

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



Mercredi 13 novembre 2024



Ordre du jour

	Page
1/ POINT D'ACTUALITE DE L'AEROPORT	3
2/ PRESENTATION POUR AVIS DU PPBE	14
3/ PRESENTATION POUR AVIS DU BILAN DE L'EXPERIMENTATION DESCENTES CONTINUES	26
4/ ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT 2020-2025	31
4/ POINTS DIVERS	34

(La séance est ouverte à 14 heures 42 sous la présidence de Madame Charlotte CRÉPON.)

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je vous propose de commencer. On a deux instances aujourd'hui. Pour commencer, on a la traditionnelle commission consultative environnementale, dont vous avez reçu l'ordre du jour. On a dedans le point d'informations, assez classique, liées aux questions et retours que vous avez pu faire.

Il y aura ensuite deux sujets présentés pour avis. Le PPBE, déjà présenté lors de la précédente CCE. On a fait des finalisations et on attendait d'éventuels retours, il s'agit donc maintenant de la présenter pour avis. Ensuite, également pour avis, le bilan d'expérimentation de descente continue.

Ensuite, les questions diverses, et on clôturera la CCE pour passer à la présentation du rapport annuel de l'ACNUSA, bilan 2023.

Je vous propose donc de commencer sans plus tarder. Avez-vous des propos liminaires ? *(Non.)*

Mme HILY.- Pour préparer cette CCE, on avait fait un comité permanent le 10 octobre dernier. On a repris les points que vous nous avez remontés dans l'ordre du jour.

On va commencer par le point d'actualité de l'aéroport, puis la présentation du PPBE, la présentation du bilan d'expérimentation de descente continue, un point sur les engagements pour l'environnement 2020/2025, et on fera des points divers.

1/ Point d'actualité de l'Aéroport

M. LASSAGNE.- Le trafic, arrêté au 30 septembre, l'année n'est pas tout à fait terminée. Après le Covid, on repart, on est en lente progression. On fait partie des seuls aéroports – presque le seul sauf cas particulier type Toulouse – qui n'ont pas retrouvé leur niveau de trafic ou le nombre de mouvements d'avant 2019.

M. GARCIA.- On ne s'en plaint pas.

M. LASSAGNE.- C'est une simple constatation, pas un regret. On n'est pas en année pleine, vous voyez les mouvements 2024 et le trafic. Le point positif : on fait un net bond en emport moyen. En moyenne, le nombre de passagers par appareil est de 123, il a fortement progressé. Pour la prochaine CCE, on fera une année compilée, et on vous mettra le tableau pour compléter l'emport moyen. Voilà ce que l'on a à date, il n'y a pas une explosion du trafic.

Mme HILY.- Sur les réclamations, les chiffres de janvier à septembre 2024 : on est à 161 réclamations. En 2023, on était à 173. Avec le dernier trimestre, on sera peut-être un peu au-dessus de 2023.

En termes de nombre de plaignants, on est à 86 plaignants, situés dans diverses communes riveraines que l'on voit sur ces cartes. On a la localisation des réclamations en 2023 et en 2024, avec la répartition en journée, nuit ou soirée. Selon les années, cela change un peu, on en a un peu plus dans le nord et l'est cette année.

Cela dépend des événements. L'année dernière il y avait eu pas mal d'orages, donc du survol sur Saint-Laurent-de-Mure. C'est pour votre information.

Pour les manquements, j'ai mis les éléments à jour depuis la dernière CCE sur les manquements par rapport aux déviations de trajectoires et aux restrictions acoustiques.

M. BEVILLARD.- Nous n'avons pas beaucoup de commentaires à faire sur ces chiffres, si ce n'est de préciser que l'on a encore un nombre assez significatif de manquements encore en cours d'instruction, qui permettront de mettre les chiffres à jour pour la prochaine CCE.

Mme HILY.- Un point sur l'aide à l'insonorisation. De janvier à septembre 2024, on a eu plusieurs demandes non éligibles, mais cinq éligibles dont deux ajoutées à la CCAR du 3 juin 2024. Ils sont déjà validés.

Les montants validés à la CCAR, 92 000 € d'aide, pour six logements individuels. Il reste encore sur le compte de la TNSA 848 000 € pour les logements qui restent à insonoriser. On avait eu plusieurs questions sur ce sujet, on vous propose de débattre ensemble.

Il reste une soixantaine de logements à insonoriser. Il y a une proposition du CORIAS d'aller avec notre bureau d'études – qui est Consult'imm qui s'occupe de l'insonorisation – rencontrer les maires des communes pour lesquelles il reste des logements, pour prévenir et informer les habitants de ces logements qu'ils peuvent bénéficier de cette aide.

Pour voir ce que tout le monde en pense, si l'association de riverains aide le bureau d'études, nous préviendrons les maires qu'ils seront bientôt sollicités par le bureau d'études et l'association de riverains pour aller communiquer auprès des riverains concernés.

M. GARCIA.- J'ai pris contact avec Fabrice BADIN, le directeur de Consult'imm, qui m'a envoyé la liste. Je me suis rendu compte que notamment à Saint-Quentin-Fallavier, où il reste le plus de logements, les adresses ne correspondent plus. Il y a eu une modification de numérotation des maisons, donc il n'y a plus de correspondance avec les éléments donnés.

Si on envoie un courrier à la mauvaise adresse, il n'arrivera jamais. J'ai commencé à en parler avec le maire, on avait dit que c'était possible. Il est d'accord pour que l'on puisse se rencontrer avec Fabrice BADIN tous les trois, avec la personne chargée de l'urbanisme sur la commune, pour qu'elle puisse remettre les listes à jour, et qu'il y ait un courrier du maire pour faire du porte-à-porte, vu la quantité de logements qu'il reste.

À mon avis, il y en a pas mal que l'on ne fera pas, parce que les gens ont déjà fait des travaux. Il y a eu beaucoup de mutations, plein de choses, donc on fera tout ce qu'il est possible de faire.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je vous remercie pour cette proposition, on s'aperçoit que ce sont souvent des dispositifs peu connus. Sans porte-à-porte, ce n'est pas le cas ici, mais on n'arrive pas à engager les derniers, qui sont encore nombreux.

Je trouve que c'est une très bonne idée, et le faire avec les maires est encore plus pertinent, parce qu'ils ont accès à des informations pour envoyer un courrier direct ou en faisant de la communication par le bulletin municipal et les réseaux sociaux. Ils peuvent toucher plus de monde plus rapidement. Le faire avec les principales communes concernées serait déjà une belle avancée.

