

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



Jeudi 28 mars 2024



Ordre du jour

	Page
1/ POINT D'ACTUALITE DE L'AEROPORT ADL/DSAC	4
2/ AVANCEMENT DE LA REVISION DU PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)	24
3/ ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT	41
4/ POINT DIVERS	49

(La séance est ouverte à 15 heures 20 sous la présidence de Madame Charlotte CRÉPON.)

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Bonjour à toutes et tous. Vous avez normalement reçu l'ordre du jour pour cette commission consultative. Merci, encore une fois, aux équipes de la DSAC et M. LASSAGNE en particulier, pour la préparation de cette CCE.

On a en ordre du jour un point d'actualité, comme de coutume, sur l'activité de l'aéroport. On a un point également sur les engagements pour l'environnement, sur lesquels nous reviendrons. On a aussi prévu un point d'avancement sur le futur PPBE, sur lequel la DSAC reviendra.

Dans tous ces points, des précisions avaient été demandées par les associations, et on a intégré dans les points divers la journée européenne du 13 mars que vous souhaitiez évoquer. Je crois que j'ai fait le tour.

Y a-t-il des demandes en introduction liminaire ?

M. LASSAGNE.- Il y a six personnes en visio.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Très bien.

Je vous propose, s'il n'y a pas de déclaration préalable, que l'on commence ?

Mme BAZOGE.- Excusez-moi, pourriez-vous parler plus fort ?

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON. - Je ferai l'effort de parler fort, mes excuses.

M. GARCIA.- On avait prévu de faire l'appel ?

M. LASSAGNE.- Oui. On peut faire l'appel.

Sont présents :

- Mikaël FREYCHET pour le syndicat des contrôleurs ;
- Nicolas COTTIN et Pierre COURSIMAULT pour les compagnies Air France et EasyJet ;
- Florine VASSEUR pour DHL ;
- Cyril BEUCHET pour la Fédération nationale de l'Aviation marchande (FNAM) ;
- Maryse JANNAS pour les assistants de compagnies aériennes ;
- Lionel LASSAGNE pour ADL ;
- Alain CAUQUIL pour représenter Collines Isère Nord Communauté ;
- Valérie POMMAZ pour représenter la Communauté de Communes de Miribel et du Plateau ;
- Didier LAVERGNE, Sylvie GINET et Dominique MAILLET pour représenter ACENAS ;
- Andrée BAZOGE et Jean-Luc GARCIA pour représenter CORIAS ;
- Noël GODDET pour représenter l'A.D.E.J. ;
- Jean-Vincent BOTTINELLI pour représenter les Amis du Goriot.

L'arrêté préfectoral sera modifié pour remplacer M. BERTOLUS par Cédric FECHTER, qui a été nommé président du directoire de l'aéroport de Lyon jeudi dernier. L'agenda est complexe, mais il sera présent à une prochaine CCE. On fera également figurer Mathilde.

M. GARCIA.- Merci.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Pour commencer, M. LASSAGNE, les points d'actualité.

1/ Point d'actualité de l'Aéroport ADL/DSAC

M. LASSAGNE.- Tout à fait.

En termes d'évolution de trafic, on a clôturé 2023 à pile 10 M de passagers. On est encore loin des 12 M que l'on avait obtenus en 2019. L'évolution du nombre de mouvements repart, en toute logique.

En revanche, on est en train de stagner sur les évolutions de l'emport moyen, qui avait beaucoup augmenté après le COVID, 110 à 112, on reprend notre rythme de croisière.

Lors du comité permanent, vous avez demandé que l'on fasse un point sur le programme d'hiver et la saison d'été. Pour le programme d'hiver, on est à 89 % d'offres de sièges par rapport à l'hiver 2019/2020. On est encore à 80% du trafic 2019 au global sur l'année, donc un hiver qui s'est plutôt bien passé.

En revanche, le trafic domestique est en retrait sur la même base, en raison de capacité réduite sur les lignes régionales, et la fin des vols sur Orly, Lille, Poitiers, Metz et Lorient.

Concernant le programme d'été, on a un trafic international en croissance, avec 4 % de capacité complémentaire comparé à 2019. Donc, sur ce segment spécifique, on est au-dessus de 2019. En global, on ne dépassera pas 2019, mais ce segment augmente.

La récupération de capacité sur les zones Schengen et hors Schengen devrait atteindre 93 et 89 % sur la saison d'été. En revanche, le réseau domestique reste à 64 % de récupération par rapport à 2019. On a donc clairement un trafic international qui dépasse 2019, bien que légèrement, mais le réseau domestique en est très loin, puisque l'on est à presque 15 points sous la moyenne. Il y a cette distorsion.

Vous avez tous les vols sur le site internet pour regarder plus en détail, mais voilà les grandes tendances.

Ensuite, Mathilde, la médiatrice, sur le bilan des réclamations.

Mme HILY.- En 2023, il y a eu 173 réclamations, en hausse par rapport à 2022. Notre hypothèse pour cette hausse est le fait que le trafic a repris suite à la crise COVID, donc cela a amené plus de réclamations, ainsi que la mise en place du système CONSTAS qui facilite le dépôt de réclamation. Il faut être vigilants sur cette hausse.

En matière de nombre de plaignants, il a augmenté en 2023 : 97 en 2023, contre 65 en 2022. Je vous ai ajouté la carte des réclamations, où l'on peut voir d'où elles viennent, avec une répartition entre les vols de nuit ou de jour. Vous l'aurez après si vous voulez la regarder plus en détail.

M. LASSAGNE.- Il serait intéressant, à la prochaine CCE, que l'on essaie de comparer les cartes dans le temps.

Mme HILY.- J'avais regardé pour 2022, mais l'outil n'était pas encore utilisé pleinement. Je pense que l'on pourra comparer 2023 à 2024.

M. LASSAGNE.- Il y a 10 ans, on avait déjà des cartes de plaignants, on pourra peut-être voir sur 10 ans, si cela a évolué. Peut-être y a-t-il des sensibilités accrues à certains endroits.

Ici ce sont les fameux « chevelus » que le SNA vous livre une fois par an. Je ne sais pas s'il y a des commentaires. À gauche, le 8 février, à droite, le 17 février.

Mme POMMAZ.- Que signifie « en 35 », « en 17 » ?

Mme SPYCKERELLE.- Ce sont les pistes. Celle de gauche est une journée avec toute la journée de trafic parti en 17 et atterri en 17. Donc tout le trafic a décollé et atterri face au Sud. En 35, c'est l'inverse, face au Nord.

Mme DE CLUZEL.- C'est en fonction du vent dominant que la piste sera dans un sens ou dans l'autre.

Mme POMMAZ.- Merci, je ne comprenais pas ce que le chiffre représentait.

M. LASSAGNE.- La prochaine fois, on mettra « piste 17 » en précisant de laquelle il s'agit. Ensuite, un point sur les manquements avec Nathalie SPYCKERELLE.

Mme SPYCKERELLE.- Sur les manquements, on souhaitait vous faire un point rapide sur ceux en cours

d'instruction ou déjà traités. En 2022, on avait relevé cinq manquements, des déviations par rapport aux trajectoires publiées.

Les cinq sont passées à l'ACNUSA et ont été sanctionnés pour un montant total de 53 000 € et une moyenne de 10 000 € par sanction. On ne va pas pousser la statistique plus loin que cela.

En 2023, on avait notifié 30 manquements : six déviations et 24 manquements aux restrictions acoustiques. Au 1^{er} mars, aucun n'était passé en plénière à l'ACNUSA. Depuis, il y en a un qui est passé et qui a été sanctionné. Il s'agissait d'une restriction acoustique.

Certains ont été classés sans suite, que des restrictions acoustiques, parce qu'il ne s'agissait pas de manquements, les avions étaient conformes aux prescriptions de l'arrêté, et les autres sont en cours d'instruction, en attente de passer en plénière.

En 2024, jusqu'au 1^{er} mars, on avait notifié un manquement à la restriction acoustique. Depuis, un autre a été notifié pour manquement à l'arrêté APU. Ils passeront à l'ACNUSA d'ici l'année prochaine.

M. GARCIA.- J'ai trouvé, un peu par hasard, sur le site de l'ACNUSA, une possibilité de voir par aéroport tous les manquements. Je suis remonté jusqu'au 1^{er} janvier 2014, donc 9 ans. Il y a eu en tout 110 manquements. 78 ont été sanctionnés pour une valeur de 957 000 €.

J'ai la liste pour ceux que cela intéresse, avec le nom des compagnies, le type de manquements et d'avions. Sur le site de l'ACNUSA, on peut trouver toutes ces informations.

M. LASSAGNE.- Tout à fait, d'ailleurs je présente généralement cette partie, et je vais chercher sur ce site. Néanmoins, on s'était dit que le site a un tel décalage, qu'il était préférable que Nathalie fasse la présentation.

Mme SPYCKERELLE.- Sur le site, vous n'avez que ce qui est déjà passé en plénière, sans le visu sur ce qui est en attente.

M. GARCIA.- Il y a aussi celles du mois de février.

Mme SPYCKERELLE.- Oui.

M. LASSAGNE.- Je crois que les délais sont bien réduits.

Mme BAZOGE.- Oui, on a traité un des cas 2023 la dernière fois. Comme ils travaillent le lundi et mardi, je n'y suis qu'une fois tous les trois mois.

J'ai très peu vu l'aéroport Saint-Exupéry, c'est essentiellement Orly ou Roissy, c'est effrayant. Ou alors un petit aéroport. C'est la même compagnie qui va faire six ou sept manquements en 10 jours, parce qu'ils n'ont pas voulu écouter la restriction.

M. GARCIA.- Le dernier manquement passé était le 8 décembre 2023, à la dernière plénière.

M. LASSAGNE.- Le site est très bien fait, oui.

Mme SPYCKERELLE.- Celui-là n'est pas passé en plénière, parce qu'il a été classé sans suite.

M. GARCIA.- Le dernier sanctionné est le 29 avril, pour 16 000 €, de la compagnie Air Monténégro. Un Embraer 195.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- C'est la transparence des données publiques. C'est une bonne chose. Vous avez l'information en temps réel, et tout le monde peut l'obtenir.

M. GARCIA.- C'est pour cela que je veux en faire profiter tout le monde.

Mme POMMAZ.- Où est envoyé l'argent de ces sanctions ?

Mme SPYCKERELLE.- L'argent est envoyé dans le budget de l'Etat et est recouvré par le trésor public.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On aimerait bien avoir des produits affectés, mais Bercy n'aime pas trop cela.

Mme BAZOGE.- J'en profite pour proposer à l'ACENAS, si vous avez quelqu'un qui est libre l'année prochaine, de monter sur ces réunions une fois tous les trois mois, parce que je vais arrêter et libérer mon poste. Je vous offre la possibilité de monter à l'ACNUSA une fois tous les trois mois. C'est une journée très intéressante.

M. LASSAGNE.- Ensuite, un point avec Nathalie sur la mise en œuvre des restrictions nocturnes, les arrêtés de juin 2022. On vous dira où l'on en est de manière régulière.

Mme SPYCKERELLE.- Celui-ci est la mise à jour de la restriction acoustique dont on parlait il y a un instant. Il est entré en vigueur au 1^{er} février 2023, avec un droit du grand-père pour une durée de trois ans, donc jusqu'au 31 janvier 2026. Les mesures de restriction ont été publiées dans l'AIP le 20 avril 2023.

On a passé une année de droit du grand-père. On constate qu'il y a eu 64 mouvements d'aéronefs concernés par l'arrêté, et 39 ont bénéficié du droit du grand-père, ce qui est finalement très peu. Les autres ont été notifiés en manquement.

Entre 2019 et 2021, la période de référence pour fixer le seuil du droit du grand-père, il y avait environ 1 300 vols la nuit, entre 22 heures et 6 heures. On en a eu 64 la première année, mais avec les deux années restantes, cela réduit drastiquement le nombre de vols autorisés. Il va y en avoir bien moins. On n'en aura jamais 1 300, et ce nombre va continuer de baisser.

M. LASSAGNE.- C'est un arrêté qui fonctionne.

Mme SPYCKERELLE.- Oui, les compagnies jouent le jeu, autant que faire se peut.

