

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



Mardi 15 avril 2025



Ordre du jour

	Page
1/ BILAN DES ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT 2020-2025	2
2/ METHODOLOGIE DE REDACTION DES ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT 2020-2030	28
3/ POINTS D'ACTUALITE AEROPORT	33

*(La séance est ouverte à 10 heures 21 sous la présidence de
Madame Charlotte CRÉPON.)*

1/ Bilan des engagements pour l'environnement 2020-2025

Mme HILY.- ATMO vient nous présenter les premiers résultats des bornes de mesure de qualité de l'air, installées sur les bornes de mesure de bruit.

M. DESFONTAINES.- Je suis le correspondant territorial pour ATMO Auvergne-Rhône-Alpes. Je vais vous présenter le travail que l'on fait avec l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, d'un point de vue surveillance environnementale

ATMO Auvergne-Rhône-Alpes est une association agréée pour surveiller la qualité de l'air. On réunit différents membres : les services de l'État, les collectivités territoriales, les représentants du monde économique et les associations. Cela permet de discuter avec toutes les parties prenantes sur des sujets qualité de l'air.

Au-delà de la surveillance, on a également une mission d'accompagnement des décideurs pour améliorer la qualité de l'air, des missions d'intervention en situation d'urgence et des missions d'amélioration des connaissances.

Concernant la surveillance de l'aéroport, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est partenaire depuis 2000. En 2001, on a installé une station fixe de surveillance de la qualité de l'air pour nos besoins réglementaires à proximité sur la commune de Pusignan.

Le sujet d'aujourd'hui est le partenariat que l'on a depuis 2023 sur la mise en place de mesures indicatives et non réglementaires de qualité de l'air avec des micro-capteurs autour de l'aéroport.

Vous voyez sur la carte l'implantation de ces micro-capteurs autour de l'aéroport, qui visent à réaliser des mesures indicatives et non réglementaires, ainsi que les micro-capteurs que l'on utilise.

Les différents points d'implantation des micro-capteurs, situés à proximité de l'aéroport sont sur la mairie de Jons, de Pusignan, de Janneyrias, Grenay et Saint-Quentin-Fallavier.

Les micro-capteurs nécessitent systématiquement l'électricité, ainsi qu'une connexion pour transmettre les données, Wifi ou 3G. On a parfois recours à un panneau solaire pour alimenter électriquement les micro-capteurs, par exemple à Grenay.

Les mesures par les micro-capteurs sont non réglementaires, indicatives, parce que cette mesure n'est pas homologuée. Ces micro-capteurs ont l'avantage d'être peu coûteux, on peut les placer de façon autonome et les déployer de façon assez large, ce qui était pertinent dans le cadre de ce suivi.

En termes de mesures, ces micro-capteurs vont mesurer les particules fines, les PM2.5 (2.5 micromètres). À partir de cette mesure, on peut connaître l'information pour les PM1 et les PM10.

Ces mesures indicatives permettent de voir les hausses et les baisses de niveau dans le temps et donc de détecter potentiellement des phénomènes plus locaux que ce qu'on peut avoir l'habitude de surveiller avec nos moyens réglementaires.

Ils sont très sensibles à l'humidité. Quand les taux d'humidité sont très importants, la mesure peut être impactée.

C'est une mesure optique qui va compter les particules qui passent devant la cellule.

Lors d'une forte humidité, il peut confondre les gouttelettes d'eau avec les particules. On doit parfois invalider les données quand on constate des humidités très importantes.

On a mis à disposition la plateforme de visualisation des données pour l'aéroport de Lyon, pour visualiser les données en temps réel sur les différents sites instrumentés. On a également les données d'humidité et de température.

Cette plateforme est pour l'instant accessible pour l'aéroport de Lyon. L'objectif est d'ouvrir les données au grand public sur notre site internet. On a décidé ensemble de créer des accès dédiés pendant une période de deux mois pour s'approprier les données et d'ouvrir ensuite la donnée au grand public.

Mme HILY.- Si vous souhaitez accéder à cette plateforme, vous pouvez nous informer et ATMO pourra vous créer des codes d'accès pour accéder à la plateforme. On offre un accès en avant-première aux membres de la CCE à la plateforme, qui ne peut pas gérer un gros volume de personnes sur le site web en même temps. Cela permet aux personnes qui le souhaitent d'accéder dès maintenant aux données.

Cela demandera un peu plus de temps pour le grand public dans la mesure où des développements informatiques sont à faire.

M. DESFONTAINES.- Cette plateforme, d'un point de vue informatique, ne supporterait pas un grand nombre de connexions en même temps. L'idée est d'avoir un accès

individuel pour les personnes qui le souhaitent. On aura ensuite l'information sur le site internet.

Pour avoir une première analyse des données que l'on peut observer grâce à ces micro-capteurs, on a mis une comparaison avec une station de surveillance réglementaire, Lyon Centre (la courbe bleue). Cela permet de comparer la mesure des micro-capteurs. J'ai mis le micro-capteur situé au niveau de la station du Pusignan.

On voit des variabilités de concentration de particules fines qui sont corrélées entre la mesure à Lyon Centre, la station qui caractérise le niveau de fonds urbain de la métropole de Lyon. Les évolutions temporelles sont similaires, ce qui est intéressant.

Il y a un pic le 14 avril. Il faut que l'on regarde s'il y avait un problème d'humidité. On voit que les mesures sont globalement cohérentes par rapport à la mesure réglementaire. Les niveaux sont en revanche un peu plus bas sur Saint-Exupéry, ce qui n'est pas illogique par rapport à ce que l'on connaît de la qualité de l'air au global sur le territoire.

Sur le *slide* suivant, on voit tous les micro-capteurs en même temps. Ils sont très corrélés les uns aux autres, c'est-à-dire que les niveaux de pollution sur les différents sites sont sensiblement les mêmes, avec des variations qui sont liées aux variations globales de la qualité de l'air sur l'agglomération.

On voit d'un coup d'œil que la qualité de l'air d'un point de vue pollution aux particules fines est assez homogène sur l'agglomération lyonnaise au sens large, avec des variabilités liées notamment aux conditions météorologiques. Les niveaux sur les micro-capteurs sont globalement inférieurs à ce que l'on peut retrouver au centre de l'agglomération, donc sur notre station réglementaire de Lyon Centre.

Pour résumer, le dispositif expérimental mis en place permet d'avoir une mesure indicative de la qualité de l'air au niveau de la pollution aux particules fines autour de la zone aéroportuaire.

Ce ne sont pas des mesures réglementaires, mais elles permettent néanmoins de détecter potentiellement des phénomènes locaux et de se situer de façon plus fine par rapport à la mesure réglementaire.

Il faut avoir en tête que ces micro-capteurs sont très sensibles à l'humidité. Il est nécessaire d'invalider des données quand les conditions d'humidité sont très fortes.

Les données sont accessibles. Il y a un compte et d'autres comptes peuvent être créés. On mettra les données à disposition du grand public sur notre site internet au bout de deux mois.

On a mis un outil à disposition de tous les habitants d'Auvergne-Rhône-Alpes, à savoir un outil de prêt de micro-capteurs mobiles, assez similaire à ce que l'on a implanté de façon fixe. Cela s'appelle la Captothèque.

Si des personnes souhaitent emprunter un micro-capteur mobile, c'est possible en s'inscrivant gratuitement sur le site captotheque.fr. Les prêts durent environ trois semaines. On réalise des ateliers pour échanger sur les mesures afin de les commenter.

Merci de votre attention. Je suis à votre écoute si vous avez des questions ou des besoins de précisions.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Y a-t-il des remarques ?

M. GARCIA.- J'ai une question au sujet du prêt des micro-capteurs. Quand la période de prêt est terminée, organisez-vous un atelier pour expliquer aux gens les mesures ?