M. GARCIA.- Le bulletin municipal n'est pas très opportun. Comme c'est à la marge, on risque de se retrouver avec une flopée de demandes qui vont se voir refusées.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Cela dépend de la catégorie de la commune, s'il ne s'agit que de certains quartiers ou de toute la commune.

M. GARCIA.- À Saint-Quentin-Fallavier, il doit rester 23 ou 24 logements non traités. Si on arrive à 15, ce sera bien. C'est dans la continuité de ce qui se faisait quand j'avais la charge du dossier : on a déjà fait du porte-à-porte, on est allé chez les gens pour essayer de leur expliquer la démarche.

Quelques personnes, notamment des personnes d'un certain âge, qui sont seules et n'ont pas forcément envie de se lancer, même si c'est pris en charge, et il y a toujours les 20 % à la charge du client. C'est aussi un obstacle. C'est pour cela qu'à l'époque on avait travaillé sur du 100 % quand on faisait 4 ou 5 logements dans le même secteur. On avait négocié avec la DGAC à Paris à l'époque pour faire une prise en charge complète.

Vu la somme qu'il reste, et le nombre de logements qu'il reste à traiter, la commission peut le décider, ce n'est pas incompatible. Si les quelques logements que l'on peut faire sont pris en charge à 100 %, pourquoi pas. C'est la commission qui peut dire oui ou non.

Mme HILY.- Il y avait la question de la CCAR, et un vote sur les dossiers présentés. Depuis quelques années, la CCAR se réunit virtuellement, avec un envoi des dossiers par mail. Cette année, on a fait une visio. Il y a une demande forte des riverains de réunir la CCAR en présentiel, plutôt

que de faire une réponse par mail pour les dossiers. Il faut voir si on souhaite les organiser ainsi les prochaines fois.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Être en présentiel est un peu plus contraignant qu'en visio.

M. GARCIA.- Le problème est que, en visio ou par courrier, comme avant, on n'a pas forcément tous les éléments. Tous les membres de la CCAR ne sont pas au courant de ce qui se passe dans certaines communes. Sur les dossiers de la dernière session, cinq logements étaient dans le lot et n'avaient pas le droit à l'aide.

Cela permet aussi de réguler et encadrer les choses. Si on commence à isoler les logements qui n'y ont pas le droit, ceux à la limite peuvent ouvrir la boîte de Pandore.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Ma question est juste sur la présence. Pas la vôtre, je n'en doute pas, mais il y a d'autres membres de cette commission. Chaque membre est-il prêt à venir ? Si cela conduit à des absences, cela ne sert à rien.

M. GARCIA.- Permettez-moi de vous retourner la question : a-t-on demandé à tous les membres de la CCE ? Quand je vois les représentants désignés ou élus de la CCE, on peut se demander.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On parle de la CCAR.

M. GARCIA.- Ce sont les mêmes.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je ne vous dis pas non, je vous dis qu'il faut voir selon la présence des

membres de la CCAR. Si la plupart des membres sont d'accord, pourquoi pas.

Mme HILY.- Les membres de la CCAR sont les membres du comité permanent, et à chaque fois que l'on a un comité permanent, on a des absents.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- On peut essayer.

M. LASSAGNE.- C'est embêtant s'il y a un quorum. On essaiera de boucler les deux : de mettre la CCAR au moment du comité permanent de préparation de la prochaine CCE. On peut essayer.

M. GARCIA.- Cela n'empêche pas de continuer à faire avec des gens en présentiel et en visio en même temps, mais pas qu'en visio ou par courrier.

M. LASSAGNE.- On fait toujours des réunions hybrides, maintenant. Néanmoins, on ne peut pas faire un envoi par courrier et en présentiel, sinon on ne saura pas qui répond ou non. La décision sera prise par les présents en physique ou en visio. Si un membre ne vient pas ou ne se connecte pas, il ne pourra plus décider par courrier comme avant. C'est la nuance, mais ce n'est pas forcément un problème.

Mme HILY.- Il y avait une question sur le compte bancaire de la TNSA, savoir s'il est rémunéré ? Non, la trésorerie de la TNSA n'est plus placée depuis mars 2016. On a la possibilité d'avoir un compte rémunéré mais seulement au-delà de 2 000 000 €. Utiliser un autre type de placement de trésorerie aurait pour conséquence de rendre les liquidités indisponibles pour une période donnée. Ceci semble contraire à l'objectif de la gestion de la TNSA

M. LASSAGNE.- C'est le retour de la DAF. Est-ce qu'on a changé d'établissement bancaire ? Je ne sais pas. J'étais persuadé que c'était rémunéré.

M. GARCIA.- Les 800 000 € aujourd'hui, même 1 ou 2 %, cela représente un grand nombre.

M. LASSAGNE.- Oui, mais ce n'est pas rémunéré. C'est l'effet de la trésorerie.

Ensuite, la proposition de passer pour l'alimentation du système CONSTAS sur les balises ADS-B. Je vous avais présenté le projet la dernière fois. On a fait remonter en septembre un dossier auprès de l'ACNUSA, qui doit donner son agrément. On devait passer en collège de l'ACNUSA en octobre, et entre temps, d'autres aéroports se sont manifestés pour faire comme nous.

L'ACNUSA a voulu faire un cahier des charges à remplir pour faire ce passage du protocole SNA au signal ADS-B, donc a réuni le STAC (Service Technique de l'Aviation Civile) et l'APAVE (le bureau d'études qui avait monté le dossier pour montrer à l'ACNUSA qu'il n'y avait pas de perte d'informations et que le système était fiable). Ils ont produit ensemble un cahier des charges pour l'ACNUSA.

Ce cahier des charges ne nous a pas encore été officiellement communiqué. Il faudra que l'on y réponde pour ensuite présenter notre projet de passage au signal ADS-B auprès de l'ACNUSA. Je sais que ce cahier des charges est un peu plus contraignant que le dossier de septembre. On l'attend, et dès qu'on l'a, on refera notre demande officielle.

C'est en cours, c'est une initiative qui a fait des petits, ce qui rend le processus un peu plus long parce que l'ACNUSA veut avoir une règle qu'elle appliquera aux aéroports qui feront la demande de passage en ADS-B. C'est moins coûteux pour les gestionnaires, donc je pense qu'il y aura beaucoup de demandes.

J'espère que ce sera fait pour la prochaine CCE. Dans ce cas, CONSTAS retrouve pour vous toutes les fonctionnalités de Flight Radar : la trace, le temps réel à quelques secondes, énormément de fonctionnalités par rapport à ce qui est autorisé aujourd'hui. En revanche, ce n'est pas un positionnement radar, donc pas aussi précis, mais on n'est pas à 10 mètres près.