M. GARCIA.- La majeure partie des derniers manquements sont sur le départ CH3 13 EPNdB.

Mme SPYCKERELLE.- Oui, mais ceux qui sont sur le site de l'ACNUSA sont ceux classés sans suite – sauf Air Monténégro –, parce que l'on n'avait pas les bons certificats. Eux ne sont pas concernés, ils ne sont pas dans ces 64.

M. LASSAGNE.- Ensuite, on a l'arrêté APU.

Mme SPYCKERELLE.- L'arrêté APU était l'autre nouveauté réglementaire de 2023. Il est entré en vigueur au 1^{er} décembre. Il a été publié dans l'information aéronautique le 30 novembre.

La GTA a commencé les contrôles des compagnies. Au 1^{er} mars, elle en avait fait une quinzaine, et

quelques autres depuis. Il y a 13 utilisations conformes, et deux dépassements constatés.

Il y a une petite erreur dans le document : un dépassement est lié aux conditions climatiques, un jour de grand froid créant des difficultés, et l'autre dépassement a été notifié en tant que manquement. Il s'agit du premier manquement notifié la semaine dernière dont je vous parlais tout à l'heure.

Mme POMMAZ.- C'est bien l'arrêté pour le branchement électrique ?

M. LASSAGNE.- Oui.

Mme POMMAZ.- J'étais en réunion à la mairie de Genas il y a 15 jours. L'aéroport présentait les améliorations.

M. LASSAGNE.- Oui, Nathalie présentait ce dossier.

Mme POMMAZ.- J'ai posé la question, et je la pose directement ici : c'est la gendarmerie qui fait ces contrôles.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Oui, la GTA. La Gendarmerie des Transports Aériens, qui est une gendarmerie spécialisée.

Mme POMMAZ.- Je me demandais pourquoi les gendarmes faisaient ce type d'interventions.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Vous avez plusieurs types de gendarmes. Sur les transports aériens, vous avez une gendarmerie particulière, en charge de ce sujet, entre autres. Ils sont dédiés à la sécurité de la plateforme aéroportuaire.

Mme DE CLUZEL.- C'est une gendarmerie qui a un double patronat. Ils sont placés par le DGGN auprès du Directeur Général de l'Aviation civile, et ils ont des formations dans le domaine de la sécurité et des sujets de l'aéronautique.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On ne récupère pas des gendarmes des communes.

Mme POMMAZ.- Quand j'ai posé la question, je me suis dit qu'ils avaient d'autres choses à faire.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Non, c'est spécifiquement leur mission.

Mme POMMAZ.- Merci.

M. LASSAGNE.- Ils peuvent potentiellement verbaliser aussi. Merci Nathalie.

Mme HILY.- Ici, c'est la revalorisation des plafonds de l'aide à la revalorisation. C'est l'aide à l'insonorisation pour les riverains qui habitent dans le PGS (Plan de Gêne Sonore). Les plafonds n'avaient pas été révisés depuis longtemps, et avec l'inflation, les travaux coûtent de plus en plus cher.

L'Etat a revalorisé les plafonds de 25 %. J'ai mis ici le tableau présent dans l'arrêté du 26 décembre 2023 qui modifie l'arrêté de 2011 sur les plafonds des prestations. Par exemple, des montants montent à 2 500 € au lieu de 2 000 €, et d'autres montants sont revalorisés, comme sur l'installation ou la rénovation des systèmes mécaniques.

On savait que cet arrêté allait sortir, c'est pour cela que l'on avait reporté la CCAR. Je viens d'envoyer aux membres du comité permanent la liste des membres de comité

permanent, qui est la liste des membres de la CCAR. On va pouvoir fixer une date bientôt pour pouvoir statuer sur les dossiers en cours de demandes d'aides à l'insonorisation.

Il y a le bilan 2023 de l'aide à l'insonorisation. Il n'y a pas eu de CCAR. Il y a eu 35 demandes non éligibles, et 10 demandes éligibles. Il faudra que l'on réunisse la CCAR au deuxième trimestre 2024 pour étudier ces dossiers.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Sait-on à combien on en est par rapport au potentiel et au réalisé ?

M. GARCIA.- 98 %, je crois.

Mme HILY.- On a presque tout fait.

M. LASSAGNE.- On a fait 1 450 ou 1 460, et on a identifié une soixantaine de résiduels que l'on essaie de purger, parce que l'on a encore 1 M€ sur le compte. La taxe existe toujours, mais ne génère plus de revenus. On aimerait bien terminer le travail.

Ce sont des propriétaires non occupants, parfois des personnes âgées qui ne veulent pas de travaux. Si vous connaissez des personnes éligibles dans le PGS – et vous pouvez demander à Mathilde en cas de doute –, donnez-nous leurs informations.

Mme HILY.- On va envoyer un courrier aux mairies concernant des logements éligibles qui n'ont jamais eu l'insonorisation. On va les prévenir, afin qu'elles préviennent les habitants de ces adresses.

M. GARCIA.- Sachant qu'à l'époque, beaucoup de relances ont été faites, parce que l'on avait mis en place des actions groupées pour prendre les travaux en charge à 100 %. Malgré cela, ces logements mal isolés, qui ont été sollicités

comme les autres, n'ont pas effectué les travaux. À mon avis, il n'y en aura pas beaucoup qui répondront, sauf en cas de mutation.

M. LASSAGNE.- C'est exact.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Ce n'est pas tout à fait comparable, mais quand on a les mêmes sujets sur les plans de protection des risques, les PPRT – sur la Métropole de Lyon, le PPRT est très important –, qui conduisent à des travaux d'aménagement similaires dans un périmètre, on voit que l'on touche difficilement les personnes concernées.

On a très peu de personnes qui engagent les travaux – souvent pour les vitres. On a beaucoup de mal, les communes aussi, à aller vers les personnes pour qu'elles engagent les travaux, même avec les financements. Vous avez ici un avancement très important, très dynamique, au regard de ce que l'on voit sur les risques industriels.

M. GARCIA.- On a mis tout un système pour aider les riverains, y compris pour la conduite et le contrôle des travaux.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Ils ont fait la même chose côté PPRT, mais il fonctionne moins.

M. LASSAGNE.- Il y a aussi eu du porte-à-porte.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Cela fonctionne moins, parce que c'est moins du quotidien pour les personnes. C'est l'explication que j'en ai.

M. GARCIA.- Il y avait même des permanences dans les communes.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Il y a la même chose pour le PPRT. Mais dans notre cas, il s'agit du bruit, donc d'un sujet quotidien pour les personnes concernées. Le PPRT, c'est un risque qui n'est pas vécu de la même façon par les habitants.

Quoi qu'il en soit, c'est une belle réussite.

M. LASSAGNE.- Justement, pour arracher les mots de la bouche de Jean-Luc : un point sur le système CONSTAS.

Vous savez qu'il y a toujours ce décalage : le SNA nous propose un nouveau protocole national avec 30 minutes de décalage, ce qui ne nous convient toujours pas, parce qu'au-delà de ce décalage, on ne peut pas mettre le nom de la compagnie ou garder la trajectoire apparente. Cela est peut-être fait pour de bonnes raisons, mais ce protocole ne nous convient pas.

On a demandé à notre prestataire si on pouvait sortir du protocole SNA. C'est possible, en toute transparence avec eux, et notre système pourrait capter une donnée des balises ADS-B. Ce sont des balises qui vont capter les signaux des transpondeurs. C'est exactement ce qui alimente Flight Radar 24, l'outil que l'on prend souvent comme référence, quasiment en temps réel.

À titre personnel, quand je veux voir d'où vient un avion, je ne prends pas CONSTAS, parce que je ne veux pas attendre 30 à 60 minutes. Donc j'utilise Flight Radar. La précision de la localisation est bonne, même si ce n'est pas une image radar du SNA.

On voulait être sûrs qu'il y ait une exhaustivité des avions retracés dans le système. Avec les balises ADS-B,

on serait à 99,9 % des vols détectés, parce qu'il s'agit de vols commerciaux. Cela nous paraît tout à fait intéressant.

Casper, qui nous fournit notre outil Constas, travaille avec de grands aéroports. Vous voyez ici l'image que l'on peut retrouver sur CONSTAS, toute la trajectoire. Vous avez la pastille avec la compagnie, le type d'avion, l'altitude, la vitesse. Vous avez la trajectoire qui ne s'efface pas au fur et à mesure. C'est intéressant, selon où vous habitez, de savoir où l'appareil est passé.

Vous retrouvez les fonctionnalités de CONSTAS que le médiateur avait avant, et qui s'est dégradé, parce que cette image CONSTAS est aujourd'hui accessible au grand public. Pour des raisons de sûreté, le SNA n'a pas voulu maintenir toutes les fonctionnalités, parce que n'importe qui peut y accéder depuis son téléphone. De toute façon, aujourd'hui, tout le monde va sur Flight Radar 24. On veut aujourd'hui retrouver les fonctionnalités de Flight Radar.

J'ai pris contact avec l'ACNUSA, afin de leur demander, si on sort du protocole SNA, ce qu'ils en pensent. Ils nous ont dit que c'est possible, mais il faut un avis informel de la CCE.

Nous n'allons pas lancer un vote formel, mais nous souhaitons mesurer, quelle est la position des membres de la CCE sur cette proposition de changement de source de données pour le système CONSTAS. C'est important d'avoir votre avis car cet outil s'adresse à vous, pour les tiers riverains. C'est moins le cas pour les compagnies aériennes, mais plus pour les riverains. Si vous êtes favorables, on transmettra une demande d'accord auprès de l'ACNUSA, et qui sera ensuite présentée au collège, car c'est elle qui est garante des systèmes.

Si nous avons son accord, nous débrancherons le protocole SNA et on passera sur les balises ADS-B. Le sujet est ouvert. En synthèse, il s'agit d'avoir les mêmes fonctionnalités que Flight Radar sur le système CONSTAS, donc vous avez les trajectoires en direct, etc. Vous connaissez l'environnement CONSTAS, développé pour l'Aéroport Lyon Saint-Exupéry, avec toutes les fonctionnalités.

Ce projet est financièrement acceptable pour l'aéroport de Lyon. On a déjà mis beaucoup d'argent dans ce dispositif.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Avez-vous des commentaires ? (*Non.*)

M. LASSAGNE.- Qui est contre ? (*Personne.*) Qui est pour ? (l'ensemble des participants.)

M. GARCIA.- C'est bizarre, quand il s'agit d'aider les riverains, cela représente beaucoup de dépenses, mais pour le reste, on ne regarde pas.

M. LASSAGNE.- En fait ça n'est pas le sujet car comme je l'ai dit, le budget associé à cette modification est très faible.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On préfère vous en parler avant.

M. GARCIA.- Cela fait des années qu'on le demande. Maintenant, on ne va pas critiquer et dire que ce n'était pas ce que l'on voulait.

Mme DU CLUZEL.- Vous pouvez dire que vous trouvez que c'est bien.

M. GARCIA.- Si on ne le souhaitait pas aussi fortement que cela, cela ne ferait pas des années que l'on en parle.

Mme DU CLUZEL.- D'accord.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Il y a beaucoup d'aéroports qui n'y sont pas.

M. LASSAGNE.- Je pense que nous serons les seuls à basculer sur de l'ADS-B. Je ferai un *benchmark*.

M. GARCIA.- On ira voir les autres, ne vous en faites pas. Tout le monde suivra. Entre riverains, on se parle.

M. LASSAGNE.- Il faut des pionniers. Il y a une demande d'intervention du représentant des contrôleurs ?

M. FREYCHET.- Y a-t-il une étude sur l'aspect légal de Flight Radar 24 ? Et les autorités en charge de la sûreté ont-elles un avis sur son utilisation ?

M. LASSAGNE.- Pour être tout à fait franc, je ne l'ai pas faite. Flight Radar est en accès libre. S'il y a un problème de sûreté, il faut que l'État français bloque Flight Radar. L'autorité de contrôle est l'ACNUSA. Elle veille à la qualité de l'information apportée aux riverains mais je pense qu'elle aura aussi un avis sur le sujet.

J'en ai parlé au SNA, qui n'a pas relevé d'élément bloquant – j'ai presque l'impression que cela les arrange. Ensuite, il est possible que l'ACNUSA demande, avant de nous autoriser à basculer, la validation du service de la navigation aérienne.