M. DESFONTAINES.- Oui. On organise des ateliers une fois par mois en *visio* ou en présentiel. La Captothèque est une communauté. Chacun peut poster ses mesures sur la plateforme, commenter, *liker*. Des échanges se font ainsi entre les expérimentateurs de la Captothèque par session.

On débriefe ensuite des mesures avec eux. On répond à leurs questions et on les aide à comprendre ce qu'ils ont observé avec la mesure.

M. GARCIA.- Dans les quartiers où les gens se plaignent des avions, il serait intéressant de pouvoir leur expliquer après une période de mesures l'incidence de la pollution, liée aux avions ou pas.

M. DESFONTAINES.- Peu importe le contexte. On les prête à tous les habitants de la région, donc cela peut être un contexte aéroportuaire, autoroutier ou chauffage au bois.

On fait les liens à partir des mesures présentées par les expérimentateurs avec la surveillance réglementaire. On est capables d'observer les niveaux observés par les expérimentateurs et ainsi de répondre à leurs questions.

M. GARCIA.- Merci.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Y a-t-il d'autres questions ?

La mesure est intéressante également sur le temps long. Les données quotidiennes que vous avez ne permettent pas d'en tirer des conclusions.

M. DESFONTAINES.- Les données quotidiennes sont quand même intéressantes dans le sens où elles permettent de vérifier qu'il n'y a pas une pollution locale non vue par nos modèles et notre surveillance réglementaire. Cela permet de répondre à ces interrogations.

Cela permet également de voir des phénomènes très locaux, ponctuels dans le temps et dans l'espace. C'est pour cela que j'ai présenté des données à une échelle temporelle courte.

Il sera néanmoins intéressant de regarder les valeurs mesurées par ces micro-capteurs sur la durée.

On a d'autres démarches d'accompagnement des territoires par du micro-capteur fixe, comme ce qui est fait avec l'aéroport de Lyon, par exemple à Grenoble, sur la métropole de Lyon, à Villefranche.

Une plateforme est en cours de développement et va être adossée à la Captothèque, service de prêts de micro-capteurs mobiles, où on pourra voir ces données-là. Cela permettra de compléter les observations que les riverains peuvent faire à partir de ce dispositif, vu que le dispositif de micro-capteur sera plus large qu'uniquement l'aéroport de Lyon.

Mme HILY.- Si vous êtes intéressé pour avoir un compte, je vous propose de m'envoyer un mail et j'enverrai les mails des personnes intéressées à ATMO afin qu'un compte utilisateur vous soit créé sur la plateforme.

M. DESFONTAINES.- Je reste à votre disposition si vous avez des questions plus tard.

(Départ de M. DESFONTAINES à 10h35.)

Mme HILY.- On n'a pas fait de tour de table ni d'annonce de l'ordre du jour.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- L'ordre du jour a été envoyé à l'ensemble des participants. L'idée était d'avoir un bilan des engagements 2020-2025 et un point d'avancement ADL.

On a fait passer ATMO en premier, en raison de contraintes de temps.

On va présenter le bilan des engagements 2020-2025. On parlera ensuite de la période suivante, 2025-2030.

On aura ensuite un point d'actualité avec les sujets qui nous ont été remontés par les différents membres de la CCE et les éventuels points divers.

Aucun point n'est soumis au vote aujourd'hui.

M. GARCIA.- J'aimerais faire une déclaration préalable.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Je vous en prie.

M. GARCIA.- Je souhaiterais que la liste des présents à la CCE soit systématiquement notée sur le compte-rendu et que cette liste soit jointe.

On en a marre des gens qui se gargarisent de leur présence à la réunion alors qu'ils n'y viennent jamais. Des élus disent : je fais partie de la CCE où on discute d'un tas de choses, alors qu'ils ne sont jamais présents.

Je suis encore allé sur le site de l'aéroport cette semaine où tous les comptes-rendus sont disponibles, mais il n'y a jamais la liste des présents. Il est difficile de dire aux

gens que leurs élus ne sont pas présents, alors qu'ils prétendent le contraire.

Je demande à ce que la liste des membres présents soit systématiquement indiquée.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Il n'y a pas de difficulté.

M. GARCIA.- Je trouve cela malhonnête vis-à-vis de la population.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Mettre en annexe du compte-rendu la liste des présents et des excusés ne me pose pas de difficulté. On le prendra en compte pour la suite.

M. LASSAGNE.- Depuis 2000 ou 2001, nous rédigeons avec les trois collèges de la CCE, les engagements pour l'environnement. C'est un plan d'action qui se déroule sur cinq ans. C'est la feuille de route sur laquelle l'aéroport de Lyon, ses partenaires et les services de l'État s'engagent.

Les engagements pour l'environnement sont corédigés avec les trois collègues.

C'est une mécanique que vous connaissez bien. Depuis cette époque, nous avons, tous les cinq ans, fait le bilan des engagements et rédigé les engagements suivants.

Nous sommes en 2025. Je vais vous présenter le bilan des engagements 2020-2025. On parlera tout à l'heure de la prochaine quinquennale.

Nous avons eu :

- 41 actions permanentes

- 30 actions datées (6 programmées en 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025).

Sur la période 2020-2025, la vie de l'aéroport n'a pas été un long fleuve tranquille. Nous avons tous vécu la pandémie en début de décennie. En fin de quinquennale, l'Autorité de régulation des transports (ART) a décidé de baisser de manière très significative les tarifs aéronautiques de l'aéroport de Lyon.

C'est la raison pour laquelle en 2024-2025 nous avons des projets qui nécessitaient de gros budgets d'investissement, de dizaines de millions d'euros, qui ne sont pas annulés, mais reportés. Pour 2025 et 2026, l'aéroport de Lyon n'a plus de capacité d'investissement.

Comme nous avons fait le bilan en comité permanent, je vais passer dessus rapidement. Je vais vous parler de ce qui n'a pas été fait et surtout vous dire pour quelle raison on ne l'a pas fait, pour se préparer à la rédaction des futurs engagements.

Concernant les actions permanentes, nous avons réalisé 36 actions, 5 de manière incomplète et aucune action n'a pas été réalisée.

Nous nous étions engagés à deux réunions de la CCE et quatre comités permanents par an. On n'en a pas fait autant. On a fait systématiquement un comité permanent pour organiser la CCE, notamment l'ordre du jour, mais pas quatre. On a fait très peu de réunions informelles.

On en faisait assez régulièrement à une époque. On a fonctionné en *visio* durant les deux ans de la pandémie. Cette action n'a donc pas été complètement réalisée, même si

on s'est bien tenu à l'essentiel, à savoir, les CCE et la préparation des CCE.

L'action 13 porte sur la communication des indicateurs environnementaux. Vous receviez à une époque un document papier de quatre pages, envoyé en une centaine d'exemplaires, aux associations de la CCE et aux élus, avec l'ensemble des indicateurs.

Nous sommes passés au numérique. Vous retrouvez les indicateurs sur le site riverains. Ils sont un peu moins déployés. Vous aurez accès plus directement aux polluants de l'air avec le système ATMO. On a reconcentré. Vous avez en revanche toujours l'essentiel, les niveaux de bruit.

Concernant les engagements, tout a été fait sur les émissions de CO2.

Concernant les déchets, on ne valorise pas 100 % de nos déchets, notamment en raison des déchets alimentaires à bord des appareils qui doivent être incinérés pour des raisons sanitaires. L'action n'était pas très bien rédigée. On ne peut pas comptabiliser l'intégralité de nos déchets dans de la valorisation.

Concernant les consommations d'eau, nous avons réalisé toutes les actions permanentes, mais peu de choses pour les actions datées car elle nécessitent de gros budgets d'investissements.

Toutes les actions sur la biodiversité ont été réalisées mais pas celles en lien avec la réduction du bruit, la sensibilisation des pilotes et des contrôleurs. La quinquennale a été marquée par le départ à la retraite de Jean-Marc

MUSSOT, le Covid, l'arrivée de Mathilde. Il y a eu quelques trous dans la raquette.