Ensuite, il y avait une question lors du comité permanent sur la décarbonation des opérations en piste, notamment l'installation des APU, donc tout ce qui fournit le chaud et le froid à l'appareil en escale.

Aujourd'hui, c'est un petit réacteur, une turbine en queue d'appareil. C'est un générateur embarqué qui va fournir suffisamment d'énergie pour produire la climatisation l'été et le chauffage l'hiver. C'est une consommation non négligeable de kérosène, donc d'émission de gaz à effet de serre.

L'État a pris les arrêtés sur les aéroports français, dont l'aéroport de Lyon, en limitant le temps d'utilisation de ces turbines à l'arrivée et au départ, pour que les pilotes ne les fassent pas tourner trop longtemps.

D'autre part, cet arrêté prévoit l'obligation pour les compagnies d'utiliser un système de climatisation au sol, donc non embarqué, quand ils seront installés. Il y a un an ou deux, je vous avais présenté ce calendrier : à partir de 2025

à 2027, on allait déployer ces dispositifs de groupes chaud et froid au sol pour les appareils. On plaque des tuyaux qui envoient de l'air chaud ou froid.

Ce sont des investissements considérables : les achats des équipements, mais surtout la nécessité de refaire tout le système électrique des pistes, puisqu'ils consomment énormément d'électricité. Aujourd'hui, on est incapable de les alimenter avec nos branchements actuels. Je crois qu'on en avait pour 40 à 50 M€.

Cet été, l'ART (Autorité de Régulation des Transports) a décidé de baisser les tarifs aéronautiques régulés sur le service public aéroportuaire de 40 %. Nous n'avons plus d'investissements, hormis celui de maintien de l'infrastructure ouverte. Tous nos projets glissent.

J'ai pris tous ces timings pour les faire glisser à partir de 2027. On « perd » deux ans. On était les très bons élèves en Europe, et maintenant on sera dans le mouvement de ce que va demander la réglementation, y compris européenne.

Il n'y aura pas, à partir de mi-2025, la possibilité de commencer à produire du chaud et du froid pour les avions en escale, mais plutôt en 2027. Rien de dramatique, mais on répond à la question. Vous verrez que cette décision de l'ART, par rapport aux engagements pour l'environnement, tout ce qui est très capitalistique, des sujets vont glisser, puisque de capital nous n'en avons plus.

M. GARCIA.- Autrement dit, c'est l'environnement qui paie les dettes de l'État.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas aussi simple que cela.

M. GARCIA.- C'est un raccourci, oui, mais si vous le rallongez un peu, c'est la vérité.

M. LASSAGNE.- Et pas que l'environnement, tous les projets de l'aéroport sont repoussés de deux ans. C'est pénalisant pour l'investissement, les compagnies aériennes diront que c'est « Robin des Bois » qui est passé par là pour remettre à un juste prix l'aéroport de Lyon.

C'est une autorité indépendante, comme l'ACNUSA. Elle change notre contexte en termes de capacités d'investissement, mais on n'annule pas. On le fera, il y a une réglementation européenne, des engagements, mais on est obligés de le faire glisser.

M. COURSIMAULT.- Sur l'été 2024, on a fait une expérimentation satellite. Deux stands étaient équipés de l'installation : cela fonctionne très bien et permettra non seulement de réduire les émissions, mais aussi le bruit. Quand ce sera là, ce sera utilisé par les compagnies, on a aussi un intérêt. Cela ne posera aucun problème dans la mise en pratique.

M. LASSAGNE.- Et cela coûtera moins cher pour les compagnies que de faire tourner un APU. Ce sera comme le 400 Hz, qui n'est pas suffisant pour le chauffage et la climatisation, ni la mise en marche des moteurs. Ce sera utilisé.

Mme HILY.- Ensuite, une question de EasyJet, je ne sais pas si vous voulez compléter la question. Vous avez dû voir dans l'actualité.

M. LASSAGNE.- On vous a dit plein de choses sur EasyJet dans la presse. Qu'en est-il à Saint-Exupéry ? Je ne voyais pas de piège dans la question.

M. COURSIMAULT.- Je peux vous lire les messages que l'on m'a demandé de faire passer :

« EasyJet a lancé une consultation pour la réorganisation de sa structure en France, et la sauvegarde de l'investissement local à long terme. Elle a débuté une procédure d'information-consultation avec ses partenaires sociaux, portant sur la fermeture de la base de Toulouse d'ici la fin de saison, fin mars 2025.

Les deux avions actuellement basés à Toulouse seront ralliés à deux autres bases françaises, à confirmer à la suite des consultations. Chacun des salariés affectés se verra proposer une mutation vers une des six autres bases françaises.

La consultation s'inscrit dans la stratégie à long terme pour assurer la pérennité de son activité en France, dans un marché très concurrentiel. Elle permettra à la compagnie de saisir des opportunités de croissance et de maintenir sa position de deuxième compagnie aérienne française.

La proposition est due à une combinaison de facteurs, notamment une reprise plus lente post Covid, une pression inflationniste, et l'environnement concurrentiel qui impacte la compétitivité d'EasyJet Groupe France, et sa capacité à investir dans le pays.

Les annonces du gouvernement sur la taxe de solidarité sur les billets d'avion ne font que conforter notre décision de réorganisation. »

Pour Lyon, rien n'est décidé. Il y a une consultation avec les partenaires sociaux, jusqu'à fin 2024, et on saura à ce moment où iront les deux avions de Toulouse.

On est pour l'instant à six avions à Lyon, on ira peut-être à sept.

M. LASSAGNE.- Des choses bougent du côté d'EasyJet.

M. COURSIMAULT.- À Toulouse, on nous a dit que le risque porté sur les opérations des vols de nuit joue aussi. Quand on regarde l'investissement que l'on met, s'il y a trop de risques sur les restrictions d'opérations sur l'aéroport, cela ne nous incite pas à continuer.

M. LASSAGNE.- Merci. Vous nous tiendrez au courant, on vous fera un point à la prochaine CCE, après février.

M. COURSIMAULT.- La fin de la consultation sera d'ici la fin d'année, oui.

M. LASSAGNE.- Donc on aura les informations en février.

Mme HILY.- On passe à la consultation du PPBE.