Le signal ADS-B, vous le savez mieux que moi, est une information publique. Ce sont des balises installées

un peu partout chez les particuliers. En France, on fonctionnera sur des balises installées localement, dans le périmètre des communes. On récupérera ces données. Si elles sont illégales, ce n'est pas à moi de les interdire.

M. GARCIA.- Je pense que si c'est illégal, l'ACNUSA ne donnera pas son accord.

M. LASSAGNE.- Effectivement. Pour être très franc avec vous, je ne m'en suis pas préoccupé et je n'ai pas l'intention de le faire à mon niveau.

M. FREYCHET.- Si on vote, je m'abstiendrai.

M. LASSAGNE.- C'est un vote informel, et pas nominatif. Néanmoins, je note une abstention sur un sujet de sûreté pour le représentant des contrôleurs aériens.

M. BEUCHET.- Pareil pour la FNAM à distance. Je découvre cet outil, donc il est difficile d'avoir un avis sur sa fiabilité et son utilisation en termes de propriété. Sans désaccord sur le fond – quelqu'un disait ne pas critiquer après –, mais comme on le découvre sans l'avoir utilisé, j'ai du mal à émettre un avis.

M. LASSAGNE.- c'est entendu pour une autre abstention pour la FNAM.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Il y aura un avis de l'ACNUSA. Si elle voit un sujet de sécurité, nous ne manquerons pas de l'évoquer. Si sujet il y a, il n'y aura pas de déploiement.

M. LASSAGNE.- Tout à fait. C'est pour cela que l'on veut maintenant saisir officiellement l'ACNUSA. On a eu le devis la semaine dernière, mais je voulais demander l'avis de la CCE avant de le faire.

Ensuite, il y a eu une question en comité permanent sur l'impact de l'application de la loi sur la suppression des vols intérieurs. Voilà ce que nous répond le marketing de l'aéroport de Lyon : en mars 2020, la ligne Paris-Orly de Lyon Saint-Exupéry a été supprimée à la suite de l'application de cette loi, ce vol ayant une alternative ferroviaire de moins de deux heures et demie.

En termes d'impact, elle représentait 159 283 passagers en 2019, dont 2 472 en correspondance. Elle a été fermée. Il s'agissait d'une ligne Air France. C'est le seul impact que nous ayons identifié.

M. GARCIA.- Combien de mouvements cela représentait-il ? Les passagers, c'est bien, mais ils ne font pas de bruit, ce sont les avions qui en font.

M. LASSAGNE.- Je le mettrai au compte-rendu. Je demanderai au marketing qu'ils reprennent le nombre de mouvements de la ligne. C'était un aller-retour, donc probablement quotidien. Je donnerai précisément le nombre.

M. GARCIA.- Merci.

Mme HILY.- Après, on avait un sujet sur le plan de mobilité.

M. LASSAGNE.- Une question ?

Mme HILY.- Non, c'était nous. Le plan de mobilité de la plateforme aéroportuaire, avec les entreprises et les collectivités territoriales. On organise des réunions trois fois par an sur les sujets mobilité, que ce soit covoiturage, transports en commun, vélo.

C'était pour vous informer sur ce que l'on fait, parce que vous aussi vous effectuez des trajets autour de

l'aéroport. On est en train d'installer des abris vélos sur l'aéroport pour que les salariés puissent garer leur vélo et faire des trajets intra-plateforme, entre la zone fret, le terminal et la gare TGV.

On a lancé un partenariat avec l'application de covoiturage domicile/travail du nom de Karos. Il s'agit de l'application avec laquelle la Métropole de Lyon a signé un partenariat, ainsi que la communauté de communes des Balcons du Dauphiné.

Les habitants peuvent se faire rembourser une partie voire la totalité de leur trajet s'ils viennent à l'aéroport depuis chez eux. L'application est ouverte à tous, donc si vous avez besoin de bouger, il y a beaucoup d'utilisateurs sur la plateforme.

On est aussi en train de faire un travail avec l'application Geovelo et les communautés de communes pour identifier les chemins cyclables. Geovelo ressemble à Google Maps ou Waze, c'est une application que l'on peut utiliser pour calculer un itinéraire à vélo en voyant le pourcentage de pistes cyclables, pour nous renvoyer vers l'itinéraire le plus sûr possible.

On est en train de leur envoyer les *datas* sur les cheminements cyclables autour de l'aéroport pour que les utilisateurs de l'application puissent prendre l'itinéraire le plus sûr possible.

Ensuite, on participe à des événements régionaux et européens. Déjà, le challenge mobilité de la région AURA, pour lequel on organise des événements sur l'aéroport pour communiquer sur tous les types de transports. Les bus, le Rhônexpress, le covoiturage, le vélo, etc.

Il y a la semaine européenne de la mobilité, tous les ans en septembre, où on organise des choses. On se lance aussi pour obtenir un label objectif employeur pro-vélo. C'était pour vous informer de tout cela, si vous êtes intéressés.

Mme POMMAZ.- Dire aussi par rapport à cela : que ce soient nos communautés de communes, ou la Métropole, on fait partie du SMT AML (Syndicat des Mobilités des territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise). À ce titre, on travaille avec le syndicat qui a lancé des lignes de covoiturage dynamiques, telle que la Lane.

M. LASSAGNE.- Il y en a à Saint-Exupéry ?

Mme POMMAZ.- Il y en a une dédiée. Elle fait Lyon, Montluel, Saint-Exupéry.

Pour rappel, avec une ligne de covoiturage dynamique, vous avez un arrêt indiqué, et vous vous annoncez. Une voiture qui fait ce même trajet vous prend et vous emmène à un autre point. Si dans les 30 minutes personne n'est venu vous chercher, un taxi vient vous chercher pour aller à l'arrêt désiré.

Il y en a de ces lignes de covoiturage dynamique qui fonctionne entre Bourgoin-Jallieu et Lyon, qui s'appelle la Lane, et le SMP étudie huit lignes de covoiturage dynamique, dont une dédiée Lyon, Montluel, Saint-Exupéry.

Hier se tenait la journée nationale de l'autopartage, et je pense que l'on sollicitera les instances de l'aéroport pour avoir des lieux où stationner, des véhicules en autopartage ou des sujets similaires.

M. LASSAGNE.- Tout à fait. Une collègue y a participé, Cécile. Pour nous, ces sujets de mobilité sont extrêmement importants. Souvenez-vous de la décarbonation. Sur le scope 3, y compris l'aviation, quasiment 20 % des émissions de CO2 sont les émissions de nos clients qui viennent à l'aéroport en voiture.

Donc le covoiturage, les vélos, les 800 bornes de recharge que l'on va installer l'année prochaine, tous ces projets visent à décarboner l'aéroport.

Mme HILY.- Concernant l'autopartage, on a deux sociétés implantées sur l'aéroport, Léo&Go et Drivalia qui vient de s'implanter il y a une semaine. Ils fournissent des véhicules électriques.

M. LASSAGNE.- Avec des offres très attractives.

Mme POMMAZ.- Oui.

M. LASSAGNE.- Il coûte moins cher de prendre une voiture électrique que le Rhônexpress.

Mme POMMAZ.- Le Rhônexpress n'est pas un bon exemple ! (*Rires.*)

M. LASSAGNE.- Mais il est électrique !

Mme POMMAZ.- Mais absolument, l'un n'empêche pas l'autre. On travaille sur tous ces sujets. On reviendra vers vous.

M. LASSAGNE.- Merci Mathilde. On va maintenant laisser la parole à Nathalie.

2/ Avancement de la révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Mme SPYCKERELLE.- Aujourd'hui, on voulait vous faire un point sur la révision du PPBE. La dernière fois, le 17 octobre, à la dernière CCE, je vous avais dit que l'on voterait le futur PPBE. Finalement non, le document n'est pas prêt, mais on en profite pour vous présenter où on en est sur la définition des actions. Donc on ne va pas voter. La prochaine fois, j'espère.

Aujourd'hui, on vous présente où on en est, et on accueille vos propositions d'actions, si vous en avez. J'avais fait un appel à propositions la dernière fois, et je n'en ai pas reçu. Il n'est pas trop tard. Si vous avez des propositions d'actions et que vous souhaitez les formuler, on est disposés à les écouter.

Les actions vont suivre la même nomenclature que dans le précédent PPBE :

- Des actions S pour Source, pour réduire le bruit à la source et améliorer les performances acoustiques des moteurs ;
- P pour Planification des sols ;
- O pour Opérationnelles, tout ce qui concerne les procédures et trajectoires ;
- R pour Restriction d'exploitation ;
- C pour Communication, qui comprennent également l'information, la formation et la sensibilisation ;
- Et A pour Autre, parce qu'il fallait bien faire une catégorie « autre ».

Ce que vous allez voir aujourd'hui, dans les actions proposées, il n'y a pas de grandes nouveautés, rien de révolutionnaire, mais de la continuité avec ce qui s'est fait auparavant. Vous allez voir que les actions permanentes ont été conservées dans la liste des actions, parce que l'on va continuer de les mettre en œuvre.

Les actions de type S, il n'y en a qu'une : faire évoluer la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des groupes acoustiques.

Vous allez me dire que c'est du réchauffé par rapport à la dernière fois. Oui, mais les groupes acoustiques ont été mis à jour depuis le 1^{er} avril 2022. Il faut que ce soit pris en compte dans la tarification d'ADL, ce qui est a priori déjà en cours.

Les actions P, de manière similaire, pas de nouveauté. Les trois actions concernent la révision du PGS. Si vous vous rappelez la CCE précédente, ces actions n'ont pas été faites en raison de la crise sanitaire qui a drastiquement entamé le trafic. Réviser le PGS à ce moment n'aurait pas été à l'avantage des riverains, donc on ne l'a pas fait.

Maintenant que le trafic est revenu à un niveau raisonnable, on va pouvoir retravailler la question. En fonction de la réponse à l'action 2, on verra s'il est pertinent de lancer les actions 3 et 4.

Ensuite, encore des actions de type P. Celles-ci ne sont pas encore abouties, encore en cours de réflexion. Elles concernent l'application du PEB.

La première est d'améliorer l'information des nouveaux habitants dans les zones du PEB. C'est une action

qui existait déjà précédemment et qui n'a pas été réalisée. Dans le PPBE précédent, elle était limitée à la zone D. Maintenant, on va l'élargir à tout le PEB, parce qu'il n'y a pas de raison de ne pas informer tout le monde.

L'objectif est de s'assurer que l'information parvienne bien aux riverains finaux, et aux futurs acheteurs et locataires, et pas que par le biais du notaire qui va dire très rapidement au moment de la signature qu'il y a un PEB, sans comprendre ce que cela implique.

L'idée est d'écrire un courrier aux communes, d'une part, et aux acteurs de l'immobilier, d'autre part, parce qu'ils sont en première ligne vis-à-vis des acheteurs et locataires, pour leur expliquer ce qu'est un PEB, en quoi il consiste, ce qu'il implique, si le bruit s'arrête au trait, etc.

Des choses concrètes, pour que le futur riverain se sente réellement correctement informé, et pas juste « oui il y a une servitude », sans savoir ce que c'est. C'est en cours de réflexion sur l'échéance et la périodicité, mais cela devrait se faire.

La deuxième action, la 6, consiste à évaluer dans quelle mesure l'objectif du PEB, qui est de ne pas augmenter significativement la population dans les zones du PEB, est atteint. Cela signifie que dans l'idéal, on devrait regarder les statistiques sur les permis de construire accordés dans les zones du PEB, en zone C, et regarder si cela correspond à l'objectif de la loi.

M. GARCIA.- Il n'y a plus la DTA ? C'est elle qui limitait le nombre de nouveaux arrivants.

Mme POMMAZ.- Elle existe toujours.

Mme SPYCKERELLE.- Cette action est marquée en cours de réflexion, parce que l'on est en train d'évaluer quelles données sont disponibles, dans quelle mesure elles sont exploitables, et si on est en mesure de les exploiter. On est en train d'en discuter. Il est probable que l'on mette à contribution les communes concernées, et on ne sait pas encore bien qui de la DDT ou de nous portera l'action, mais c'est en discussion et j'espère que cela se fera.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Si je peux me permettre, il faut que l'on fasse un bilan. Sur ce sujet, il est évident que ce sont les communes qui seront le plus à même de faire une première analyse.