Même si Mathilde était invitée au comité local environnement du SNA, qui permet de faire passer des messages en direction du service de la navigation aérienne, sur les problématiques des riverains, la riveraineté, on n'a pas porté cette action.

On s'était engagés à faire un point régulier en CCE sur les déchets, hormis les déchets alimentaires dans les avions. On a atteint de très hauts niveaux de valorisation matière, ce qui est un point fort de l'aéroport de Lyon.

On a dû faire un ou deux points en CCE sur nos niveaux de valorisation, mais pas systématiquement, contrairement à ce qui était noté dans l'action. Cela n'a pas été une demande très forte.

On a fait toutes les actions datées 2020. Vous avez le détail dans le tableau transmis par Mathilde.

Sur les actions 2021, on en a fait quatre, une est en cours ou pas complètement faite et une, non réalisée. Je vais cibler les actions pas tout à fait réalisées.

On s'était engagés à mettre en place des moyens de substitution des APU, c'est-à-dire des générateurs embarqués sur les appareils qui consomment du kérosène. Ces appareils consomment 14 500 tonnes de CO2 par an. C'est une problématique d'émission de gaz à effet de serre.

Quand les appareils sont en passerelle, vous dites que vous entendez du bruit à Pusignan en fonction du sens du vent, Madame BAZOGE.

Mme BAZOGE.- Oui, mais je ne suis pas sûre que ce soit les APU.

M. LASSAGNE.- Ce n'est pas impossible que ce soient les réacteurs.

Il y a un gros sujet émission de CO2. C'est un projet à plus de 30 M€. On a monté le dossier. On a eu 8 M€ de subventions européennes, mais suite à la décision l'année dernière de baisse de nos tarifs, ce projet est reporté.

On essaie de ne pas le reporter trop tard pour ne pas perdre la subvention européenne. Nous n'avons pas encore installé ces équipements, qui vont produire du chaud ou du froid pour les appareils qui sont en escale – ce qui permet au pilote d'arrêter son moteur auxiliaire de puissance.

Le confort climatique de l'appareil est fourni par l'aéroport de Lyon sur des appareils électriques avec 100 % d'électricité renouvelable. Ce matériel fonctionne très bien, mais il n'est pas installé, parce qu'il est nécessaire de refaire toute l'architecture du réseau électrique côté piste, ce qui est très coûteux.

On n'a pas réalisé l'étude d'opportunité de la révision du plan de gêne sonore. La DSAC veut-elle en parler ?

Mme SPYCKERELLE.- On peut en parler, mais on n'a rien de plus que la dernière fois.

On n'a pas eu le temps de le faire. On avait volontairement retardé en raison de la période Covid, parce qu'il y avait une grosse chute de trafic. Si on avait engagé une révision à ce moment-là, cela aurait été clairement défavorable aux riverains.

Maintenant que le trafic est reparti, on a proposé de reprendre cette action dans le PPBE sur la période des cinq ans à venir. On fera une pré-étude dans les mois, années à venir pour déterminer s'il est pertinent de réviser le PGS.

M. LASSAGNE.- Beaucoup d'actions ont été réalisées totalement ou partiellement et vont glisser sur la période 2025-2030.

Parmi les actions prévues en 2022, trois ont été réalisées. Une n'a pas été réalisée, sur laquelle on va zoomer : l'expérimentation agriphotovoltaïsme.

En 2019-2020, quand nous avons rédigé les engagements pour l'environnement, cette action était très innovante. Elle consistait à mettre des panneaux solaires au-dessus des grandes cultures, sur les terrains notamment de la ZAD pour faire une expérimentation avec *Laboraterre*. On voulait également impliquer la compagnie nationale du Rhône.

L'objectif était de garantir la croissance des plantes, mais de limiter le stress hydrique. Cela intéressait la CNR, parce qu'une partie de l'irrigation est pompée dans le Rhône.

Un schéma intelligent était à mettre en place entre croissance des plantes, production d'électricité verte et limitation de la consommation d'eau par les agriculteurs.

On n'a pas pu boucler le tour de table, qui s'élevait à un peu plus de 1 M€. On cherchait le terrain, les investisseurs. L'agripotovoltaïsme sur les grandes cultures s'est développé au fil du temps, notamment vers Valence. On est sorti du champ de l'expérimentation.

Cela n'a plus vraiment de sens de le faire au titre d'une expérimentation. Cela a en revanche beaucoup de sens pour un agriculteur qui souhaiterait s'engager avec un investisseur dans cette démarche.

L'expérimentation en tant que telle était vraiment de la recherche avec le centre de recherche de la Chambre d'agriculture du Rhône. Les choses ont été faites, donc cela n'a plus de sens. Cette action sera abandonnée.

On a réalisé toutes les actions 2023.

Parmi les actions 2024, trois ont été partiellement réalisées, une, pas du tout.

Le terminal 2 est fermé depuis plus d'un an. On s'apprêtait à faire des travaux assez massifs, 70 à 80 M€ d'investissement suivant les projets, pour refaire complètement le terminal 2. L'ART a décidé une baisse des redevances aéroportuaires, donc le terminal 2 est fermé. Il n'est pas refait au niveau thermique, ce qui n'est pas nécessaire dans la mesure où on ne chauffe plus ou très peu.

La rénovation thermique fait bien évidemment partie du projet, qui n'est pas abandonné. On lance les études, mais on n'a pas bouclé les investissements.

On a trois chaufferies, une chaufferie centrale biogaz qui est derrière la gare TGV, une chaufferie au Nord pour les administrations, le SNA et une chaufferie au Sud pour toute la zone cargo, la barre de fret.

On voulait faire passer l'une des petites, celle du Nord ou du Sud, en biomasse, donc avec des granulats de bois. On n'est pas allés jusqu'au bout. C'était dans notre plan de décarbonation des activités.

L'intérêt du bois est d'être une énergie renouvelable, donc l'empreinte carbone est égale à zéro, puisqu'on réémet le CO2 qu'on n'a pas préalablement séquestré avec la biomasse.

Le fait d'injecter du biogaz dans nos entreprises, c'est également de l'énergie renouvelable. C'est un investissement conséquent en termes d'impact CO2 sans impact réel. On n'a donc pas abandonné le projet.

Les actions suivantes concernent tous les sujets en lien avec l'eau et nos consommations d'eau. Deux actions consistaient avec nos pompiers à récupérer les eaux de l'aire d'entraînement des pompiers et des essais de *sprinklage* (ce qui arrose en cas d'incendie depuis le plafond), parce qu'on est obligés de faire des essais.

Plutôt que cette eau parte dans les eaux usées, on la récupère et on fait un circuit fermé, comme le font les centres de lavage des voitures. C'est toujours la même eau qui est filtrée et réinjectée. Ces investissements sont suspendus pour l'instant.

On avait un projet de recherche sur la filtration au niveau du bassin de Pusignan. Toutes les eaux de ruissellement sont collectées sur l'aéroport. Elles sont ensuite décantées vers la tour de contrôle avec un séparateur d'hydrocarbures en cas de pollution aux hydrocarbures sur les aires de manœuvre, où on peut avoir des huiles.

Elles partent ensuite à l'infiltration vers Pusignan. On doit curer ce bassin régulièrement, parce que ces eaux qui s'infiltreront vont laisser des dépôts. Il faut entretenir régulièrement ce bassin d'infiltration. Nous avons pour projet de mettre des roseaux qui auraient capté les pollutions résiduelles de ce bassin.

Nous étions parts sur un contrat recherche fiscale. Nous n'avons pas été retenus, donc on nous n'avons pas pu financer une thèse là-dessus.

On travaille en revanche avec France Nature Environnement sur les problématiques d'eau, ce qui est un sujet important actuellement que j'évoquerai tout à l'heure.

Parmi les actions 2025, une a été réalisée et quatre ne sont pas réalisées. Ces quatre actions demandent des investissements.