2/ Présentation pour avis du PPBE

M. BEVILLARD.- Vous avez l'habitude d'avoir une présentation par Nathalie SPYCKERELLE, ma collègue spécialiste sur le sujet, qui ne peut malheureusement pas être ici aujourd'hui. Elle m'a confié la tâche de présenter ce plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Le sommaire :

- On fera les rappels habituels sur la réglementation, partie sur laquelle on essaiera de ne pas trop s'attarder, étant donné que tout

est repris dans le PPBE, pour avoir plus de temps pour discuter des actions ;

- Nous parlerons de la mise en œuvre à Lyon Saint-Exupéry ;
- Nous passerons l'essentiel de cette présentation sur les actions prévues par ce PPBE.

La réglementation applicable est à deux niveaux. Le niveau européen, avec deux directives de 2002 et 2020, relatives à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Les directives européennes ne s'appliquent pas directement et nécessitent d'être transposées dans le droit national. C'est ce qui a été fait dans le code de l'environnement et l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Les obligations : ces règlements rendent obligatoires les cartes stratégiques du bruit, ou CSB. Ces cartes constituent une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement, et incluent des prévisions faites sur l'évolution de ce bruit dans l'environnement. Elles sont au nombre de quatre : une carte court terme, sur une situation dite de référence, et une carte long terme qui inclut les hypothèses de développement de la plateforme et de son exploitation.

Pour chacune de ces deux échéances, on crée deux cartes : une qui représente une modélisation moyenne du bruit sur 24 heures, et une seconde dédiée au bruit la nuit, puisque les effets du bruit en journée et la nuit sont différents.

Ces cartes stratégiques de bruit ont deux points importants. Le premier, que l'on redit à chaque session, ce sont des cartes basées sur des modèles de bruit, avec des hypothèses de trafic sur les mouvements et le type d'aéronefs de la plateforme. Ces cartes ne sont pas établies sur la base de mesures de bruit aux abords des aéroports, mais sur ces modèles. Ensuite, elles ont une vocation d'information et ne sont pas destinées à limiter l'urbanisation.

Une fois qu'elles sont établies, il en découle le PPBE, qui consiste principalement en un plan d'action destiné à prévenir les effets du bruit, à réduire si possible et nécessaire les niveaux de bruit observés, et protéger les zones calmes.

Ce PPBE s'applique à toutes les infrastructures de transport. Ces cartes sont aussi établies pour les infrastructures routières, ferroviaires, liées à la fréquentation de ces axes. Concernant les aéroports, les cartes sont obligatoires lorsqu'ils dépassent 50 000 mouvements par an. Pour les agglomérations, c'est obligatoire au-dessus de 100 000 habitants.

On a quatre échéances pour créer ces cartes et le plan de prévention. Nous sommes actuellement dans la quatrième échéance. Vous avez constaté que l'on a pris un peu de retard. Pour reprendre une expression qui m'est chère : « Quand on s'observe, on se désole, quand on se compare, on se console ». À Lyon, on est plutôt « en avance dans notre retard » par rapport aux autres aérodromes français.

Vous avez un QRcode pour consulter les cartes stratégiques du bruit. Elles ont été présentées dans la CCE du 9 mars 2023, et sont approuvées, comme demandé par la

réglementation, par arrêté interpréfectoral du Rhône, de l'Ain et de l'Isère, publié le 12 juillet 2023. Elles sont disponibles sur le site internet de la préfecture du Rhône. La prochaine étape est la révision du PPBE.

Le calendrier de révision, la procédure d'approbation est prévue. Il est prévu d'une part une consultation de la CCE pour avis, aujourd'hui, à l'issue de laquelle sera organisée une consultation du public, de deux mois, une phase de prise en compte des commentaires, pour laquelle on ne peut pas s'avancer sur la durée. Une fois ces synthèses et amendements réalisés, ce plan sera approuvé par arrêté interpréfectoral.

Aujourd'hui, le 13 novembre, la CCE va émettre son avis sur le projet de ce plan, et les deux mois de consultation publique démarreront vraisemblablement début 2025, donc on peut anticiper une approbation de ce PPBE courant 2025.

Si on rentre dans le vif du sujet, le contenu du PPBE, il est prévu qu'il comporte :

- Un résumé non technique ;
- Une synthèse des actions envisagées ;
- Un rappel sur le contexte de l'aéroport visé ;
- Les rappels sur les notions d'acoustique et de bruit ;
- Les cartes stratégiques de bruit, qui constituent l'état des lieux autour de la plateforme ;
- Au cœur du sujet, l'ensemble des actions prévues, avec un bilan sur les actions

engagées ces 10 dernières années, et les nouvelles actions à engager pour cette nouvelle période 2024-2028.

Il existe différents types d'actions, dont je vous remets la définition ici. Elles sont basées sur l'approche dite équilibrée des normes. On a les six types d'actions : S, P, O, R, C et A. On va les voir au fur et à mesure.

Les actions de type S visent à réduire le bruit à la source. On en a parlé plus tôt, cette action vise à faire évoluer la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des groupes acoustiques. Chaque avion a un certificat acoustique qui certifie les normes de bruit qu'il est capable de respecter.

Cette classification a évolué en 2021, donc cette action vise à mettre à jour les redevances d'atterrissage selon ces groupes acoustiques. L'objectif est, en résumant, de faire payer plus cher les redevances d'atterrissage pour les avions qui font plus de bruit ou émettent plus de gaz à effet de serre. Il y a eu une actualisation qui inclut les gaz à effet de serre.

Les actions de type P concernent la politique de planification des sols. Un premier groupe est lié aux plans de gêne sonore, l'évolution du trafic sur les périodes de référence, pour les cartes stratégiques de bruit de la troisième échéance.

Les cartes ont légèrement évolué du fait de l'évolution du trafic, ce qui a conduit à un enflamment des cartes, et la légère augmentation des zones de bruit pourrait affecter le plan de gêne sonore. La première action consisterait à évaluer comment ce plan de gêne sonore pourrait être affecté par cette mise à jour.

Il y aura une étude. Très concrètement, le plan sera révisé pour tenir compte de ces évolutions de trafic. Selon les résultats obtenus, on pourra se prononcer sur l'opportunité de lancer formellement, avec les études, consultations et publication d'arrêtés, cette mise à jour du plan de gêne sonore.

Si ce plan était amené à être actualisé, il faudrait à ce moment réactiver la taxe sur les nuisances sonores et aériennes pour le financer, parce qu'on aura un nouveau plan de gêne sonore, donc possiblement de nouveaux logements éligibles aux aides à l'insonorisation, aides qu'il faudra financer à travers la TNSA. Ces actions sont imbriquées l'une dans l'autre : la réactivation de la TNSA ne découlera que des décisions précédentes.