On est en train de voir si on fait en deux phases, une où l'on interroge les communes, qui nous remontent des données objectivées. C'est un objectif assez simple, pour qu'on les analyse ensuite et revienne vers les communes qui rencontreraient des difficultés.

On va essayer de le faire, cela va prendre du temps, il y a pas mal de communes concernées. Il faudrait que toutes nous répondent. C'est pour cela que l'on ne s'engage pas sur la période et l'échéance à laquelle on va pouvoir le faire. Il faut que l'on avance sur ces sujets.

On est trois départements concernés, donc cela représente pas mal de communes *in fine*, et une articulation des trois départements au niveau de l'État. Voilà ce que je voulais ajouter.

M. GALLON.- Est-ce qu'à terme, on pourrait refuser un permis de construire ?

M. GARCIA.- Cela dépend du PLU.

Mme SPYCKERELLE.- En zone C, la règle de base est d'interdire les constructions à usage d'habitation. Il y a des exemptions et des exceptions définies dans la loi. Le principe de base est une interdiction.

Mme DE CLUZEL.- donc, oui.

Mme SPYCKERELLE.- Si c'est une construction à usage d'habitation qui ne rentre pas dans les exceptions prévues, oui, vous pouvez tout à fait refuser.

M. GARCIA.- On ne peut pas augmenter les populations dans ces zones.

Mme POMMAZ.- On est en révision de PLU. On a rencontré les services de l'État, puisque l'on fait partie de ce schéma.

On avait une population à atteindre pour 2030, que l'on n'a pas encore atteinte. Le problème est que l'on ne s'est pas étendu – on ne peut plus et on ne souhaite pas le faire –, mais la loi permet à ceux qui veulent venir habiter dans nos secteurs de le faire malgré tout.

C'est toute une alchimie difficile à mettre en place, et avec les services de la DDT, on tend vers un nombre de populations qu'on limite. Mais interdire pour interdire, cela est compliqué à écrire réglementairement dans le PLU de la commune.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- J'ai du mal à comprendre pourquoi, dans la mesure où vous avez une zone C et un article – réglementaire ou législatif, je ne sais plus – qui prévoit que, sur les zones C, au-delà d'exceptions, il ne doit pas y avoir de permis de construire délivrés.

Mme POMMAZ.- Ce n'est pas toute ma commune. Je suis impactée, mais la DDT ne nous a pas présenté les documents ainsi. Elle nous limite dans une population, mais dans mon enveloppe urbaine, qui est constructible, comment je fais pour dire oui ou non ?

M. GARCIA.- Le PEB s'impose au PLU ?

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Oui. Vous êtes dans le 01 ?

Mme POMMAZ.- oui

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- J'avais compris – mais je vais creuser auprès de la DDT, parce que ce que vous dites m'inquiète –, normalement, on est en zone C, donc pas de nouvelles constructions d'habitation, sauf exception. Votre augmentation de population, vous pouvez la faire, mais en dehors de la zone C.

Mme POMMAZ.- J'ai une limite à atteindre que je n'ai pas encore atteinte.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Ce n'est pas une question de limite « à atteindre ». Vous pouvez avoir votre croissance de population, mais pas dans la zone C. Vous pouvez densifier, si vous le souhaitez, mais pas accorder de permis de construire d'habitation en zone C.

M. GARCIA.- Cela fait partie des éléments dont j'avais parlé la dernière fois : dans un secteur, d'un côté de la route, on dit non, et de l'autre, parce qu'ils ont de bons avocats, il y a deux maisons qui se font. C'est un jardin qui devient constructible, donc on va rajouter deux foyers.

Mme DE CLUZEL.- Parce qu'ils ont de bons avocats ?

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Ce n'est pas une question d'avocats. Si c'est une zone C, normalement c'est une zone C.

M. GARCIA.- C'est ce que l'on m'a dit l'autre jour, qu'il y a des failles dans le processus, et que des avocats ont trouvé cette faille pour construire dans des zones.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je ne connais pas le cas que vous évoquez, et je ne m'aventurerai pas à le commenter. Il y a un sujet de réflexion qui m'alerte : il y a une urgence à recommuniquer à l'égard des communes sur le sujet de leurs obligations, et cela rend cette action évoquée de définir où l'on en est sur la constructibilité dans ces zones C absolument nécessaire.

Je crois comprendre que ce n'est pas vraiment appliqué de façon harmonisée sur le territoire concerné.

M. BEUCHET.- Pas qu'à Lyon, d'ailleurs. Je vous confirme que la FNAM, qui assiste à ces exercices sur l'ensemble des aéroports acrusés, voit souvent cette problématique remontée. Les élus riverains, pour des raisons légitimes de réduction de nuisances sonores, se concentrent sur des restrictions d'exploitation des compagnies, et quand on creuse les autres piliers, on se rend compte, notamment en zone C, que l'on trouve tout un tas de permis de construire.

C'est quelque chose que l'on remarque, un peu impuissants, et sur lequel on insiste. N'oubliez pas que le quatrième pilier de l'approche équilibrée ne vient que quand les trois premiers ont épuisé tous les effets attendus. Vous avez raison, c'est important de l'indiquer à nouveau et de le faire respecter.

M. GARCIA.- Pour revenir aux propositions faites, afin de demander aux collectivités, il y en a beaucoup qui reprochaient le PGS, parce qu'il empêchait les communes d'évoluer. Du coup, beaucoup sont passées à travers et ont permis, y compris à travers les modifications de PLU, de continuer à construire en zone C.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On parle du PEB.

M. GARCIA.- Oui. Mais il y a des PLU, je peux vous dire qu'il y a des constructions en zone C.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- D'accord.

Mme SPYCKERELLE.- On peut avoir des constructions sous certaines conditions. Des exceptions sont définies.

M. GARCIA.- La condition principale était de ne pas augmenter les populations dans la zone de bruit.

Mme SPYCKERELLE.- Significativement.

M. GARCIA.- C'est quoi, « significativement » ?

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Il y a des exceptions qui existent, et connaissant la DDT du Rhône, les services dans le cadre des révisions de PLU, c'est un sujet qu'ils regardent. Vous évoquiez avoir eu des échanges sur ce sujet, je pense qu'il y a une vigilance des services.

Mme POMMAZ.- Et nous on l'a intégré, on est conscients des règles. On veut être conformes aux règles.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- En tout cas je note que cette action est importante.

M. GARCIA.- Il y a du travail. Aussi, à propos de l'information de la mutation chez le notaire, cela existe depuis au moins 15 ans, l'obligation pour les notaires de faire l'information. On s'est longtemps battus pour que cela existe. Je ne comprends pas que ce ne soit pas appliqué.

Mme DE CLUZEL.- C'est appliqué, mais ils vont parler des zones d'exclusion, alors qu'il faudrait avoir une image plus large des enjeux.

M. GARCIA.- Mettre une ligne sur l'acte de vente en disant « vous avez acheté une maison dans le PEB », si on ne leur explique pas ce qu'est le PEB, cela ne sert à rien. Pour moi, c'est une faute professionnelle du notaire. C'est tromper la personne qui achète.

Mme SPYCKERELLE.- Le devoir du notaire est de dire à l'acheteur qu'il est dans une zone de PEB et qu'il y a des servitudes qui s'appliquent. Néanmoins, le notaire n'est pas un professionnel de l'aéronautique, et il ne sait pas ce que cela implique, d'avoir un PEB.

M. LASSAGNE.- Le notaire le dit, il ne peut pas ne pas le dire, mais vous savez comment cela marche. Il va lister tout ce qu'il a à lister et l'impact reste flou. Comme pour les zones inondables, cela signifie que vous serez sous quatre mètres d'eau, ou un centimètre une fois tous les cent ans ? Ils ne rentrent pas dans le détail.

M. GARCIA.- Les agences immobilières, pour avertir les clients, il n'y a pas grand-chose. Ce qui les intéresse c'est de vendre. Si les trois quarts du temps c'est lui qui va faire le prix avec le vendeur, ils vont s'arranger.

S'ils commencent à dire à l'acheteur qu'il est sur une zone de bruit, le prix et la commission ne seront pas les

mêmes. Ils sont juste intéressés de vendre le bien. Il ne faut pas compter sur ces personnes pour faire de l'information fiable aux nouveaux arrivants dans le secteur.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- C'est notre responsabilité en tant qu'Etat d'informer et de faire une information régulière. Les personnes font ce qu'ils veulent dans la mise en œuvre, mais c'est notre responsabilité. On fera l'information à l'égard des communes, des notaires, et des professionnels de l'immobilier, pour qu'ils aient cette information.

M. GARCIA.- Et que fait-on si on s'arrête au stade de l'information et que ce n'est pas appliqué ?

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Vous préférez que je ne fasse pas l'information ?

M. GARCIA.- Non, je demande juste si on peut aller plus loin. Peut-on trouver des sanctions, pour que cela puisse être appliqué ? Parce que faire une information qui n'est pas applicable ou appliquée ne sert à rien.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- En l'état du droit, non, le seul sujet est au moment du PLU et de l'acte du notaire, où il y a un droit d'information et l'acheteur peut se rétracter. Je me base sur la législation en vigueur, je ne la crée pas.

M. GARCIA.- On peut imaginer que faire signer un papier à l'acheteur en disant qu'on l'a bien informé du bien qu'il achète.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- L'acheteur est informé.

M. GARCIA.- Bien sûr, mais une ligne dans l'acte de vente qui dit qu'il est dans une zone du PEB, ce n'est pas suffisant. La plupart du temps, même dans la salle, ceux qui viennent pour la première fois ne connaissent pas le détail de ce qu'est le PEB.

C'est le Plan d'Exposition au Bruit, pour ceux qui ne savent pas. (*Rires.*)

Mme SPYCKERELLE.- On passe aux actions O, opérationnelles. Il n'y en a qu'une, mais importante : maintenir et améliorer le taux de descentes continues la nuit. Le SNA n'est pas là aujourd'hui pour en parler, mais les taux de descentes continues ont très bien augmenté. On est à plus de 50 % de descente continue sur les arrivées en 2023, encore plus début 2024.

Le SNA propose comme action de maintenir et améliorer ce taux de descente continue la nuit, et de vous communiquer régulièrement les avancées en CCE.

M. COURSIMAULT.- Si je peux me permettre. On a depuis l'année dernière une expérimentation pour les descentes continues, et donnons maintenant la formation à l'ensemble des pilotes de toutes les compagnies qui opèrent sur l'aéroport. C'est une demande de faire une descente continue, dans la mesure du possible.

C'est quelque chose qui a été généralisé pour l'ensemble des opérateurs. C'est logique que l'on voie des résultats sur ce taux de descentes continues.

M. BEUCHET.- On se félicite de cette amélioration. Pourquoi 50 % ? Quelles sont les dernières difficultés à surmonter pour parvenir à une amélioration de ce chiffre ?

Mme SPYCKERELLE.- Il faudrait le SNA pour répondre à cette question.

M. FREYCHET.- Je peux répondre pour les contrôleurs. Je ne pense pas que l'on plafonne à 50 % pour l'instant. On continue à augmenter, et il est vraisemblable que l'on continue à augmenter ce taux de descentes continues. Pas seulement la nuit, d'ailleurs.

Plusieurs paramètres opérationnels techniques peuvent expliquer que pour certains vols, on ne puisse pas faire de descente continue. Cela est impossible pour certains vols, soit parce que l'équipage ne le souhaite pas, parce que la configuration du vol ne leur permet pas de manier une descente continue, soit parce que les vols sont relativement resserrés entre eux.

Une descente continue nécessite qu'il y ait suffisamment d'espace entre les vols, parce qu'une fois qu'un aéronef est en descente continue, on ne maîtrise plus véritablement sa vitesse.

Notre objectif est de garantir la sécurité des avions, c'est-à-dire, que l'on n'ait jamais deux avions trop proches l'un de l'autre.

À partir du moment où l'on ne maîtrise plus la vitesse de ces avions, il faut une garantie de distance suffisante entre eux, pour éviter toute situation dangereuse. Quand la densité de trafic est trop grande, on va faire en sorte d'autoriser une descente continue sur le premier, deuxième ou troisième avion, mais on ne pourra plus être en mesure de garantir que les descentes continues se fassent sur tous les vols.