La première est le changement des chasses d'eau qui représentent un investissement pour changer toutes les chasses d'eau de l'aéroport. On va réaliser ce projet, mais on n'a pas pour l'instant les budgets d'investissement nécessaires.

La deuxième action est le remplacement des mousseurs pour les sanitaires, pour éviter de consommer trop d'eau quand on se lave les mains. Ce sont des budgets d'investissement. On le fera, mais on le décale de deux ans.

La troisième action est la récupération de l'eau de lavage des tinettes avions, qui sont des blocs étanches qui collectent les eaux noires dans les appareils. Elles sont ensuite traitées pour des raisons sanitaires et le bac est lavé.

Il est actuellement lavé à grande eau. Cela représente 6 000 m³ par an. L'objectif est de créer un circuit fermé, pour que ce soit toujours la même eau qui soit filtrée et que l'on utilise.

On essaie de baisser la consommation d'eau et de chercher tous les postes là où on peut le faire. Pour solder cette action, il faudrait réaliser une nouvelle aire de lavage.

Cet investissement est reporté. On fera cette action à partir de 2026 ou 2027.

Nos pompiers s'entraînent sur une maquette et consomment beaucoup d'eau. A terme, l'objectif est de collecter cette eau et de la réinjecter dans les camions.

De manière générale, si on cumule les actions permanentes et datées, sur les 77 actions, on en a réalisé 55, 13 sont en cours et 4 n'ont pas du tout été engagées.

Les réalisations ont fait l'objet de présentations détaillées au fil des CCE, donc je n'ai pas repris les *slides*. Je vous présente les actions dont nous sommes les plus fiers.

Nous allons être cette année le premier aéroport en France et dans les dix premiers en Europe à pouvoir afficher sur la base d'un référentiel la zéro émission nette carbone. Nous sommes arrivés à moins de 500 tonnes équivalent CO2.

Si nous n'avions rien fait, on aurait fini cette année à 13 000 tonnes. Toutes les actions ont permis d'atteindre la part incompressible des émissions, que l'on séquestre grâce au label bas carbone (replantation des forêts, label bas carbone avec les agriculteurs).

Que ce soit la comptabilisation du CO2 ou la séquestration, tout est fait sur la base de référentiels vérifiés par des auditeurs externes.

A ce propos, je rappelle qu'une loi a été votée contre les annonces mensongères de la part des entreprises : le *green washing*. Nos déclarations sur le CO2 sont concernées. Nous n'avons pas le droit de dire n'importe quoi sous peine d'actions en justice. On fait très attention,

particulièrement pour un groupe comme VINCI qui est coté en Bourse.

On a déployé l'ACA 4 et nous avons passé l'audit de l'ACA 5 mardi dernier. Un fois certifié à ce niveau,, nous serons considérés zéro émission nette carbone. Les auditeurs nous ont dit : vous serez le septième aéroport ACA 5 en Europe. On attend le certificat.

On n'a aucun déchet en décharge. On a atteint de très hauts niveaux de performance sur les déchets que l'on gère, puisqu'on est à 75 % de valorisation en matière, c'est-à-dire de recyclage.

Les collectivités sont généralement à 30 ou 40 %. On est à 75 % grâce à un contrat qui nous donne accès à des usines de surtri, totalement mécanisées et qui permet d'aller à un très haut niveau de tri.

Le système CONSTAS II a été mis en service. Le nouveau CONSTAS est arrivé. Il est ergonomique, ouvert au grand public. Seul le médiateur s'en servait auparavant.

Vous avez vu en arrivant la centrale photovoltaïque Helys sur les parkings. Un des partenaires est en train d'installer une des plus grosses fermes photovoltaïques sur un parking en France.

Il y a deux centrales, une est portée par un investisseur et une par l'aéroport de Lyon. Cela représente 20 hectares, soit l'équivalent d'une ville de 15 000 habitants. Quand les deux centrales seront en service cet été, on produira autant d'électricité que l'aéroport en consomme sur une année entière. On sera à l'équilibre en quantité produite.

Le ministre des Transports a signé un arrêté de restriction, sur les avions les plus bruyants, de 22 heures à 6 heures. Cela a été une demande très forte et une des principales actions de ces engagements.

Même si on ne s'en souvient plus, cela a été la première approche équilibrée de France. Cette analyse a été finalisée en plein Covid.

On a eu un très beau partenariat avec WWF qui a beaucoup de sens, qui vise à protéger la biodiversité, mais pas uniquement sur le territoire, à faire passer des messages à nos clients qui partent en voyage de ne pas faire n'importe quoi vis-à-vis de la biodiversité là où ils partent.

On a eu une action avec les professionnels du fret sur le trafic d'espèces sauvages, qui est le troisième trafic le plus lucratif dans le monde, organisé en réseau.

Les animaux sauvages morts ou vivants arrivent après la drogue et les êtres humains. On découvre très régulièrement des araignées ou des serpents dans des colis traités dans la barre de fret. Ils alimentent tout un trafic.

Concernant le portail information riverains, vous avez un super site internet dédié aux riverains. La partie développement durable était une sous-partie du site *corporate* qui vise essentiellement à aider les passagers à venir sur l'aéroport ou à leur vendre les choses.

On a un site pour les riverains où on met toutes les informations, notamment les comptes-rendus des CCE. Je trouve ce site très réussi, très ergonomique.

On voulait installer des bornes de recharges électriques. Ce sont 850 bornes qui sont en train d'être installées actuellement et qui seront en fonctionnement cet été.

On relance le nouvel appel d'offres 100 % véhicules électriques. L'électrique est une solution transitoire pour la décarbonation. En utilisant des voitures électriques, on réduit également le nombre de véhicules. On réduit les flottes, donc on fera moins de kilomètres. On fera les kilomètres résiduels en électrique.

Vous avez eu le système de surveillance de la qualité de l'air. Cela a été un peu long. Il a fallu mobiliser ATMO. Ce n'était pas aussi simple que cela, parce qu'ATMO est plutôt dans un schéma de réduction des capteurs. Ils fonctionnent essentiellement avec de la modélisation actuellement. On leur a demandé de rétro pédaler et de remettre des capteurs sur le territoire.

C'est une action qui est venue des pollutions dans des étangs au nord de l'aéroport. On s'est rendu compte que l'on était très bien équipé sur le bruit et la trajectographie. Sur la qualité de l'air, on ne savait pas quoi répondre quand on nous posait des questions sur le sujet.

Dorénavant, nous aurons des éléments de réponse, parce qu'on va avoir des mesures en continu. Même si elles ne sont pas aussi précises que la station de Pusignan, on a quand même de la data sur la qualité de l'air autour de l'aéroport.

La DSAC a porté un arrêté ministériel. En attendant de passer complètement les auxiliaires de puissance en électrique, les pilotes ont des limitations d'utilisation des APU.

La station hydrogène est livrée et elle est en test en ce moment. Elle fonctionnera avant l'été. Elle est portée par

la région Auvergne-Rhône-Alpes et des partenaires, dont Michelin.

La guerre en Ukraine nous a malheureusement aidé, à lancer un plan de sobriété énergétique et baisser toutes les températures dans nos locaux, les terminaux, les commerces. On a réalisé -15 à -20 % de consommation, notamment de gaz, l'hiver qui a suivi.

On a fait la même chose pour l'été, c'est-à-dire que nous climatisons moins nos aérogares et nos locaux. C'est socialement assez difficile à porter, mais on y arrive tout doucement.

Le CODIR d'Aéroports de Lyon a même autorisé le port du bermuda pour les collaborateurs de l'aéroport de Lyon en été, comme au Japon où le management autorise de ne pas forcément porter la cravate en été. Les personnels en escale d'Air France sont en bermuda l'été.

Nous n'avons pas replanté de haies, mais de la forêt dans le Beaujolais. On accompagne avec la Chambre régionale de l'agriculture sur la base du label bas carbone des agriculteurs pour séquestrer du carbone et on récupère les quotas de séquestration.