Le deuxième bloc d'actions concerne plutôt les questions d'urbanisation et de suivi de construction dans les zones C, où le bruit est le plus important. La première consiste à améliorer l'information des nouveaux arrivants dans les zones exposées. Aujourd'hui, des actions sont entreprises, sans doute assez succinctes. Elles se résument généralement à des mentions dans les transactions immobilières, dans les contrats de vente ou de location.

Ce sont des mentions de type « ce logement est dans une zone d'exposition au bruit », mais les acquéreurs ou les locataires ne savent pas forcément quoi faire de cette information et ne sont pas forcément au courant de tout ce qui peut aller avec. L'objectif de cette action serait d'améliorer l'information de ces futurs propriétaires ou locataires.

M. GARCIA.- Il y a une amélioration peu chère : au lieu de mettre « PEB », mettre la définition complète. Sur

les actes notariés et de location, si vous marquez « PEB », les gens ne chercheront pas à savoir ce que c'est. « Plan d'exposition au bruit » serait beaucoup plus parlant.

M. BEVILLARD.- J'en déduis qu'il n'y a écrit que « PEB », ce que j'ignorais.

Mme DU CLUZEL.- J'ai réalisé récemment cela. Si les gens le lisent est une autre question, si on attire vraiment leur attention dessus.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Oui, il y a des acronymes, mais le mot « PEB » est lié, cela m'étonnerait que ce ne soit pas la cible. Oui, il y a besoin d'une information complémentaire, notamment par les notaires lors des transactions.

M. GARCIA.- Quand il y a une demande de permis, c'est marqué « vous êtes dans une zone PEB ».

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Normalement, la DDT est très peu saisie sur les demandes. Aujourd'hui, on n'intervient plus, sauf exception.

Mme DU CLUZEL.- Cela fait partie du « package » dans le dossier, quand on achète. Après l'acheteur ne se demande peut-être pas ce que cela implique pour lui. C'est peut-être ici que l'information précise est à faire.

M. BEVILLARD.- Le grand public peut se dire que si on le laisse acheter ou louer ce bien, c'est que ce n'est pas interdit.

La deuxième action qui va également dans le même sens est une évaluation de l'atteinte du PEB en zone C. Il existe des restrictions à la construction et l'urbanisation,

mais ce ne sont pas des interdictions. Il y a des critères à respecter.

Cette action viserait à faire l'inventaire des données disponibles pour faire cette évaluation. Elle pourrait se faire sur la base de l'étude des permis de construire accordés, comparés au nombre de permis de construire sollicités. Cela n'indiquerait pas si le refus serait lié aux considérations sonores ou non.

On peut aussi se baser sur des fichiers de transactions foncières pour évaluer l'évolution de la population qui aurait pu arriver dans ces zones exposées au bruit.

Mme POIROT.- J'aimerais dire que le PEB a été pris en compte dans chaque plan d'urbanisme des communes concernées. L'information est directement sur la possibilité ou non de construire dans ces zones, qui sont dans les PLU. C'est déjà une information dans les documents d'urbanisme.

On peut difficilement avoir des statistiques sur les permis de construire, puisqu'on ne les gère pas. Ce sont les permis de l'État, mais les autres sont des compétences du maire et des communes. Ils sont souvent gérés par des EPCI, des organismes intercommunaux, qui eux ont peut-être la donnée.

Autrement, évidemment, on fait aussi le contrôle de légalité, que vous avez appelé « contrôle de conformité » dans le PPBE. On tente, dans tous les actes que l'on reçoit, plus de 10 000, de contrôler les permis des communes concernées par des PEB. Pour l'instant, cela fait longtemps que l'on n'a pas trouvé de permis illégal.

M. BEVILLARD.- Merci.

Les actions de type O sont relatives à la prise de mesures opérationnelles, donc de changement de procédures de vol, d'arrivée, de départ, à la fois du côté des compagnies que des services de la navigation aérienne. On aura une présentation sur le deuxième avis de la CCE, sur le maintien de la descente continue.

Les actions de type R, concernant les mesures de restriction des vols, il existe déjà des arrêtés en vigueur, visant à restreindre le trafic à certaines heures, et le respect de trajectoires. À ce sujet, la DSAC Centre-Est porte l'action et veille au respect de ces restrictions d'exploitation en vigueur, conformément à l'arrêté.

Il y a un service, auquel Marc appartient, qui vise à instruire les plaintes pour vérifier les écarts de trajectoires ou les utilisations non conformes des APU. Le bilan des manquements est traditionnellement fait en CCE.

(Échanges hors PV.)

Les actions de type C, de communication, une première vise à maintenir les deux réunions annuelles de la CCE, avec un indicateur associé peu difficile à identifier.

En deuxième action, une campagne de sensibilisation à l'aide à l'insonorisation visée sur l'ensemble des logements pas encore insonorisés. De mémoire, 64 ne le sont pas encore. On va poursuivre l'information régulière des riverains de l'aéroport, fait avec la revue du dialogue, dont un exemplaire est sur tous les sièges.

Améliorer l'outil CONSTAS, en réduisant le décalage entre l'affichage des vols sur l'application, par rapport à ce que l'on voit, en s'appuyant sur les données

ADS-B. J'ai cru comprendre que ce serait un peu plus long que prévu en raison du succès de l'opération.

Une sensibilisation des pilotes à la riveraineté, avec l'organisation d'au moins une session de sensibilisation par an, et une démarche similaire vis-à-vis des contrôleurs aériens. Une instance existe déjà pour cela, les CLE.

M. GUILLOTIN.- Le Comité Local d'Environnement, auquel participent des contrôleurs aériens, et où sont évoqués les contraintes environnementales..

M. BEVILLARD.- Au-delà des contraintes classiques de sécurité ou de météo qui peuvent amener à dévier les trajectoires.

Les actions de type « autres », qui consistent à faire vivre et évoluer les engagements pour l'environnement, qui seront présentés tout à l'heure.

Pour terminer, à l'issue de la dernière CCE, il y a eu un appel à candidatures pour recevoir des idées. Nous n'avons pas reçu de suggestions complémentaires autres que celles transmises dans les documents transmis avant la présentation.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Avant que l'on ne passe à l'avis officiel, avez-vous des questions ?

M. GARCIA.- Juste un constat : toutes les dispositions prises pour essayer de réduire le bruit, du moins dans le PPBE, sont des revendications qui existent depuis des années de la part par les riverains, qui évoluent en partie grâce aux riverains, je le répète. Je me demande où on en serait si des gens ne l'ouvraient pas tout le temps pour se

plaindre et demander aux avions de faire moins de bruit. C'est un simple constat.

M. LASSAGNE.- On n'a jamais dit le contraire.

(Échanges hors PV.)