On va chercher à optimiser les distances entre les avions, pour éviter que l'on en mette deux ou trois en attente le temps que les autres finissent leur descente.

La descente continue fonctionne très bien quand le niveau de demande n'est pas trop élevé. Quand il augmente, il est plus difficile de faire de la descente continue.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je comprends votre deuxième argument, mais pas le premier concernant l'équipage.

M. FREYCHET.- Je ne peux pas répondre pour eux. Ce sont des problématiques internes à l'équipage. Il faudrait avoir des pilotes qui expliquent comment se fait la gestion d'énergie.

M. COURSIMAULT.- Pour répondre côté exploitant, il faut voir la descente continue comme un contrat entre le contrôleur et le pilote.

Le pilote contacte le contrôleur, il a une certaine altitude. S'il a une visibilité sur la distance qu'il a à parcourir pour aller jusqu'au seuil de piste, il peut calculer une pente.

Si on lui dit qu'il va y avoir tant de nautiques jusqu'au seuil de piste, il peut faire son calcul et se débrouiller en automatique ou en manuel pour se mettre sur cette pente optimum.

Si pour une raison ou pour une autre, la distance qu'il aura à parcourir jusqu'au seuil de piste varie – comme le disait notre collègue contrôleur, par exemple pour des questions d'espacement de trafic – ou des conditions environnementales particulières – comme de forts vents qui

peuvent augmenter la distance dans les airs pour une même distance jusqu'au sol, c'est un peu technique – qui font que c'est plus compliqué.

Un très fort vent arrière va nous obliger à sortir les trainées et de fait le taux de descente continue va diminuer.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Très bien. Merci.

Mme SPYCKERELLE.- Sur les types R, c'est une action que vous connaissez, que l'on va maintenir et accentuer : veiller au respect des exploitations en vigueur, à la fois les déviations et les restrictions acoustiques.

Les actions de type C. Vous connaissez les premières : maintenir deux réunions annuelles de la CCE. Concernant la campagne de la sensibilisation pour les logements non insonorisés, s'il n'y a pas de révision du PGS, ce sera sur les 60 restants. S'il y a révision du PGS, ce sera sur les logements nouvellement éligibles. Ce sera à adapter en cours de PPBE.

Poursuivre l'information régulière des riverains de l'aéroport, comme aujourd'hui, voire plus. Enfin, améliorer l'outil CONSTAS, c'est ce dont on a parlé tout à l'heure.

Ensuite, il y a des actions de sensibilisation prévues. Une sensibilisation des pilotes à la riveraineté, qui serait portée par ADL, selon une échéance et une périodicité qui restent à définir, et une sensibilisation des contrôleurs aériens, réalisée par le SNA, par le biais des comités locaux d'environnement qui se tiennent chaque année, qui sont réactivés.

Et enfin, les engagements pour l'environnement portés par l'aéroport.

Voilà le tour des actions envisagées pour l'instant.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Si des propositions doivent intervenir, jusqu'à quand doivent-elles être proposées ?

Mme SPYCKERELLE.- Fin avril serait bien pour que l'on ait le temps de les examiner pour savoir si elles sont faisables, et pour que l'on puisse vous présenter un document définitif, au vote pour la prochaine CCE. Il faut donc que l'on vous l'envoie au préalable pour que vous puissiez en prendre connaissance. Il faut que le document soit prêt à la rentrée.

M. GARCIA.- Comment mesure-t-on dans tout cela le résultat final ? OK, il y a des propositions et engagements, mais concrètement, comment sur le terrain peut-on nous dire que les mesures mises en place ont permis de réduire la nuisance, par exemple ?

Mme SPYCKERELLE.- Il y a des indicateurs. Dans trois ans, il y aura de nouvelles cartes stratégiques du bruit qui nous diront – du moins sur le plan cartographique – si le bruit a évolué dans le bon sens. On prendra de nouvelles actions à ce moment si nécessaire.

M. GARCIA.- Sachant que les indices pris pour la cartographie dépassent de quelque 10 décibels les préconisations européennes.

Mme SPYCKERELLE.- Non. Les documents cartographiques des cartes stratégiques de bruit suivent scrupuleusement le droit et le code de l'environnement (ainsi

que l'arrêté national associé) qui a transposé la directive, s'applique de la même façon sur toutes les infrastructures concernées et les agglomérations, donc tous les aéroports français concernés. Les niveaux de décibels à considérer sont inscrits dans cet arrêté, qui sont bien à 50 et 55 décibels.

M. GARCIA.- C'est un arrêté national, mais qui, par rapport à la directive européenne, est au-dessus de ce qui est préconisé ? Si on prend sur les HSD, par exemple, c'est prévu dès 40 décibels.

Mme SPYCKERELLE.- Non. La directive ne prévoit pas de niveau. Je l'ai relue ce midi. Ce sont des préconisations de l'OMS, mais la directive ne mentionne pas ces niveaux.

M. GARCIA.- Certes, il y a des préconisations de l'OMS, mais qui ont été adoptées par la Commission européenne.

Mme SPYCKERELLE.- Pas sur la dernière directive. Pas sur celle de 2020.

M. GARCIA.- Actuellement, à Bordeaux, ils sont justement en train de travailler sur les EIAE, et ce problème est apparu, qui risque de faire du bruit. On s'est aperçu que tous les indices utilisés jusqu'à maintenant sont 10 décibels au-dessus. On a toute une frange de population dans cet espace qui n'est pas comptabilisée dans les zones de bruit.

Mme SPYCKERELLE.- L'EIAE est réalisée dans un cadre différent. Elle permet de définir quelles restrictions d'exploitation on va mettre en place pour réduire le bruit.

La directive parle de l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et de l'évaluation des effets nuisibles

pour la santé qui vont avec. La directive ne donne aucun niveau. Elle doit être transposée dans le droit national, et elle l'a été dans le code de l'environnement – pas par la DGAC, mais par le ministère – et elle a fait l'objet d'un arrêté pris par le ministre lui-même. Ces niveaux sont fixés à 50 décibels pour la nuit et 55 décibels pour le jour.

Aujourd'hui, on ne peut se baser que sur cela pour les documents à portée réglementaire.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Vous avez alerté au niveau national sur ce sujet avec un courrier. Ce qui est important, au niveau local, est de respecter la réglementation en vigueur, donc le droit français et sa disposition dans le code de l'environnement.

Aujourd'hui, sur le PPBE, on est parti sur le droit en vigueur. Si, à un moment donné, le sujet que vous soulevez est traité au niveau national, et que l'on considère qu'il y a une erreur de transposition, alors on reviendra sur cette erreur et on changera la réglementation, ce qui fera évoluer nos référentiels. Tant que ce n'est pas fait, on ne peut pas utiliser d'autres référentiels.

On a bien pris en compte votre alerte, faite à la fois au niveau territorial et national, mais comprenez qu'aujourd'hui on applique le droit.

M. GARCIA.- Je n'attendais pas une réponse aujourd'hui, c'est évident. Quelque part, cela nous amène aussi à « comment » ? Vous aviez lancé l'idée de faire des propositions pour diminuer les nuisances. On est quatre ans après le début de la pandémie. On n'a pas atteint...

M. LASSAGNE.- Il s'agit du point suivant, Jean-Luc. Un temps de parole est prévu pour ce sujet.

M. GARCIA.- Oui, mais cela permet d'enchaîner.

M. LASSAGNE.- On avait prévu le temps de parole. Je ne veux pas vous couper.

M. GARCIA.- Non, je comprends.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On finit, et on abordera ce sujet à la fin.

M. GARCIA.- Si vous voulez.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- En tout cas, vous avez jusqu'à fin avril, si vous voulez remonter des propositions pour le PPBE.

3/ Engagements pour l'environnement

M. LASSAGNE.- Point suivant : les engagements pour l'environnement.

Je vous rappelle, on a 41 actions permanentes et 30 datées. Je ne vais pas toutes les passer en revue. Je vais passer les plus saillantes. S'il y a des questions sur d'autres, vous me les poserez, et j'en parlerai la prochaine fois.

Parmi les engagements pour l'environnement, pour la compensation CO2, on a un smiley orange, mais vous savez que l'on a signé un label bas carbone avec le département et l'ONF. On l'a présenté lors de la journée ODESA. On a aussi un label bas carbone avec des agriculteurs du GEDA de l'Ozon. On est en étude de faisabilité, à la demande de Valérie POMMAZ, pour un label bas carbone sur la replantation en banc de Saône.

On est à la limite des communautés de communes, mais on est bien toujours dans le périmètre.

Mme POMMAZ.- C'est sur la commune de Trévoux.

M. LASSAGNE.- On continue nos labels bas carbone. Il faut que l'on en signe un nouveau chaque année pour séquestrer les 500 tonnes d'équivalent CO2 de nos émissions.

Ensuite, lors du comité permanent, vous nous aviez demandé de faire un point sur la dépollution du dépôt pétrolier. On a eu en 2005 une fuite de jet A1 dans le dépôt. Plusieurs arrêtés préfectoraux, en 2005, 2009 et 2020, ont imposé un confinement hydraulique, un pompage des produits et une surveillance environnementale du site.

Je pensais que le système de dépollution était terminé, mais en réalité non, puisque le traitement des sols s'est terminé en 2007, le pompage du produit sur le site s'est terminé en 2014, et le confinement hydraulique sur site et la surveillance environnementale se poursuivent en 2024. C'est donc toujours un dossier actif pour son arrêté préfectoral.

Le produit qui a pu être remonté l'a été, à travers un filtre à charbon. Ensuite, le sol a été ventilé pour que les bactéries autodétruisent les hydrocarbures, mais, pour autant, on est toujours sur une surveillance du site. Sur la slide suivante, c'est une image du piézomètre. C'est surveillé.

Depuis 2019, finalement, la récupération annuelle a été d'environ 50 litres de produits, donc peu par rapport à la fuite initiale. Cela signifie que dans ce sol de l'Est lyonnais, cette ancienne vallée glaciaire, il y a des lentilles étanches de glaise, qui font que le produit doit être encore présent, ou a été biodégradé par la ventilation du sol.

Cela implique la poursuite de la surveillance, pour voir si, d'aventure, le produit venait à percoler et se retrouver

dans la nappe phréatique. Voilà, à date, le sujet qui n'est pas complètement clos.

L'engagement suivant, vous nous aviez demandé de faire un point sur les moyens de substitution de l'APU. C'est un moteur auxiliaire de puissance, le générateur à bord qui produit l'électricité. Il est responsable d'environ 14 500 tonnes d'équivalent CO2 par an, de nuisances olfactives – on n'est pas totalement sûrs s'il s'agit des APU ou des décollages – et d'un bruit important en piste.

Tout à l'heure, Nathalie a parlé de l'arrêté. Il y a eu une première action d'encadrer et limiter réglementairement l'utilisation de ces auxiliaires de puissances. La deuxième étape est le déploiement par l'aéroport de Lyon, qui va demander un peu de temps et beaucoup d'argent, de tout un système de chauffage et climatisation au pied des appareils, puisque l'APU, hormis la toute dernière phase juste avant le décollage qui va permettre de démarrer le réacteur, va beaucoup servir à climatiser ou chauffer l'avion.

On va donc déployer des systèmes de chauffage ou de climatisation au pied de l'appareil, avec lesquels on va venir pulser de l'air chaud ou froid pour éviter l'utilisation de ces APU. Cela nous amène à refaire toute l'architecture électrique en piste, puisque l'on n'a absolument pas les puissances électriques nécessaires pour faire face à cette nouvelle technologique de confort climatique électrique.

Ensuite, vous avez le calendrier possible de déploiement :

- Au T2, sur la jetée, on doit être en 2025 ;
- T1B et T1A entre 2025 et 2026 ;

- T2 Sud en 2026 ;
- Le satellite en 2027.

On est sur une projection, elle reste à être confirmée, parce que les investissements sont importants. Vous le voyez, en 2024, on est encore sur les études, et cela signifie que l'on n'a pas encore totalement inscrit dans le marbre la programmation de ces équipements.