Mme POMMAZ nous a mis en contact avec la commune de Trévoux qui va replanter une petite forêt en zone inondable. On va vraisemblablement mettre en œuvre le label bas carbone à Trévoux. L'aéroport va apporter un financement à ce replantage et récupérer des quotas CO2 pour assurer la zéro émission nette.

Suite à l'expérimentation des biofuels, nous avons été lauréats monde du prix d'environnement Vinci l'année dernière sur une expérimentation qui a vocation à devenir

industrialisée, de captation du bio gaz à partir de méthaniseur avec l'objectif d'en faire du biométhane, l'équivalent du kérosène, du carburant durable.

Un des leviers majeurs de la décarbonation du scope 3, c'est-à-dire de la partie aéronautique, est l'injection de carburant durable dans les soutes des appareils. C'est d'ores et déjà le cas, puisque 1 à 2 % du kérosène consommé en France provient du *SAF (Sustainable Aviation Fuel)*.

Ce sont essentiellement des huiles de friture qui ont été recyclées, qui sont mélangées à du kérosène. Le *SAF* est très pratique, parce qu'il ne nous oblige pas à avoir de nouvelles infrastructures pétrolières.

On travaille sur ce sujet, parce que cela va être un des leviers majeurs de la décarbonation du scope 3, du périmètre aviation.

Voilà les principales réussites.

Suite à la décision de l'ART, nous avons prévu un certain nombre d'investissements, notamment concernant la baisse de nos consommations d'eau. On se considère comme très mature et leader sur les émissions de CO₂. Cette maturité est en revanche à acquérir sur l'eau.

On a lancé un schéma directeur eau avec un plan d'investissement pour baisser nos consommations d'eau. Comme on ne peut pas le porter ces deux prochaines années, en 2025 et 2026, on a décidé qu'on allait travailler sur les comportements.

Si vous voulez réduire la consommation d'un bâtiment, il y a deux facteurs : la performance du bâtiment et les comportements. Vous pouvez avoir un bâtiment

complètement étanche et très performant au niveau énergétique, si les gens ouvrent les fenêtres, cela ne marche pas. Le comportement est donc un levier.

On se donne deux ans pour changer massivement les comportements. Lors de la prochaine réunion avec les partenaires, prévue dans une dizaine de jours, on va présenter le plan de sobriété en eau. On va mettre des stickers partout, comme lors du plan de sobriété énergétique.

On va énormément communiquer en direction des managers. On va travailler avec les passagers, les partenaires de la plateforme, particulièrement les hôtels qui sont de gros consommateurs d'eau, et les collaborateurs. On prend les trois cibles et on va porter des incitations fortes à consommer moins d'eau.

Le plan de sensibilisation sur toutes les consommations sera déployé cette année.

Mme CHAMPION.- Les consommations d'eau ne vont pas aller en se réduisant, mais en augmentant. C'est bien de mettre de l'affichage pour sensibiliser les publics à faire des économies. J'ai bien entendu que cela serait dans les deux ans à venir.

Que serait-il possible de faire concrètement pour réduire cette consommation d'eau ou mettre des récupérateurs d'eau quelque part ?

M. LASSAGNE.- Merci pour votre question. J'ai présenté tous les leviers qui répondent à votre question sur les récupérations des eaux de *sprinklage*, de lavage, etc.

On ne peut pas augmenter nos consommations d'eau, parce que c'est un captage dans la nappe phréatique

sous arrêté préfectoral qui est capé à un million de mètres cubes. On réinjecte 80 % de ce million de mètres cubes dans la nappe, parce que c'est de l'eau dont on se sert l'été pour climatiser l'Aéroport. On ne peut pas augmenter.

Le SAGE de l'Est Lyonnais, schéma qui organise toutes ces problématiques autour de l'eau, nous annonce plutôt une baisse des autorisations de captage. On se prépare à consommer moins d'eau, y compris avec nos développements. On sait que l'on va être obligés de réduire nos consommations d'eau.

Il y a un plan d'investissement sur nos réseaux, qui ont l'âge de l'aéroport, dont on fêtait les 50 ans samedi. On va reprendre les réseaux, limiter les consommations dans les terminaux avec les émulseurs, les chasses d'eau. On va également inciter à avoir les bons gestes concernant les consommations d'eau, etc.

On n'a pas encore le rendu du schéma directeur eau avec tous les investissements. Je pense être en mesure l'année prochaine de vous donner un objectif, qui sera à la baisse, y compris avec nos développements. On va être contraints par l'arrêté de captage.

Mme CHAMPION.- J'ai entendu que l'eau des climatiseurs était récupérée et réinjectée dans la nappe phréatique. Cela ne risque-t-il pas de polluer la nappe phréatique ?

M. LASSAGNE.- Non. Cela la réchauffe dans une certaine proportion, mais cela ne la pollue pas, parce qu'on est en circuit fermé. Cette eau est pompée, va dans un échangeur et elle est ensuite réinjectée. Ce n'est pas cette eau qui va circuler dans le réseau de refroidissement. C'est un autre liquide.

Ce sont deux réseaux parallèles avec un échangeur au milieu. L'eau est rejetée sans aucune pollution dans le réseau de la nappe. Elle a en revanche gagné des degrés.

Mme CHAMPION.- Les degrés peuvent être un facteur de prolifération de bactéries.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- C'est réglementé. Tout rejet dans la nappe, notamment quand il y a des eaux plus chaudes qui sont rejetées, est réglementé. On n'accepte pas de rejet dans la nappe avec des eaux chaudes au-delà d'un certain niveau, ce qui garantit l'absence d'impact sur la nappe.

M. LASSAGNE.- Exactement ! Par exemple, en épisode de sécheresse, comme il y a deux ans, avec un besoin de refroidissement très fort de l'aéroport et une nappe qui était très basse, nous avons été obligés de mettre en route nos climatiseurs électriques.

Nous n'étions pas autorisés à rejeter trop d'eau réchauffée dans la nappe. Je confirme que c'est très réglementé.

Mme CHAMPION.- C'est réglementé, mais est-ce contrôlé ?

M. LASSAGNE.- Oui. Nous avons des piézomètres autour de l'aéroport. On envoie à la DREAL ou à la police de l'eau tous les résultats des piézomètres.

Mme CHAMPION.- Très bien.

M. LASSAGNE.- Il ne faut pas oublier qu'il existe une police de l'eau. C'est extrêmement surveillé et réglementé.

2/ Méthodologie de rédaction des engagements pour l'environnement 2020-2030

M. LASSAGNE.- Le comité permanent a reçu les prochaines dates : mardi 6 mai, jeudi 12 juin, mardi 1^{er} juillet.

Nous verrons si nous aurons terminé la nouvelle feuille de route en juillet. On programmera d'autres réunions si nécessaire. L'objectif est de présenter la nouvelle feuille de route des engagements 2025-2030 à la prochaine CCE, qui devrait avoir lieu en octobre.

Y a-t-il des questions ?

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Merci beaucoup, Monsieur LASSAGNE, pour cette présentation.

C'est toujours bien de faire un bilan, avant d'engager une nouvelle feuille de route, en étant honnête et transparent sur ce bilan, qui est positif à mon sens. On le voit dans les résultats que vous avez eus avec des projets qui peuvent être décalés ou abandonnés, parce que les conditions changent.

Il est important de donner cette rétrospective aux membres de la CCE pour tenir compte du passé dans la prochaine feuille de route pour préparer l'avenir.

Merci pour ce retour transparent.

M. COURSIMAULT.- Concernant l'action 29, la sensibilisation des pilotes et des contrôleurs au bruit, des actions ont été entreprises l'année dernière. On a mis en place des descentes continues. C'est en place et cela participe grandement à cela.