Mme POIROT.- On a quelques remarques, plutôt de formes, que l'on va vous transmettre. Vous avez prévu les signatures des DDT, mais si le préfet a signé, c'est suffisant.

M. BEVILLARD.- Effectivement, c'est prévu, mais via la préfecture.

Mme POIROT.- C'est juste pour la relecture. On vous transmettra rapidement quelques remarques. On se questionnait juste sur ces signatures, le préfet étant suffisant.

M. BEVILLARD.- Il était prévu que la saisie de la DDT se fasse via la préfecture, avec une signature limitée à celle la préfecture.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Envoyez rapidement vos demandes de modifications de formes pour qu'elles soient prises en compte.

M. LASSAGNE.- Je vais faire l'appel.

(M. LASSAGNE procède au recueil des voix :

8 voix favorables ;

3 voix défavorables ;

1 abstention.)

M. LAVERGNE.- Il est bien que des choses soient faites, mais je trouve que l'on est loin du compte. On ne veut

pas être défavorable, mais je ne peux pas donner un avis favorable, parce que ce n'est pas suffisant. Je m'abstiens.

M. GARCIA.- J'ai donné un avis défavorable, car c'est le seul moyen de faire avancer les choses. Dans le document, sur la reconnaissance de la santé, pendant des années on a dit qu'il n'y avait aucune incidence, qu'il n'y avait pas d'étude assez élaborée. Il y a des études maintenant, et on n'en tient pas compte sous prétexte que c'est la réglementation nationale qui prévaut sur le reste. Le seul moyen de faire changer les choses est de voter défavorablement et de dire les choses.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je ne rouvre pas le débat, mais il y a des suggestions, vous le savez, que l'on ne prend pas forcément en compte. Quand on vous consulte sur le PPBE pour avoir des suggestions et améliorations complémentaires, c'est pour les écouter.

N'hésitez pas aussi à nous faire des retours sur le contenu, des remarques ou des mesures concrètes, qui peuvent venir améliorer la qualité du PPBE. Je sais bien qu'il y en a certaines pour lesquelles on pourrait dire oui ou non, mais cela n'empêche que cela peut être, à l'avenir, une méthode de travail plus constructive.

Ce n'est pas pour avoir un avis unanime, ce n'est pas le sujet – il peut y avoir des désaccords, et c'est parfaitement normal –, mais pour aller plus loin dans l'amélioration de l'environnement, avec cet équilibre entre l'activité d'un aéroport et la protection des riverains.

Je ferme cette parenthèse, nous avons déjà eu deux séances sur le sujet, donc on ne peut pas le rouvrir.

Mme HILY.- On passe à la présentation du SNA sur le bilan de la descente continue.

3/ Présentation pour avis du bilan de l'expérimentation descentes continues

M. GUILLOTIN.- Il s'agit de recueillir un avis formel sur la mise en œuvre des nouvelles trajectoires descentes continues. Elles ont été présentées en CCE avant leur mise en œuvre sous forme d'expérimentation au 1^{er} mars 2023. On vous en présente ici le bilan en recueillant l'avis formel de la CCE pour la pérennisation de l'expérimentation.

Les CDO (*Continuous Descent Operations*) sont des procédures qui permettent à une arrivée de descendre de manière continue avec une puissance minimale des réacteurs, sans réaliser de palier, hormis la tolérance de l'interception de l'axe final sur un palier court. Ces trajectoires ont plusieurs intérêts :

- La réduction du bruit ;
- La réduction de la consommation de carburant et d'émission de gaz à effet de serre ;
- L'optimisation de l'emport de carburant pour les compagnies ;
- La réduction de l'impact visuel, car on a des trajectoires plus hautes des avions, un peu moins visibles.

C'est par ordre d'importance, les deux premiers intérêts sont clairement la priorité.

Les trajectoires mises en œuvre pour faciliter ces descentes continues sont visibles ici, en configuration

d'atterrissage face au sud, ou face au nord. On va vous présenter le bilan à fin septembre 2024, qui est très positif.

Les trajectoires publiées correspondent à ce qui était réalisé avant en guidage radar : le contrôle aérien n'avait pas de trajectoires prépubliées, mais donnait des caps aux avions pour les amener jusqu'à l'interception. Ce que l'on a publié est très proche de ce qui était fait en pratique, donc on a très peu de modification par rapport à avant.

La publication de ces trajectoires et leur utilisation, complète ou par portion, permettent d'avoir une meilleure prédictibilité à bord sur la trajectoire et la distance jusqu'à la piste, et permettent, côté pilote, d'optimiser le taux de descente pour faire une descente continue.

L'altitude de survol des aéronefs sur ces trajectoires d'arrivée est augmentée, parce que la descente est retardée le plus possible pour être plus efficace, donc on a un potentiel de 300 à 1 000 mètres de gain, selon la phase de vol.

Néanmoins, le guidage radar tel qu'il était pratiqué précédemment reste nécessaire pour le contrôle aérien lors des pointes d'arrivée, où les vols doivent être séquencés efficacement, ou dans des conditions particulières, type situation météo dégradée. Le guidage radar reste une pratique nécessaire.

Ici, les résultats de cette expérimentation, qui sont très bons. Ce sont les chiffres d'Eurocontrol, l'agence européenne de la navigation aérienne. Avec les trajectoires CDO à Lyon, l'expérimentation a commencé en 2023, on est passé de 41,4 % en 2022 d'arrivées en descente continue, à 56,5 % en 2024 (bilan arrêté à septembre 2024). On a fait un bond de 15 %.

M. LAVERGNE.- Qu'est-ce qui empêche d'imposer aux pilotes d'utiliser cette trajectoire continue ? Pourquoi y a-t-il encore des atterrissages en palier ?

M. GUILLOTIN.- Côté contrôle aérien, on ne peut être que des facilitateurs.

Mme DU CLUZEL.- Tout le monde ne peut pas prendre cette trajectoire, il faut que les appareils soient équipés.

M. GUILLOTIN.- La plupart le sont, aujourd'hui. Pour préciser le contexte, nous ne faisons pas la descente continue, nous facilitons les conditions de leur réalisation, et c'est *in fine* uniquement l'équipage dans sa conduite de vol qui peut y parvenir.

Ces trajectoires permettent d'améliorer cette facilitation, on donne une meilleure visibilité au pilote pour calculer plus efficacement le point de descente. Il peut y avoir des éléments extérieurs ou d'autres facteurs qui les en empêchent. Il y a aussi les moments de pointes de trafic, où on doit faire du guidage radar avec séparation des vols sans se reposer sur ces portions de trajectoire, donc on perd de la visibilité pour le pilote.