Ensuite, la révision du plan de gêne sonore. C'est une forte demande, déjà exprimée depuis 2021. Tant que l'on ne revient pas à un trafic similaire à 2019, il pourrait être préjudiciable de réviser ce plan. On risquait de sortir du monde plus que d'en faire rentrer. On va voir selon l'évolution, mais c'est quelque chose que l'on a bien en tête.

M. GARCIA.- Les indices, comment sont-ils fixés dans ces cas ?

Mme SPYCKERELLE.- Ils sont fixés en fonction de ceux choisis pour le PEB. Il y a 55 décibels pour la zone 3, ensuite l'indice choisi pour la zone B est utilisé pour la zone 2. La zone 1, de mémoire, est à 70 décibels.

M. GARCIA.- Il n'y a pas de changement, de dérogation possible, entre les deux ?

Mme SPYCKERELLE.- C'est réglementaire. Je vérifie.

M. GARCIA.- Si l'OMS considère que le sommeil est perturbé à 40 décibels, peut-être que les personnes dans cette zone mériteraient que leur logement, s'ils sont là depuis avant la création de l'aéroport, soit isolé.

Mme SPYCKERELLE.- On est sur la même problématique que tout à l'heure : ces indices sont fixés par voie réglementaire. Si on veut le faire évoluer, il faut le porter au niveau national.

M. GARCIA.- Comme c'est assez vieux, je ne me rappelais plus.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On aura l'occasion d'en reparler, puisque l'on n'est pas encore dans le calendrier du PGS. On en reparlera forcément au moment de la révision, on reposera les critères utilisés pour sa réalisation.

M. LASSAGNE.- Ensuite, on avait le système de surveillance de la qualité de l'air. On a contractualisé avec ATMO Auvergne-Rhône-Alpes, en décembre, un protocole sur trois ans avec le maintien de la station de la qualité de l'air de Pusignan. Ils avaient plutôt prévu de la démanteler.

Aujourd'hui, ATMO Auvergne-Rhône-Alpes a suffisamment de données et d'antériorité des données pour leurs modélisations donc ils ne vont garder que quelques stations sur le territoire, et modéliser sur le reste de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Cette station devait donc disparaître, mais on la maintient.

Surtout, on démarre le chantier d'installation sur chacun des mâts de CONSTAS, en plus des micros, d'une microstation de mesure de la qualité de l'air en temps réel. Comme le bruit, vous aurez aussi une mesure de la qualité de l'air en temps réel, qui sera accessible via notre site riverain, et qui ramènera sur le site d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes.

Toutes les données et l'étalonnage seront faits par ATMO, mais on pourra suivre en temps réel la qualité de l'air sur le territoire riverain. C'est un plus.

M. GARCIA.- Le système prend-il en compte les microcapteurs sur les bords des pistes, à proximité des avions ?

M. LASSAGNE.- À Pusignan, oui. Ils vont vers les PM10. Un microcapteur coûte schématiquement 1 500 €, et la station de Pusignan en vaut plus de 30 000.

Les stations fixes oui, pas les microcapteurs. Ils donnent des tendances sur l'ozone et les particules. ATMO viendra vous les présenter.

M. GARCIA.- Il y a eu une étude à Paris qui a décelé des particules ultrafines à proximité des avions, dues à la combustion du kérosène. Une concentration de ces particules, du moins, beaucoup plus toxiques.

M. LASSAGNE.- ATMO, une fois tous les sujets réglés, viendra faire une présentation en CCE informelle ou en CCE, et vous donnera toutes les *datas*. Je sais que l'avantage des microcapteurs est qu'ils fournissent du temps réel. En revanche, ils n'ont pas la puissance des grosses stations.

Les grosses stations sont en train d'être démantelées, parce qu'elles sont trop coûteuses. Ils n'ont pas la même granularité.

Ensuite, l'expérimentation sur l'agrophotovoltaïsme. C'est une action que l'on abandonne, parce que l'on n'a pas le cadre réglementaire. C'est très

compliqué d'installer des panneaux photovoltaïques sur de l'agriculture. On est un peu loin de notre métier.

On a plus développé les centrales photovoltaïques sur nos parkings. De plus, on n'a pas trouvé les partenaires pour nous accompagner financièrement. Donc on abandonne, et on laisse les expérimentations à d'autres.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Cela va se lancer progressivement. Ce n'est effectivement pas notre métier, donc il y aura des expérimentations dans le département. Une fois que la technique sera appropriée, nous verrons si c'est intéressant.

M. LASSAGNE.- Tout à fait. Le sujet a été porté au début en 2020 et 2021. Il y a eu d'autres expérimentations en Occitanie et au Japon, par exemple. Il y a un système très innovant. D'autres nous passent devant.

Je pensais que c'était très pertinent, parce que l'on a un gros sujet de ressources agricoles et en eau, et que les panneaux photovoltaïques pouvaient aussi limiter le stress hydrique des grandes cultures céréalières de l'Est lyonnais, notamment à côté de l'aéroport. Des cultures qui, par ailleurs, pompent dans le Rhône pour arroser en plein soleil, lors de fortes chaleurs. C'est là où les panneaux auraient pu jouer leur rôle.

Je comptais beaucoup sur la CNR pour nous accompagner, parce qu'il y a énormément de captage le long du Rhône. Les niveaux d'étiage baissent, ce qui peut aussi poser un problème pour les centrales nucléaires.

Quoi qu'il en soit, le sujet n'était pas encore assez mûr, donc on abandonne.

Ensuite, la station d'hydrogène, on ne l'abandonne pas. La première est en construction. Elle sera inaugurée au mois de novembre. La station est portée par la région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires. Elle s'appelle Himpulsion, il s'agit d'hydrogène gazeux pour les véhicules.

La cible est les particuliers (on peut acheter une Berline hydrogène, aujourd'hui) et les taxis. Beaucoup de taxis basculent sur l'hydrogène. C'est un véhicule électrique avec un prolongateur d'autonomie. C'est très pertinent pour un professionnel de la route.

On aura également deux ou quatre navettes parking aéroport qui vont rouler à l'hydrogène. En 2024/2025 ou 2025/2026, on va se doter de notre station hydrogène sur Cargoport. On sera sûr de la mobilité lourde, avec un *pipe* qui ira sur la piste pour les véhicules de pistes.

En 2030 et au-delà, jusqu'en 2035, on a un partenariat avec Airbus et Air Liquide, pour développer au nord une station, d'abord une expérimentation, d'hydrogène liquide pour les avions. On travaille avec ces partenaires pour ces stations, mais on est encore loin du compte.

M. LAVERGNE.- Comment ces stations sont-elles alimentées ?

M. LASSAGNE.- La première, la livraison au mois d'octobre, est tout hydrogène vert. La première va être alimentée dans des cuves, potentiellement avec un électrolyseur par la suite. Ce n'est qu'une distribution au départ.

La deuxième est alimentée, entre autres, par le réseau et un petit champ photovoltaïque qui va prendre la

place du Tristar. Cette station 2024/2025 est sur le terrain du Tristar et le terrain à côté sera un champ photovoltaïque. Pour celle-là, l'hydrogène arrivera sous forme gazeuse, a priori, après 2030, et on liquéfiera l'hydrogène sur place, mais il sera produit ailleurs. On n'aura pas assez d'eau ni d'énergie pour le produire sur place.

On s'est engagé à être économes, mais sobres. Sur la slide suivante, on a un projet qui peut s'appliquer.

On a pu, à l'aune de la guerre en Ukraine et de l'explosion des coûts du gaz, faire passer de nouvelles consignes de températures avec des sujets très sociaux avec les partenaires. Ce n'est pas toujours facile de ne chauffer les bureaux qu'à 19 degrés, les commerces à 18 et 17 pour les espaces publics, contre 21 ou 22.

Ce n'est plus tout à fait le même confort, mais on l'a fait, avec une baisse de plus de 10 %, 15 % de baisse de consommations de gaz. De même, l'été dernier, on a été climatisé à partir de 26 degrés. Quand on a l'habitude d'être à 20 ou 21, à 26, il commence à faire chaud. Là aussi, on a pu pomper beaucoup moins d'eau dans la nappe phréatique pour rafraichir l'aéroport.

Ensuite, le replantage des haies. C'est en cours. J'avais parlé de Trévoux. Ce sont des arbres là-bas.

J'ai balayé une partie des engagements, il y en a beaucoup d'autres, je fais un roulement. Si la fois suivante, vous voulez que l'on zoome sur un engagement particulier, on peut. C'est là où il y a la prise de parole du CORIAS.

4/ Point divers

M. GARCIA.- La journée du 13 mars était une journée nationale, voire européenne, puisqu'il y avait un

certain nombre d'aéroports internationaux un peu partout en Europe, notamment en Italie, en Angleterre et en Espagne, qui se sont associées à cette journée. Ils ont mis en évidence deux éléments : la santé des riverains, et la réduction du réchauffement climatique.

Si toutes les dispositions mises en place servent uniquement à réduire le prix des billets d'avion, et permet aux compagnies de mettre plus d'avions, c'est contre-productif. D'autre part, je ne sais pas si vous avez idée du coût du bruit à la Sécurité sociale en France.

Une étude a été faite et acceptée de manière universelle : le stress et les maladies cardio-vasculaires provoquées par le bruit des avions autour des aéroports coûtent un peu plus de 6,5 Mi-€ à la Sécurité sociale par an. Ce n'est pas anodin.

Cela signifie que des habitants sont malades à cause du bruit. On va me dire « qu'est-ce qu'ils foutent là. Ils n'ont qu'à aller habiter ailleurs ». Certes, mais quand vous avez travaillé toute une vie pour vous payer une maison, et que vous l'avez depuis avant la création de l'aéroport, il y a un problème.

Ces deux constats nous amènent à dire qu'aujourd'hui, la seule solution que l'on a pour palier ces deux problèmes majeurs est de plafonner le trafic à ce qui a existé en 2019 – au minimum, voire en-dessous si possible.

Cette semaine, le 20, la cour internationale de La Haye a condamné le gouvernement néerlandais à plafonner ses mouvements d'avions. Le ministère des Transports néerlandais avait anticipé, parce qu'ils savaient qu'une plainte était posée contre l'État, en disant que le côté équilibré de la situation était faussé.

Ce que dit le jugement est que l'État agit en violation de la convention européenne des droits de l'Homme en n'offrant pas de protection juridique adéquate aux habitants de la région, et en abandonnant systématiquement leurs intérêts à ceux de l'aviation. Aujourd'hui, dans la majeure partie des pays européens, on favorise l'aviation au détriment des riverains.

La cour de La Haye a laissé 12 mois au gouvernement néerlandais pour revenir sur un trafic bloqué. Le ministre des Transports avait voulu anticiper, en annonçant un blocage du nombre de mouvements à 440 000. Le tribunal de La Haye a demandé 400 000.

Cela revient à la loi de 2008. Des choses se passent, il y a maintenant une jurisprudence par rapport à ce qu'il se passe à Schiphol. Est-on obligés d'aller systématiquement au tribunal de La Haye pour faire respecter l'avis des riverains ? Je me pose la question.

Quand on voit que l'on met quatre ans, et on n'y est pas encore, pour arriver au trafic de 2019, on ne va pas attendre que les compagnies continuent à faire du lobbying pour mettre plus d'avions. Aujourd'hui, est-ce une prise de conscience ou autre chose ? Je ne sais pas. Néanmoins, il s'est passé quelque chose. On pourra dire qu'il y a l'avant et l'après-Covid, et que les choses ont changé dans l'après-Covid.

Le changement, n'est-ce pas justement d'éviter d'ajouter des lignes à outrance ? Il ne faut pas que l'on vienne parler des emplois. Saint-Exupéry, pendant le Covid, ne serait-ce que la société Vinci sur l'aéroport, a dégraissé son personnel de 40 %. On est passé de 500 à 350 salariés.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Il y a eu une diminution.

M. LASSAGNE.- Il y a eu un plan de performance sans licenciement.

M. GARCIA.- Appelez cela comme vous voulez. Il y a des emplois en moins.

Ce qui fait que tous ces éléments mis bout à bout nous disent que l'on pourrait, sans attendre une plainte ou que le tribunal ne décide à notre place, travailler sur un éventuel plafonnement du trafic qui ne dépasserait pas, chez nous, les 120 000 avions, soit le niveau de 2019.