Ils ont mis en place cette année des restrictions de vitesse sur tous les départs, 230 nœuds, ce qui nous oblige à des montées à des vitesses plus faibles et à des pentes plus élevées. Ils ont un travail continu pour essayer de diminuer ce bruit.

Les mesures effectives de bruit doivent démontrer que cela a eu un impact sur le bruit, sur les riverains, sur les villes autour.

Concernant l'action 11, les moyens de substitution à l'APU, vous avez parlé de l'arrêté de limitation de l'utilisation de l'APU.

M. LASSAGNE.- Concernant l'action 29, ce n'est pas que ce n'est pas fait, mais à une époque, on le faisait très régulièrement. C'est pour cela que je l'ai mise en orange. C'est une action très importante selon moi qu'il faut absolument faire avec les contrôleurs.

M. GUILLOTIN.- Je décorrèle les actions mises en œuvre pour réduire le bruit, de l'action de sensibilisation auprès des contrôleurs. Je vous avais fait un retour sur ce dernier point.

Le SNA-CE tient annuellement un comité local environnement pour sensibiliser les contrôleurs. Aéroports de Lyon et la DSAC ont participé à la dernière réunion. Je ne sais pas ce qui est attendu de plus de notre part sur cette action.

Mme HILY.- C'était de le faire chaque année, mais il y a eu le Covid.

M. LASSAGNE.- À l'époque de cette action, ce comité n'existait pas, mais vous avez raison !...

M. GUILLOTIN.- Il a effectivement été suspendu pendant la pandémie.

M. LASSAGNE.- Dès lors que vous touchez à ces contrôleurs et le management, je pense que c'est très bien.

M. COURSIMAULT.- Ce n'est pas juste une question de communication pilote ou contrôleur. Par procédure, on les oblige à avoir un résultat. J'estime que cette action est efficace qualitativement. Elle apporte beaucoup de choses.

Sur l'arrêté de limitation des APU et la fourniture du groupe intégré, deux problématiques sont importantes. Ce n'est pas seulement la fourniture d'électricité qui nous permettrait de couper l'APU.

On est dans des tubes de métal. Quand il fait chaud, il y a des calories, des passagers, donc c'est la fourniture d'air conditionnée intégrée par l'aéroport, et pas uniquement la fourniture d'électricité.

Si on nous met des obligations d'un côté en termes de limitation d'utilisation des APU, il faut qu'on nous fournisse un service qui permette de maintenir non seulement le confort, mais également la sécurité des personnes à bord.

Avec 25 ou 27 degrés de température extérieure, il fait facilement 35 ou 37 degrés à bord. Les personnes âgées, les bébés sont vite déshydratés.

Je comprends que c'est compliqué et conséquent, mais quelque chose est à faire en termes de bruit. J'en suis convaincu. L'utilisation des APU, ce sont des fréquences extrêmement désagréables pour tous les gens qui travaillent sur l'aéroport.

Un enjeu économique est évident. Ce sera un service qui sera fourni aux compagnies et que l'on paiera. On a tous intérêt à le mettre en place au plus vite. Pour cela, il faut que l'aéroport fasse les investissements de fourniture d'électricité et d'air conditionné intégré.

Une expérimentation a été faite l'année dernière sur le satellite – les stands étaient *Lima 15*, *Lima 17* de mémoire – pour déterminer quel système est le plus efficace. On a des solutions qui marchent très bien. Il faut avancer là-dessus.

M. LASSAGNE.- Comme vous le dites, il faut des équipements très puissants. Le budget s'élève à 30 M€. On est allés très loin, puisqu'on a obtenu une subvention européenne de 7 M€. Pour l'instant, on ne peut pas la faire passer dans nos lignes, mais on le fera. On voulait être les premiers, mais ce ne sera pas le cas.

M. COURSIMAULT.- Ce n'est pas juste la problématique de fourniture d'électricité. L'air conditionné est extrêmement important, été comme hiver, pour nous permettre de maintenir des conditions acceptables à bord des avions (confort et sécurité).

Mme HILY.- Y a-t-il d'autres remarques ?

M. GUILLOTIN.- J'ai une remarque sur quelque chose qui n'est pas cité dans les principales réussites. Vous nous direz à quelle action cela se raccroche. Les descentes continues à Saint-Exupéry. C'est une très belle réussite.

Le taux de descentes continues a augmenté de 20 % sur la période. On est passés parmi les aéroports ACNUSA de la sixième place à la deuxième place en quelques années. On est assez satisfaits de cette mise en œuvre.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Vous pouvez l'être et vous faites bien de le rappeler.

M. GARCIA.- Sur le plan pratique, pourrait-on faire le bilan et l'avoir ? Ce sont des actions sur cinq ans. Il serait intéressant de voir l'évolution année par année.

Cela permet de voir l'évolution au terme des cinq ans, combien d'années il a fallu pour mettre telle ou telle action en place. C'est plus parlant et transparent que d'avoir juste un bilan final avec une seule colonne et la dernière année.

Par exemple, le résultat de l'action 6, qui est une action permanente, est : pas de demande. En février 2024, une conférence sur le carbone a été réalisée et cela n'apparaît pas.

Des actions permanentes ont été faites il y a trois ou quatre ans que l'on ne voit plus. On n'a pas ce regard sur les années passées. Il serait bien de voir apparaître les cinq ans.

M. LASSAGNE.- J'ai fait chaque année un point d'étape.

M. GARCIA.- On fait aujourd'hui le bilan des cinq dernières années, mais on ne voit plus les résultats des étapes précédentes.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Vous avez l'ensemble des actions. Quel est le sujet qu'elles soient annuellement réparties ?

M. GARCIA.- On ne voit pas l'évolution sur les cinq années du document.

M. LASSAGNE.- On a l'évolution, parce que l'on a les actions, mais peut-être pas depuis le début. Mathilde avait repris les actions dans le tableau.

On fait un suivi et on remplit à date, par exemple janvier 2024, et on met où on en est sur chaque action, mais c'est un truc imbitable. On vous a pris...

M. GARCIA.- L'année 2024.

M. LASSAGNE.- C'est un tableau qui a énormément de colonnes, très peu lisible.

M. GARCIA.- Il n'est peut-être pas lisible, mais là, cela l'est encore moins. On n'a aucune référence, à moins d'aller chercher les comptes-rendus des cinq années passées pour voir à quel moment s'est faite telle action.

M. LASSAGNE.- Sur les prochains engagements, on mettra un état d'avancement annuel, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030. On verra l'avancée de chaque action par année.

M. GARCIA.- Merci.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Y a-t-il d'autres remarques ? *(Non.)*

3/ Points d'actualité Aéroport

M. LASSAGNE.- Le trafic passager est reparti par rapport à 2020. On n'a pas encore atteint le niveau 2019. On a clôturé en 2024 à 10,4 millions de passagers.

On recense 89 000 mouvements. On est montés au plus fort à 126 900.

En emport moyen, on continue notre croissance. On voit à quel point l'architecture de nos trafics évolue. Les avions sont de plus en plus gros.

Mme HILY.- Sur les réclamations, on a terminé l'année 2024 avec 180 réclamations, donc un petit peu plus qu'en 2023 (173). Cela reste bien moins élevé qu'avant la crise où on a atteint un pic de 486 en 2018.

En termes de nombre de plaignants, on est à 92 plaignants en 2024.

Les réclamations et les plaignants sont tirés de l'outil CONSTAS, utilisé pour déposer des réclamations. J'ai indiqué les chiffres du premier trimestre.

Au premier trimestre 2025, il y avait 28 réclamations, donc un peu moins qu'au premier trimestre 2024 (33). Il y a également une baisse du nombre de plaignants : 13 ce premier trimestre contre 21 en 2024.

J'ai laissé la carte des réclamations de 2023 et 2024. Elle était déjà à la dernière CCE. Je n'ai pas mis celle de 2025 dans la mesure où il n'y a pas beaucoup de réclamations.