Cela ne signifie pas qu'il ne fera pas la descente continue, mais que les conditions seront moins bonnes pour la réaliser. Il peut réussir à le faire par estimation.

Mme DU CLUZEL.- Si les pilotes ont la possibilité de le faire, c'est aussi intéressant pour la gestion aérienne.

M. COURSIMAULT.- Pour les compagnies aériennes, c'est une procédure standard.

M. LAVERGNE.- Les pilotes sont-ils formés ? Ou par habitude font-ils comme toujours ?

Mme DU CLUZEL.- Ils sont formés pour faire ce qu'ils ont à faire.

M. COURSIMAULT.- On parle de gestion d'énergie. Pour descendre une certaine altitude sur une certaine distance, ce qui va aider est de pouvoir prévoir la trajectoire. La meilleure confiance j'ai dans une trajectoire, le plus je serai à même de la faire en descente continue.

Les procédures faites à Lyon aident. Votre question porte sur les freins : dès lors que la trajectoire ne sera plus prédictible. Cela peut être des questions d'évitement de cellules orageuses, de guidage radar en pointe pour la gestion des arrivées et départs, ou de vent, par exemple. Ces conditions vont nous obliger à résorber plus d'énergie à des moments de la descente.

Il y a 20 ans, ce n'était pas le standard de l'industrie, c'était par palier. Pour des questions principalement environnementales, avec la consommation de carburant et de bruit, c'est devenu un standard.

M. GUILLOTIN.- Ce taux est en constante amélioration. On se rend compte à l'usage, côté pilote comme contrôleur, que plus l'expérience grandit, plus elles sont utilisées et efficaces.

M. COURSIMAULT.- Si on avait des chiffres compagnie par compagnie, on verrait des différences de culture d'une entreprise à l'autre. Mon sentiment est que cela s'améliore partout.

M. GUILLOTIN.- Cette forte amélioration, on l'observe en se comparant aux autres, car parmi les aéroports ACNUSA, on est passé de la 5^e place à la 2^e en 2024 en taux CDO. Il y a une tendance à l'amélioration sur l'ensemble des terrains, mais à Lyon on a mis un coup d'accélérateur sur ce sujet.

J'en ai terminé pour le bilan de cette expérimentation. À l'issue de cette présentation, on souhaite recueillir un avis formel sur la mise en œuvre de ces nouvelles trajectoires facilitant les descentes continues.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Avant la consultation, avez-vous des questions ?

M. GARCIA.- Pourrait-on s'approcher du 100 % ?

M. GUILLOTIN.- Non, il y aura toujours des conditions marginales, météo, emport, ou pointes de trafic. Il y a des outils en développement côté contrôle aérien pour lisser la demande et avoir une meilleure visibilité et anticipation, et permettre petit à petit de les réduire, mais on aura toujours des conditions marginales qui empêcheront d'atteindre les 100 %.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je vous propose que l'on passe au vote.

M. FOURNERAT.- Quelle est la question sur laquelle on vote ?

M. GUILLOTIN.- Sur la pérennisation de ces trajectoires.

Mme DU CLUZEL.- On en avait déjà parlé pour faire l'expérimentation lors d'une précédente CCE. Maintenant

que la procédure est pérenne, on est censé vous redemander votre avis sur le parcours complet.

M. FOURNERAT.- Donc c'est pour la pérennisation de ces procédures ?

Mme DU CLUZEL.- C'est cela.

(M. LASSAGNE procède au recueil des voix :

11 voix favorables ;

0 voix défavorable ;

1 abstention.)

M. COURSIMAULT.- C'est une bonne initiative, il faut la continuer.

Mme VASSEUR.- Je me suis abstenue, car je n'ai pas de connaissance en interne.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Je ne doute pas de l'avis globalement favorable. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas le cas : c'est bien pour l'aviation, c'est bien pour les riverains.

M. GARCIA.- Certains, pas tous. Les points de jonction sont favorables, pour le reste cela ne change rien.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Cela reste une amélioration globale. On a un dernier sujet sur les engagements pour l'environnement.

4/ Engagements pour l'environnement 2020-2025

Mme HILY.- Juste pour vous rappeler que l'on a les engagements pour l'environnement 2020-2025, avec 41 actions permanentes et 30 actions datées. Sur les actions

permanentes, 36 sont faites, 5 restent à faire. On voulait revenir sur les principales.

(Sortie de M. GUILLOTIN.)

On s'engage à faire deux réunions de CCE par an, précédées de deux comités permanents. On les organise sur des sujets précis.

Ensuite, on s'engage à communiquer en cas de situation inhabituelle. Il y avait eu un sujet la dernière fois sur des travaux sur piste, qui avaient pu changer les trajectoires des avions. On vous avait informés qu'il y avait des travaux sur piste jusqu'à fin octobre, donc on s'engage à le faire de manière continue.

On voulait vous rappeler que si vous souhaitez avoir un encart dans le magazine Dialogue, n'hésitez pas à nous écrire, car on s'engage à vous laisser un espace d'expression pour exprimer vos avis.

M. LASSAGNE.- Les fermes photovoltaïques sur les parkings, l'action a massivement avancé. Vous l'avez vu en arrivant, on a deux centrales photovoltaïques en construction.

La première, une des plus grandes centrales photovoltaïques en ombrière de France, est portée par un tiers investisseur, sur 14 ou 15 hectares sur le parking, en injection sur le réseau. La deuxième est devant la centrale électrique de l'aéroport de Lyon. Elle sera pour notre propre consommation.

La livraison de ces deux centrales, l'été prochain, nous permettra de produire sur une année autant d'électricité que l'on en consommera, avant les APU et le reste, sachant

que l'on n'a pas terminé de couvrir les parkings et bâtiments de panneaux photovoltaïques. C'est pour vous donner un ordre d'idée.

Les bornes de recharges de véhicules électriques, on accompagne la décarbonation du scope 3, toute la partie de l'écosystème, y compris nos clients. Les clients qui viennent à l'aéroport contribuent pour 11 % des émissions de gaz à effet de serre sur le scope 3, qui intègre aussi les émissions des avions. Juste venir prendre l'avion avec son véhicule individuel est une émission non négligeable.

Pour ces 11 % d'émissions, tout confondu, y compris l'aéronautique, un des leviers est le passage au véhicule électrique et hybride de nos clients. On est en travaux pour installer 850 bornes de recharge sur nos parkings. C'est un premier gap. L'Europe imagine qu'à l'horizon 2035, il n'y aura plus de véhicules thermiques. À l'aéroport de Lyon, tous les véhicules de notre flotte, y compris de fonction, sont 100 % électriques.

