

Je prends le point. Peut-être qu'il y a une confusion entre les différentes réunions. Ils ont peut-être pensé que c'était encore une réunion à l'Aéroport où on allait leur redire la même chose, alors qu'ils étaient avec nous la semaine dernière pour certains, et il y a dix jours pour d'autres.

Ce ne sont pas tout à fait les mêmes thématiques.

Mme Andrée BAZOGE.- Je vais téléphoner à M. RUZ dans la semaine.

M. Jean-Luc GARCIA.- C'est d'autant plus frustrant que c'est le collège qui pose le plus de problèmes, concernant la constitution de cette Commission. Il y a régulièrement des élections, et à chaque fois, ce sont les élus qui sont nommés le plus tard possible.

Je ne sais pas comment cela fonctionne dans certaines communes, mais c'est le collège qui pose le plus de problèmes pour éditer l'arrêté de nomination des membres de la CCE.

Nous avons perdu deux ans à cause de personnes qui ne viennent pas. Aujourd'hui, il doit y avoir deux représentants des élus.

Mme Charlotte CRÉPON.- On va dire que les deux ans, c'était le temps de la maturation nécessaire. Après, on entend...

M. Jean-Luc GARCIA.- C'est à chaque fois pareil. Ce n'est pas nouveau. Ce problème de constitution de la CCE, par rapport au collège des élus, est récurrent.

Bientôt, il va falloir le revoir, parce que d'autres élections vont avoir lieu. Le collège comportant différentes strates, il n'y a pas que les municipales, il y a toutes les élections départementales, régionales. À chaque fois, cela donne lieu à beaucoup de délais pour pas grand-chose.

Mme Charlotte CRÉPON.- De toute façon, on a des titulaires et des suppléants. Moi aussi, quand je verrai les élus qui composent cette CCE, je passerai un petit message pour voir s'ils ont bien intégré le rôle et les missions de la CCE.

Les membres de l'Aéroport feront de même quand ils les verront, pour bien vérifier qu'ils ont perçu les différences de cadre.

Après, encore une fois, nous ne pouvons pas obliger les personnes à venir, mais nous espérons, comme vous, que le plus grand nombre de membres de la CCE soit présent ou représenté, parce que ce sont les conditions d'un échange riche et pluriel. Merci à tous.

M. Lionel LASSAGNE.- Merci, et bonne journée. Au revoir.

La séance est levée à 11h06.