Il y a eu beaucoup de réclamations en 2023 à Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure, qui concernaient des déviations de trajectoires pour éviter des orages. En 2024, il y a eu moins de réclamations à Saint-Laurent et Saint-Bonnet.

On a un petit sujet à la Côtère que l'on essaie de régler. Des réclamations persistent.

M. DUWICQUET.- Je fais un point sur les manquements en date du 1^{er} avril 2025. Il n'y a pas eu de

plénière pendant quelques mois en raison de l'absence de président au niveau de l'ACNUSA. Les plénières ont repris depuis quelques mois. Ils sont en train de rattraper leur retard.

Au compte de l'année 2023, les sanctions prononcées par l'ACNUSA s'élèvent à 56 000 € pour les déviations de trajectoire pour cinq dossiers, soit une moyenne de 11 000 € par infraction pour déviation de trajectoire.

Concernant les restrictions acoustiques, un montant de 244 000 € pour onze dossiers, soit en moyenne 22 000 € par sanction de restriction acoustique. Concernant les APU, il n'y a pas eu de manquement en 2023, parce que l'arrêté n'était pas encore en vigueur.

Pour l'année 2024, cela continue son cours. Il y a eu un dossier pour 10 000 € pour une déviation de trajectoire. Le nombre de manquements notifiés en attente est assez important. C'est surtout dû à un exploitant qui a commis des infractions entre le mois de mars et la mi-mai. Le temps de récupérer les informations, cet exploitant a continué à commettre des infractions.

Ces dossiers vont être traités en juillet. Il y a eu une sanction de 24 000 € pour manquement aux restrictions acoustiques. C'est toujours quasiment le même ordre de grandeur de 10 à 12 000 € pour une déviation de trajectoire et 24 000 € pour un manquement relatif aux restrictions acoustiques.

Pour les APU, on a notifié deux manquements au titre de l'année 2024.

Pour l'année 2025, il y a eu récemment une déviation de trajectoire et un manquement à la restriction acoustique.

Concernant la mise en œuvre des restrictions nocturnes, l'arrêté du 29 juin 2022 est entré en vigueur le 1^{er} février 2023 avec un droit du grand-père pendant trois ans. On a les chiffres pour l'année 1 et 2. On entre dans la dernière année, qui courra jusqu'à fin janvier 2026.

C'est les nombres de mouvements d'aéronefs du chapitre 3. Un certain nombre d'aéronefs sont exemptés et peuvent donc venir pendant les plages horaires. On suit la liste et le décompte.

Pour 2023, sur les 64 mouvements, 39 ont bénéficié de la loi du grand-père (autorisation de venir entre 22 heures et 6 heures). Au titre de l'année 2025, sur 121 mouvements, 14 ont bénéficié de la loi du grand-père. Certains avions sont encore éligibles cette année. La loi du grand-père se termine au 31 janvier 2026.

Depuis la mise en œuvre de l'arrêté APU du 28 juillet 2023, il y a eu 48 contrôles par la BGTA en 2024. Le plan annuel prévoit environ 50 contrôles par an. Sur la première année, on recense 46 utilisations conformes de l'APU et 2 manquements qui vont être jugés en commission en mai et juillet.

En 2025, 8 contrôles ont été effectués et ils vont continuer au rythme de quatre par mois.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Y a-t-il des questions ?

M. GARCIA.- Les contrôles sur les APU sont-ils systématiques ?

Adjudant VANNIERE.- C'est compliqué, parce qu'il faut être présent à l'arrivée et au départ, ce qui immobilise

du personnel pendant presque deux heures. Vu le nombre d'avions, je ne peux pas mettre deux personnels à chaque avion tous les jours.

M. GARCIA.- L'effectif a-t-il changé depuis la réglementation sur les APU ?

Adjudant VANNIERE.- Non.

M. GARCIA.- Pour moi, il est évident qu'à partir du moment où des restrictions sont mises à un endroit, il faut se donner les moyens de les contrôler. Ce n'est pas la peine de faire des règles si on ne peut pas les contrôler.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Il y a des contrôles.

Mme SPYCKERELLE.- On ne contrôle pas tous les avions tout le temps.

Adjudant VANNIERE.- Le côté systématique est impossible, mais on est en augmentation. Le trafic augmente également, donc on est obligés de suivre.

M. FOURNERAT.- C'est comme sur la route. On ne met pas un radar tous les kilomètres pour vérifier.

Adjudant VANNIERE.- C'est comme si on demandait de mettre un gendarme derrière chaque DAB pour éviter un braquage. C'est assez compliqué. On est obligés de jouer sur l'aléatoire, qui joue son rôle de protection. On ne peut pas faire autrement.

M. LAVERGNE.- C'est le problème de toutes les lois qui sont faites. Si on ne met pas en place des contrôles, la loi a peu d'importance.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- Cela dépend. Je ne partage pas forcément.

M. LAVERGNE.- On est obligés de faire des contrôles par prélèvement.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- C'est le cas sur la réglementation dont on parle. Il y a des contrôles. Ils ne peuvent pas être systématiques. Le fait qu'ils soient ponctuels et aléatoires, cela permet de montrer qu'il y a une présence sur le terrain pour contrôler cette réglementation.

On peut également avoir des citoyens qui respectent les textes même s'il n'y a pas de contrôle, et heureusement d'ailleurs. La plupart d'entre nous respectent la réglementation sur la route, même en l'absence de contrôle.

Adjudant VANNIERE.- On peut continuer à faire le parallèle avec la police route. Il y a quand même assez peu de mauvais élèves. La plupart des gens respectent la signalisation, les feux rouges, la vitesse.

C'est la même chose pour les compagnies aériennes. Elles respectent les utilisations des APU. On fait des contrôles. Sur 46 contrôles, 2 sont répréhensibles, c'est bien que l'on soit présents, qu'il y a des contrôles, on fait le nécessaire, mais on compte sur le fait que la réglementation est respectée.

Si on s'aperçoit que cela augmente, on augmentera de fait les contrôles pour remettre tout le monde dans le droit chemin.

M. LAVERGNE.- Pour les avions qui n'auront pas le droit d'atterrir, la compagnie est obligée de prendre des avions qui vont sur d'autres aéroports et on enverra ceux qui

sont les plus bruyants dans les endroits où il n'y a pas de contrôle.

C'est ce que l'on fait avec les voitures anciennes diesel que l'on envoie en Afrique. Cela va coûter cher aux compagnies.

Mme HILY.- Sur l'aide à l'insonorisation, on enchaine avec une carte pour les membres du comité permanent. En 2024, 25 demandes étaient non éligibles et 8 éligibles, dont 4 validées à la CCAR du 17 février 2025, 4 en cours de constitution.

Au 1^{er} trimestre 2025, 7 demandes ont été non éligibles, 2 demandes éligibles, dont 1 que l'on va présenter tout à l'heure pour valider le dossier. Les montants décidés aux dernières CCAR sont indiqués. Ils ont été envoyés.

M. LASSAGNE.- Vous connaissez bien le sujet. On veut sortir du protocole SNA pour alimenter le système CONSTAS, pour les trajectoires, et aller sur l'ADS-B, le signal traité par Flightradar. On a un décalage d'une heure. Les aéroports ont normalement trente minutes. On allait se mettre à trente minutes, mais on va tout changer.

L'objectif est de vous livrer, à travers notre système de *monitoring*, la même performance en termes d'information, c'est-à-dire très peu d'écart entre le temps réel et ce que vous voyez sur l'écran, le nom de la compagnie, l'altitude, la compagnie, la queue de comète qui vous permet de bien voir la trajectoire, tout ce dont un riverain a besoin quand il est gêné pour déposer une réclamation ou pour savoir ce qu'il s'est passé.

Le protocole SNA est contraignant, parce qu'il livre une donnée très précise, dont on n'a pas forcément besoin.

L'ADS-B suffit pour livrer l'information. On aurait la même chose que Flightradar.