M. LASSAGNE.- Un peu moins, on était monté à 126 ou 127. Vous parliez de La Haye à 400 000, moi je veux bien prendre ce nombre. *(Rires.)*

M. GARCIA.- On ne pense pas que ce soit complètement utopique de revenir au trafic de 2019, d'autant qu'elle a été une année exceptionnelle à Saint-Exupéry.

M. LASSAGNE.- En passagers, mais on avait beaucoup baissé les mouvements.

M. GARCIA.- Je le dis et le répète : ce ne sont pas les passagers qui font du bruit, ce sont les avions. Ce qui nous intéresse est de plafonner les mouvements, pas les passagers.

On pourrait plafonner le nombre de mouvements et améliorer encore le nombre de passagers de 2019, parce que les avions sont loin d'être pleins.

Mme BAZOGE.- Je reviendrai sur le problème des emplois. Ce que l'on demanderait n'est pas une diminution,

donc ce n'est pas un problème au niveau des emplois. On est là, et on aimerait y rester. On est dans une ère nouvelle, et je pense que vous ne pouvez pas refuser que l'on travaille dessus. Ce n'est pas possible.

M. LASSAGNE.- Je ne sais pas si c'est le concédant qui répond.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On peut faire les deux.

M. BEUCHET.- La FNAM aimerait bien répondre également.

En introduction, je réaffirme l'engagement et le fait que les compagnies aériennes et de manière générale le secteur aéronautique en France, ne sont pas dans le déni du bruit et des nuisances sonores. Nous reconnaissons l'impact sanitaire du bruit, tout comme l'impact environnemental. Les compagnies et les acteurs en général sont engagés.

M. LASSAGNE, vous venez d'évoquer et de passer en revue tout un tas de futurs engagements, partiellement ou déjà appliqués, qui visent justement à réduire cette empreinte, que ce soit sur la santé ou la pollution.

Je ne voudrais pas que l'on nous oppose. Je vous assure que les compagnies dépensent des milliards d'euros. Les intérêts convergent le plus souvent. Quand on remplace ou que l'on fait un renouvellement de flotte, c'est bon à la fois pour réduire le bruit, pour la planète, et pour l'économie. C'est un investissement qui coûte cher, donc il faut être capable de l'assumer, mais c'est un investissement bon pour tous.

Les compagnies, certes, mais les aéroports également, investissent sur des engins électriques. Tout le monde est engagé dedans. En 2050, on doit atteindre la neutralité carbone. Le secteur aéronautique est le premier à avoir déposé sa feuille de route de décarbonation. Elle est disponible sur le site de la FNAM.

Pour le bruit, les 6 Mi-€, par exemple, je ne les avais pas en tête. C'est un coût pour la société. Je suis allé regarder, c'est une étude de l'ADEME et du Conseil national du bruit. C'est important d'aller voir les études, cela permet aussi de mettre en perspective. Sans nier cet impact, cette étude explique également que le bruit de voisinage, et notamment les particuliers, est trois fois plus élevé que le bruit de l'aérien.

M. GARCIA.- On va arrêter de faire du *greenwashing*.

M. BEUCHET.- Je peux vous envoyer le graphique. C'est issu de l'ADEME. Cela représente 18 Mi-€. C'est exactement tiré de votre étude, sur laquelle vous vous appuyez. C'est important de le souligner.

Le coût du bruit des transports, c'est 98 Mi-€ par an, avec un coût total de l'ensemble des nuisances sonores de 147 Mi-€. Le transport représente 97,8 Mi-€, donc c'est important. La répartition est la suivante :

- Trafic routier : 80 Mi-€ ;
- Trafic ferroviaire : 11 Mi-€ ;
- Trafic aérien : 6 Mi-€.

C'est juste pour remettre en perspective. Encore une fois, nous ne nions pas les nuisances sonores, et nous

sommes résolument engagés pour les diminuer, les compagnies, les élus. Nous avons vu plusieurs piliers comme les descentes continues, le renouvellement des flottes, la programmation des vols pour diminuer leur nombre le soir. Il existe tout un tas de mesures que l'on prend.

Essayons de ne pas non plus tuer totalement un des trois derniers secteurs qui est excédentaire en France dans la balance commerciale.

M. GARCIA.- Il vaut mieux tuer les riverains.

M. BEUCHET.- Il y a le luxe, l'aéronautique et l'agriculture. Pour l'agriculture, à force de mettre des normes, on voit ce que cela donne. Soyons juste raisonnables. On est prêts à s'engager sur tout un tas de choses, mais attention aux restrictions.

Je termine en disant que, moi qui parcours l'ensemble des aéroports en France, à chaque restriction – regardez ce qu'il se passe à Orly ou Nantes – les CCE suivants et PPBE suivants, alors même qu'il y a des couvre-feux stricts, la seule question est « quelles sont les prochaines restrictions ? », avec des discours qui disent que tant qu'il y a un avion, c'est du bruit.

On est les champions d'Europe, il faut l'avoir en tête. Vous citez l'aéroport d'Amsterdam, Schiphol. On est les seuls à avoir, sur 12 aéroports, 10 qui vont faire l'objet d'une EIAE, donc de restrictions d'exploitation.

Je voulais juste replacer ces éléments, parce que l'on a tendance à souvent pointer uniquement les compagnies pour réduire les nuisances sonores. C'est un ensemble de mesures, et vous pouvez être sûr que l'on est engagés dedans.

M. GARCIA.- Je suis content de vous avoir entendu dire que vous feriez partie des personnes raisonnables. Cela signifie que vous êtes d'accord avec nous pour que l'on plafonne le trafic au minimum de 2019.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je crois que sans trahir monsieur, ce n'est pas du tout ce qu'il a dit.

M. GARCIA.- Il a dit « *soyons raisonnables* ». J'entends. Il a entendu ce qu'il a envie, donc je fais de même.

Mme BAZOGE.- On ne demande pas de fermer demain matin, mais de travailler dessus. C'est tout.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je ne me défais pas en disant cela, et je laisserai la DSAC compléter, mais le sujet de trafic aérien et de son volume est national.

Mme BAZOGE.- cela va sans dire, mais on va s'engager partout.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- C'est un sujet qui, s'il est lancé, le sera au niveau national.

M. GARCIA.- Comptez sur nous.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- S'il est lancé, bien évidemment, que l'on s'engagera dans cette démarche, aujourd'hui ce n'est pas à l'ordre du jour. Néanmoins je rejoins les propos du représentant de la FNAM : il n'est pas question de nier l'impact d'un aéroport sur la santé des riverains en termes de bruits et d'exposition à la pollution. La CCE en témoigne, tout le travail fait par ADL, en lien avec la DSAC et vous est de limiter au maximum l'impact par des mesures.

On en a évoqué un certain nombre aujourd'hui avec les deux arrêtés, nouveaux, qui permettent d'aller vers une réduction de bruit et des dommages. M. LASSAGNE est revenu sur tous les engagements de l'aéroport en matière d'impact environnemental, dont les bruits, avec la question des APU. Le plan d'exposition au bruit répond aussi à cette démarche. Encore une fois : on ne nie pas l'impact sur la santé, et c'est pour cela que l'on prend ces mesures.

S'il y a une réflexion et une orientation au niveau national, il est évident que nous y adhérons.

Mme DE CLUZEL.-Pour remettre les choses en perspective : on ne peut, de toute façon, avec toutes ces mesures, aussi vertueuses soient-elles, agir que sur les 4 % auxquels l'aviation contribue sur ces dommages sociaux liés au bruit.

Je ne pense pas que l'on puisse faire le procès de faire du *greenwashing* quand on voit toutes les mesures en place. C'est un peu caricatural.

M. BEUCHET.- On est tous dans cette optique de réduire le bruit et les émissions de CO2.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je laisse Lionel compléter, puis je vous repasse la parole juste après.

M. LASSAGNE.- Autant au niveau local, des partenaires locaux et les parties prenantes, on peut gérer les effets de bord, comme demander la fermeture la nuit, et on travaille sur les vols les plus bruyants. Ces effets de bord relèvent d'une commission consultative et d'un travail et des parties prenantes, mais pas la fermeture la nuit.

Je pense que cette restriction, qui s'inscrit dans le temps et serait actée jusqu'au-delà de la nouvelle concession, est du même acabit. Elle relève des législateurs, du politique et de la Commission européenne. Si un jour on décide en France ou en Europe de fermer les aéroports la nuit et de les limiter au trafic 2019, je n'aurai pas d'état d'âme.

Le marché s'organisera autrement, il y aura des changements. Les effets de bord peuvent être faits localement, et la loi nous y autorise avec l'étude d'approche équilibrée – qui est un outil pour limiter les recours. Quand on prend des restrictions, on est aussi sous le coup de recours.

Je me souviens, pour la dernière approche équilibrée, le dernier arrêté dont Nathalie parlait tout à l'heure, plusieurs compagnies que je ne citerai pas m'ont tout de suite orienté vers leurs services juridiques. Il faut avoir en tête qu'il y a des parties prenantes et des intérêts économiques, et il y a des voies de recours, même quand c'est fait pour de bonnes raisons comme celles du bruit la nuit ou des émissions de CO2.

C'est un sujet national. D'ailleurs un sénateur a déposé une proposition de loi il y a 10 jours. C'est le sénateur Alexandre OUIZILLE. Sa proposition date du 22 février. Dans ses propositions, il y a tout un tas de choses, dont ce sujet. Je vous conseille d'aller voir le détail. Je pense qu'il correspond à la journée nationale de l'UFCNA.

Si le gouvernement décide de limiter les aéroports français – je pense que la France ne pourra pas le faire de manière unilatérale –, on appliquera la loi. Ce sont des mesures qui ne relèvent pas d'une décision locale. Personne,

ni la préfecture, ni le gestionnaire, et même nous gestionnaires, au nom de qui et quoi ?

Cet outil a été construit dans les années 1970, avec l'argent de ses clients et du monde économique. C'est un outil au service du territoire. Ce n'est pas nous, les gestionnaires, qui pouvons l'amputer d'une partie de sa croissance. Si un jour c'était le cas, on s'organiserait différemment.

Pour l'instant ce n'est pas le cas, le sujet vous pouvez le porter – ce que fait l'UFCNA – au niveau national et du législateur. C'est ce que vous faites. Localement c'est bien d'en parler, mais on n'a pas les capacités.

Mme BAZOGE.- Il faut que l'on vous aide à vous y préparer.

M. LASSAGNE.- Post Covid, on a fait plein de scénarios. On est même plutôt dans le scénario catastrophe. On n'aurait jamais imaginé que l'on ne serait pas encore sorti du Covid en 2024. Quand l'on disait que cela durerait jusqu'à 2025 à 2026, on rigolait.

Pour nous, à Saint-Exupéry – et ce n'est pas vrai pour tous les aéroports – les impacts iront jusqu'en 2025 ou 2026. On n'est pas non plus morts, on a fait ce que l'on a pu, il y a eu 100 personnes qui sont parties, via des mouvements. On a baissé nos personnels. Je pense que d'autres partenaires ont dû le faire. On n'a pas encore la nouvelle étude d'impact, mais je doute que l'on soit encore 6 000 ETP. Les acteurs économiques se sont organisés dans un nouveau contexte.

Si le législateur ou l'Union européenne nous imposent un nouveau contexte, on le fera. On parle beaucoup

de Schiphol. Ils ont fait un drôle de coup, parce qu'ils sont à saturation. C'est facile, dans ce cas, de dire que l'on ne fera pas plus, puisqu'ils ne peuvent pas.

Ma fille est en Angleterre cette année, elle est rentrée pour Noël et pour un examen, et les deux fois elle est arrivée le lendemain. Elle a dû dormir à Schiphol les deux fois, alors qu'elle devait arriver le soir à Lyon. Aucun vol n'a fonctionné en passant par Schiphol.

Ils ont été dans ce schéma. Encore une fois, si le législateur le décide, on fera avec. Ce n'est pas pour vous renvoyer la balle.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Il y avait une question et une intervention.

M. LAVERGNE.- Je voulais préciser que c'est vrai que l'on essaie de faire du progrès pour les avions. Ils sont moins bruyants et moins polluants.

Cela va demander beaucoup de temps. Les nouveaux moteurs en développement, Snecma, par exemple, prennent plusieurs dizaines d'années pour arriver sur les avions. Sachant que l'âge moyen de la flotte dans le monde est de 16 ans avant de tout renouveler.