M. GARCIA.- Des bornes sont-elles prévues hors des parkings ?

M. LASSAGNE.- Oui, la station Total a des bornes de recharge, y compris des recharges rapides. On n'a pas de station rapide puisque, par définition, nos clients restent un long moment. On a aussi un projet de Tesla, plus pour les véhicules Tesla à proximité de l'autoroute. Pas que nous, tout le territoire, tout le monde s'équipe de bornes.

L'hydrogène, vous l'avez peut-être vu en arrivant, la station est livrée le mois prochain. Hymulsion est une initiative de la région Auvergne-Rhône-Alpes, avec des financements de l'Europe et de grandes entreprises comme

Michelin ou Engie. Une station arrive en fin d'année, on l'inaugurera en mars.

Elle sera destinée à nos clients quand les particuliers passeront à l'hydrogène, les taxis qui vont vraisemblablement y passer plus vite. L'hydrogène est simplement un prolongateur d'autonomie pour les véhicules électriques. Dès l'année prochaine, certaines de nos navettes bus y passeront.

Les compensations, on a signé avec l'ONF et le département du Rhône pour replanter les forêts, pour la séquestration de nos émissions résiduelles, les 500 tonnes, et avec la chambre de l'agriculture un label bas carbone sur le même principe. Chaque année, on doit séquestrer 500 tonnes d'équivalents CO2 pour les activités de l'aéroport de Lyon dans le scope 2.

Sur la qualité de l'air, les capteurs sont enfin installés. Vous savez, on est le seul aéroport à avoir couplé sur les mâts des microphones CONSTAS de mesure du bruit, des capteurs de la qualité de l'air. Comme pour le bruit et les trajectoires, le temps que l'on termine l'installation, la qualité de l'air sera accessible en temps réel au grand public.

Les engagements sont de 2020 à 2025, donc on refera une feuille de route l'année prochaine, avec un bilan des engagements. On vous proposera de repartir sur des engagements 2025-2030.

4/ Points divers

M. LASSAGNE.- Il y a un sujet en point divers, concernant la demande du CORIAS sur la limitation du trafic des aéroports. On ne va pas refaire les échanges de la dernière fois : c'est un sujet national, l'impact est pour l'État,

en tant que propriétaire de l'infrastructure en plus du gestionnaire. Cela intègre beaucoup de monde.

Pour autant, comme à l'époque des vols de nuit, ce n'est pas parce qu'on n'est pas d'accord qu'il ne faut pas en parler et rentrer dans le détail. Il faut du temps de réflexion et d'expression des compagnies, de l'État, de l'aviation civile, etc. Je vous propose d'en faire un engagement pour l'environnement en créant un groupe de réflexion. On verra après les positions des uns et des autres et les possibles conciliations. Je ne peux pas vous dire oui ou non, beaucoup de choses ne dépendent pas de nous, gestionnaires, mais on peut y réfléchir.

Enfin, le questionnaire de satisfaction auquel personne ne répond, mais qui est important. Il ne faut pas hésiter à critiquer : dans l'organisation de la CCE, par exemple, pendant des années, Mme BAZOGE nous a dit que l'on devait la préparer avec un comité permanent. Cela a pris du temps, mais maintenant on le fait. On nous demandait dans les chiffres du trafic la capacité d'emport moyen, que l'on ne communiquait pas. On a pris l'habitude d'y penser.

S'il y a des éléments dans la construction de la CCE, ou pendant la séance, que vous souhaitez améliorer, on n'est pas fermés. Quitte à préparer une commission, autant qu'elle soit qualitative et qu'elle serve à tout le monde.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Avez-vous d'autres questions ?

Mme BAZOGE.- Je suis tombé sur un article sur DHL et ses grands entrepôts. Qu'en est-il ?

M. LASSAGNE.- Je vais vous exposer notre point de vue de gestionnaire : DHL, qui occupait les trois quarts de

la barre de fret, sera déplacé dans un nouveau bâtiment dans lequel on a investi. Il y avait une conférence de presse la semaine dernière.

Devant la presse, on est toujours les premiers de la classe, les plus gros, les meilleurs, etc., j'ai vu beaucoup d'articles sur cette conférence de presse. C'est un déménagement, pas une création. Si on se penche, on voit leur avion ici. Pour l'aéroport, pour nous, il est important que DHL continue ses opérations sur l'aéroport et pas dans une commune riveraine. On pourrait imaginer que les palettes avion soient constituées ailleurs et ne soient qu'amenées à l'aéroport.

Pour nous, il est important de garder ce client en cœur de métiers sur notre aéroport. DHL, c'est la poste allemande, le 1^{er} mondial sur le fret express. C'est un beau client et une belle signature. Ils vont opérer dans de nouveaux locaux, dans un nouveau process, sur du neuf.

À date, malheureusement pour le marketing, il n'y a pas d'évolution aéronautique. Ce n'est pas parce qu'il y a un nouveau bâtiment qu'il y a un nouvel avion. Un nouvel avion n'est pas dans les tuyaux, mais cela ne peut venir que du marché lyonnais, parce que les industriels auront besoin de produire et envoyer des marchandises en express.

On ne fait pas le trafic, mais les clients. Ce n'est pas un bâtiment qui fait le trafic de DHL, ce sont ses clients. Ce sont beaucoup de PME et PMI des territoires. C'est ce qui fait le trafic. On crée la possibilité, c'est vrai, mais on ne met pas de colis ni des gens dans les avions.

Mme MAILLET.- Les trafics se sont agrandis, non ? Il y a des postes de recrutements ouverts, ils parlaient de 50 collaborateurs en plus.

M. LASSAGNE.- Ils ont regroupé des entrepôts ensemble. Ils ont fermé d'un côté. Ils ferment les locaux dans la barre de fret dans l'aéronautique, des petites unités routières proches, pour les mettre ici, mais ce sont des vases communicants.

Mme MAILLET.- J'ai lu qu'il y avait 400 collaborateurs et des recrutements.

Mme DU CLUZEL.- Il y a une vingtaine de personnes prévues en embauches supplémentaires.

M. LAVERGNE.- Oui, ils regroupent, c'est plus rentable.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas présenté ainsi dans la presse, mais oui. Les collaborateurs sont déjà là.

Mme la SOUS-PRÉFÈTE CRÉPON.- Avez-vous d'autres questions ? *(Non.)*

On clôt la CCE, merci à vous pour votre participation, surtout des associations présentes.

La séance est levée à 16 heures 17.