Si on veut tenir les objectifs de pollution et de réchauffement climatique, je ne vois pas comment on ne peut pas jouer sur ce raisonnement. On ne peut pas augmenter sans arrêt. Des avions propres, je ne les verrai jamais, mon fils non plus, et mon petit-fils, vu l'état de la planète, je doute qu'il voie quelque chose. On n'est pas près de faire voler des avions à l'électricité.

M. LASSAGNE.- Entre ce sujet, le réchauffement climatique, les 6 milliards d'euros dont parlait Jean-Luc, vous voyez bien que le seul qui a la légitimité est le gouvernement. C'est à ce niveau, voire au niveau de l'Union européenne, d'arbitrer entre l'aviation, la richesse qu'elle crée, son impact CO2, son impact sur la santé ; ce secteur ou un autre secteur. Ce sont des arbitrages au-delà des États.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Ce que je dis souvent, c'est que s'il y a des avions, il y a des clients.

M. LAVERGNE.- C'est comme les addictions. S'il y a de la drogue qui circule, c'est qu'il y a des consommateurs.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- L'avion n'est pas une addiction.

M. GARCIA.- Plus vous diminuez les prix, plus il y aura de personnes qui voudront le prendre.

M. LASSAGNE.- Les prix ont explosé. Ils ont pris 40 %.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Oui, ils ont beaucoup augmenté.

M. COTTIN.- Pour rebondir sur la partie technologique, il y a des choses qui existent. C'est déjà actif, en cours, la réduction est déjà visible et en cours sur le bruit, la consommation, la pollution.

Mme DE CLUZEL.- Cela fait longtemps qu'il y a des développements.

M. COTTIN.- C'est déjà en marche. Par rapport à ne serait-ce qu'il y a quatre ou cinq ans, le bruit et la consommation sont sur la pente descendante.

M. LAVERGNE.- Mais si vous augmentez le trafic en parallèle, vous êtes à zéro.

M. GARCIA.- Non, l'augmentation est supérieure au gain. Je voulais juste rappeler au monsieur de la FNAM que, si aujourd'hui il y a un cahier des engagements, sachez que cela fait plus de 25 ans que l'on travaille dessus. S'il existe, c'est parce que les associations l'ont souhaité, et que depuis 25 ans – pour ma part depuis plus de 30 ans –, elles travaillent avec les salariés de l'aéroport, pour faire évoluer les choses. Si on n'avait pas été là, je pense que ce cahier n'existerait même pas.

Je peux vous dire que l'on est un des rares aéroports de France qui en a un.

M. LASSAGNE.- Jean-Luc a raison, et cela va bien dans la direction que je décris. On a fait tout ce travail sous l'impulsion de la société civile, dans un cadre donné par l'État, les commissions consultatives, l'approche équilibrée et l'Union européenne.

Localement, on a un cadre de travail. Le sujet du 13 mars ne peut pas se faire au niveau local. Il faut un cadre. Peut-être qu'un jour on aura un cadre réglementaire qui dira que les CCE doivent donner un niveau d'augmentation de trafic et de mouvement, ou de décroissance.

L'impulsion de la société civile est là, mais justement, cette impulsion de la société civile, qui la collecte ? C'est le législateur et le gouvernement.

M. GARCIA.- Certes, mais s'il n'y a pas les riverains pour réfléchir à ces idées, ce ne sont pas les aéroports qui spontanément se diront qu'ils vont plafonner le niveau de mouvement.

M. LASSAGNE.- Tout à fait.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Vous êtes dans votre rôle et il n'y a pas de contestation de notre part.

M. GARCIA.- On l'assume, et on a bien l'intention de continuer.

M. LASSAGNE.- Entre vous et nous, dans le cadre de la CCE, des sujets peuvent être gérés là. Le sujet dont on parle, entre vous et nous, il y a le gouvernement et le législateur. Ce sont des sujets macros avec de grands impacts économiques. C'est pour cela que l'on en parle aussi, et c'est important. On n'est pas sur un niveau lyonnais.

Il faut un cadre, et ce cadre, à ma connaissance, n'est pas posé. C'est le cadre de la décroissance – et d'autres proposent la décroissance. Peut-être qu'il le sera un jour sous la pression de la société civile. C'est possible.

M. GARCIA.- Je voulais vous remercier d'avoir accepté de mettre le sujet à l'ordre du jour. Contrairement à d'autres aéroports français, on n'a pas fait d'actions ou de manifestations à la préfecture pour pouvoir parler de ce sujet. Dans la mesure où on avait acté que l'on en parlerait aujourd'hui à la CCE, c'est ce que l'on a toujours fait. On a toujours prôné le dialogue avant l'action.

On a décidé aussi, puisque le ministre des Transports a été interpellé, avec d'autres ministres comme

celui de la Santé et de l'Écologie. Ils ont tous reçu notre courrier, et on a bien l'intention de faire avancer les choses.

Aujourd'hui, c'est bien de nous avoir laissé la possibilité de le faire à la CCE. C'est notre façon, à Lyon, de marquer l'action, plutôt que d'aller devant la préfecture avec des pancartes et embêter tout le monde.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- C'est une très bonne proposition, et je vous en remercie. On est là pour aborder des sujets sur lesquels on a des leviers la plupart du temps, mais vous avez aussi des revendications à porter qui nous dépassent d'un point de vue territorial.

Néanmoins, si on peut avoir cet échange, c'est une bonne chose. Il permet que l'ensemble des acteurs locaux l'entendent, et on sait tous que l'on a des remontées des fédérations nationales.

C'est une bonne chose d'avoir cet échange aujourd'hui. Cela ne règlera pas votre demande.

M. GARCIA.- On est au courant du fonctionnement, oui.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Avant que l'on clôture la CCE, y a-t-il d'autres sujets divers ?

M. FREYCHET.- A-t-on des mesures d'intensité, de bruit et de concentration de CO2 sur, par exemple, 15 ou 20 ans ? L'aéroport a-t-il évolué ?

M. LASSAGNE.- On les a.

M. FREYCHET.- Je suis arrivé il y a une quinzaine d'années, j'ai vu la flotte évoluer. J'ai vu tout le trafic évoluer. Je parle pour Lyon, les flottes ne sont plus les

mêmes, les horaires et les mouvements non plus. Ce serait intéressant d'avoir, pour objectiver ces débats, des chiffres sur lesquels on puisse s'appuyer, et des séries relativement longues, sur lesquelles on puisse voir le résultat des actions comme les descentes continues.

C'est un exemple parmi beaucoup d'autres. Cela permettrait de voir une traduction en chiffres de ces actions qui sont entreprises.

M. LASSAGNE.- Par station de mesure, sur 15 ans, on a effectivement des données. Pour être tout à fait transparent, le bruit stagne. Les flottes ont évolué, donc globalement le bruit aurait légèrement baissé, mais avec l'arrivée des bases, notamment EasyJet, il y a eu un peu plus de vols à la frange des 22 heures, et avec le Lden, les vols plus tardifs sont pondérés.

Cela fait que l'on aurait dû avoir, par le phénomène dont vous parlez, une baisse progressive du bruit, mais en réalité, il a plutôt eu tendance à stagner. J'irai chercher le graphique pour le compte-rendu.

M. GARCIA.- Il a stagné en ayant moins de mouvements. Il y a eu l'incidence sur les nouvelles motorisations, l'incidence sur les avions les plus bruyants. Si je remonte à plus de 15 ans, les avions-Chapitre 3, 5 EPNdB, etc., on a éliminé, au fur et à mesure, les plus bruyants.

La quantité de bruit a stagné, ce malgré la différence du nombre de mouvements. Il y a eu un tas d'avancées qui ont permis de ne pas augmenter le bruit, tout en augmentant, à une certaine période, le nombre de mouvements, qui a ensuite stagné et est même descendu avec l'amélioration du remplissage des avions.

Il faut savoir qu'il y avait des avions, comme pour la Chine, qui repartaient vers Moscou avec trois passagers dans l'avion.

M. LASSAGNE.- C'est ce que je dis. En moyenne, le bruit n'a pas bougé. En revanche, en termes d'émergence, il a baissé. Les avions sont moins bruyants. Comme la moyenne Lden du bruit pondère grandement les mouvements après 22 heures, et que les bases ont fait que l'on a quand même du trafic jusqu'à 22 h 30, cet effet est venu contrebalancer le premier.

M. LAVERGNE.- Quel est l'impact des problèmes de trafic aérien ? Des avions qui tournent avant d'atterrir.

M. LASSAGNE.- On en a de moins en moins, parce que l'on est sur le CDM (*Collaborative Decision Making*). Un avion part de la passerelle ici quand tous les feux sont au vert, donc le roulage, le décollage, la route, l'atterrissage et la passerelle de destination.

M. LAVERGNE.- Il n'y a pas d'embouteillage ?

Mme DE CLUZEL.- Non, il n'y a plus ce que l'on faisait avant, de *stacker* pendant des heures. Maintenant, on ne peut pas partir si l'on n'a pas l'assurance d'arriver. Il y a uniquement des événements imprévisibles qui peuvent poser des problèmes de ce type. Tout est calculé.

M. LAVERGNE.- Pendant le vol d'un avion, il peut y avoir des problèmes qui font que l'avion arrivera plus tard.

Mme DE CLUZEL.- Beaucoup moins qu'avant.

M. FREYCHET.- Il y a cinq ou six ans, on avait des attentes en l'air à l'arrivée, mais ces secteurs d'attente, ils attendent très haut et loin. Il y en a un secteur d'attente

sur le Jura, un autre du côté de Roanne, un du côté de Grenoble, et un du côté de Saint-Rambert-d'Albon.

M. LAVERGNE.- Au niveau sonore OK, au niveau pollution...

M. FREYCHET.- Aujourd'hui ces aires d'attente ne sont quasiment plus utilisées, depuis 2017 ou 2018.

M. LASSAGNE.- Tout est informatisé avec le CDM. L'attente sera plutôt au sol, en passerelle, mais quand l'avion la quitte, tous les feux sont verts. Il peut y avoir un événement exceptionnel, mais on n'a plus d'aéronefs comme avant, qui attendaient et faisaient la queue. Vous ne le verrez plus jamais.

M. GARCIA.- C'est ce qui pollue le plus sur la piste.

M. LASSAGNE.- Oui. Tout cela est terminé. Cela fait partie des actions en termes d'opérations pour décarboner. En plus, cela revenait très cher aux compagnies.

Il y a maintenant le questionnaire de satisfaction.

Mme HILY.- Il a été distribué en version papier.

M. LASSAGNE.- En visio, vous pouvez flasher le QR code. L'objectif n'est pas d'être d'accord sur tout, évidemment, ce n'est pas un sujet de fond.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Mais si !
(Rires.)

M. LASSAGNE.- C'est surtout toutes les conditions. Si vous avez pu prendre la parole, si les documents étaient clairs, etc. Cela nous permet de réguler.

M. GARCIA.- C'est dur de prendre la parole, ici.
(Rires.)

M. LASSAGNE.- C'est anonyme. Si vous pouvez nous le rendre rempli, cela nous permet de remplir un indicateur. N'hésitez pas à mettre des commentaires aussi, s'il y a des choses sur lesquelles on va trop vite ou pas assez. Mme BAZOGE a longtemps demandé d'organiser un comité permanent pour préparer l'ordre du jour, et maintenant on le fait.

Si vous ne nous faites pas la remontée, on ne va pas forcément avoir le réflexe de le faire. Donc plutôt que d'attendre que quelqu'un monte au créneau, ce questionnaire nous permet d'améliorer les conditions d'organisation et d'intelligibilité de la commission.

Mme BAZOGE.- L'année dernière, il y a eu une enquête sur les commissions consultatives à travers la France, vous étiez dans les meilleures ici.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Vous aviez bien voté alors !

M. LASSAGNE.- Mme BAZOGE avait défendu le CCE de Saint-Exupéry, oui !

Mme BAZOGE.- On avait un document avec des questions. J'étais obligée de le reconnaître.

M. GARCIA.- Si vous voulez obtenir quelque chose, donc, il faut passer par Mme BAZOGE. (Rires.)

La séance est levée à 17 heures 42.