On y a pensé et fait une demande à l'ACNUSA, mais nos collègues ont eu la même idée que nous. Les demandes affluent auprès de l'ACNUSA pour sortir du protocole SNA.

L'ACNUSA a voulu mettre en place avec l'APAVE un cahier des charges pour qu'on ne fasse pas n'importe quoi sur les systèmes de mesure, ce qui n'était pas notre objectif. On avait monté un dossier avec l'APAVE.

Ce cahier des charges pour sortir du protocole SNA prend du temps. Il n'est toujours pas terminé. On nous a annoncé il y a quelques jours un passage devant le collège à l'ACNUSA pour notre système en septembre. Cela aura pris un an de retard.

On ne peut pas encore vous montrer la nouvelle version de CONSTAS avec le nouveau signal.

Il y avait une question au comité permanent concernant Amazon. Les travaux sont en cours. Le bâtiment sera livré à l'été 2025.

Entre l'été 2025 et mai 2026, le *process* sera installé, c'est-à-dire tous les automatismes, les mécanismes à l'intérieur du bâtiment. La coque est livrée. Le début de l'exploitation sera au mois de mai 2026.

Les recrutements vont commencer en automne 2025. Amazon va commencer à recruter. À l'hiver 2026, 3 000 personnes ETP travailleront en 3x8. Le centre va monter en puissance jusqu'à l'hiver.

L'aéroport de Lyon va construire à partir de cet automne deux nouveaux giratoires et agrandir la rue du

Portugal, située au sud de l'aéroport vers le radar. C'est l'axe principal de CargoPort.

Je ne sais pas si cela répond à la question soulevée au comité permanent.

Mme BAZOGE.- On est au moins au courant.

M. LASSAGNE.- Vous aurez plus de détails lors de la prochaine CCE.

Mme CHAMPION.- Par rapport au projet Amazon, avez-vous évalué le nombre de véhicules supplémentaires par jour ?

M. LASSAGNE.- Oui. L'étude réalisée sur le trafic a été livrée à la DREAL et était dans l'étude d'impact environnemental en 2018. Par rapport à la projection de 2018, il y aura un peu moins de véhicules et de personnels. Les études d'impact sont toujours un peu majorées.

On s'est engagés dans l'étude d'impact il y a six ans à faire ces travaux de voirie (les deux giratoires et l'élargissement de la voirie CargoPort).

En face de l'étude d'impact, il y a évidemment un accroissement du trafic au sud de la plateforme. Il fallait que l'aéroport de Lyon, en qualité d'aménageur, prenne des mesures compensatoires, et ce sont celles-ci.

Mme CHAMPION.- On fait partie de la commission consultative environnement, donc on est censés coopérer pour la préservation de l'environnement.

On a beau prendre des mesures et essayer de faire tout ce qu'il est possible pour limiter les impacts, l'aéroport continue de grandir et les impacts sont de plus en plus grands

et pour tout le monde, aussi bien les riverains, ceux qui utilisent la route.

Il y a plus de pollution, de nuisances, de trafic, ce qui va à l'encontre des objectifs de la CCE.

M. LASSAGNE.- Lors de la prochaine CCE, je vous présenterai le bilan carbone de ce centre. Vous verrez qu'il est moindre que la situation actuelle de livraison depuis des centres éloignés de la métropole de Lyon. Ce centre permet de rapprocher l'exploitant de ses clients.

Les camions Amazon, Zalando, tous les e-commerçants sont déjà sur la route. Le fait d'avoir des plateformes délocalisées permet d'optimiser les flux.

Au niveau micro, il y aura plus de circulation au CargoPort Sud, mais il y en aura moins au niveau du territoire. Je n'ai pas encore vu les chiffres, mais ils ont fait l'étude. Je vous le présenterai.

Mme CHAMPION.- Je ne suis pas certaine. Je constate la présence de plus en plus d'entrepôts gigantesques, comme celui d'Amazon qui est en train de se construire. Il y a eu précédemment DHL, etc., et il y en aura certainement d'autres.

On multiplie à chaque fois le nombre de véhicules qui sont sur la route, d'où l'augmentation de la pollution visuelle, sonore, atmosphérique.

On ne fait qu'un constat en disant que l'on va essayer de mettre des panneaux photovoltaïques, des véhicules électriques, ce qui n'est pas suffisant à l'égard de l'augmentation du polluant.

M. LASSAGNE.- Le nouveau bâtiment DHL est un déménagement. Il y a de grands entrepôts. On en a un. Je vous rappelle qu'il y a des entrepôts à perte de vue sur la Côtière et à Saint-Quentin-Fallavier.

Si ces grands entrepôts sont là, c'est qu'il y a des consommateurs en face. Nos habitudes de consommation sont peut-être à challenger.

Je pourrais vous présenter le bilan carbone de cet entrepôt par rapport à l'exploitation actuelle d'Amazon. Les clients lyonnais achètent déjà chez cet e-commerçant et chez les autres également. Les camions sont déjà sur les routes.

Qu'il ne faille pas acheter par correspondance est un débat de société, qui est complètement légitime. Ce sont les Français qui ont inventé ce modèle avec Manufrance et La Redoute. On a été les premiers à déployer ce mode de consommation.

Les ventes par Manufrance étaient spectaculaires, même si elles n'étaient pas digitalisées. Les catalogues de Manufrance sont incroyables, avec les bons de commande, les demandes de crédit.

L'e-commerce, nos surconsommations, est un débat légitime et politique. On sort de la CCE.

Mme CHAMPION.- C'est la concentration de ces immenses plateformes sur l'Est lyonnais.

M. LASSAGNE.- Est lyonnais et Côtière, mais également Sud du département, parce qu'ils en ont une à Valence.

Mme CHAMPION.- Vous avez parlé de Saint-Quentin-Fallavier, de la plaine de l'Ain, du territoire de Saint-

Exupéry. C'est concentré au même endroit et c'est insupportable pour les gens qui vivent à cet endroit.

Mme la SOUS-PREFETE CRÉPON.- On a un peu de retard, donc on ne va pas insister sur le sujet. Cela étant, je comprends votre préoccupation.

On a ce sujet en tête, aussi bien ADL que les élus du territoire. Côté État, on a proposé la mise en place d'un projet de partenariat d'aménagement sur un territoire qui grossit beaucoup en termes économique. Ce n'est pas qu'ADL qui est concerné, puisque d'autres projets sont en gestion un peu partout.

L'idée est d'avoir une approche globale sur la partie économie, transport, mais également qualité de vie des usagers.

La CCEL a démarré une étude sur le sujet de la qualité de vie liée à ce territoire qui grossit beaucoup d'un point de vue économique, parce qu'il bénéficie de l'attractivité de la métropole lyonnaise et des surfaces sont encore constructibles, ce qui n'est pas le cas partout.

Il y a pour autant un vrai enjeu de conciliation sur ce développement économique, la qualité de vie des usagers et l'ensemble des transports qui sont mis à disposition.

On a proposé cette approche globale. Les collectivités ont la compétence en matière d'aménagement du territoire. C'est l'une des solutions pour avancer en conciliant les usages. Ce n'est pas encore lancé comme structure.

M. LASSAGNE.- Une question sur le TER a été posée lors du comité permanent. Les plus anciens savent que

l'on est des partisans d'un arrêt et d'un TER qui passerait par la gare TGV pour nos salariés, nos clients.

On l'a redit à la région récemment qui nous interrogeait, dans la mesure où c'est la région qui porte le TER.

À ma connaissance, on n'est pas passés en mode projet. C'est un potentiel moyen ou long terme, mais il n'y a pas de frémissement sur cette thématique. Lorsque la région travaille sur son plan TER et nous interroge, on lui redit qu'on y est très favorable, mais on n'est pas financeurs.

Je ne sais pas si cela répond à la question posée lors du comité permanent. C'est un sujet que l'on n'oublie pas. Cette gare a été faite pour en accueillir. Certains quais n'ont pas de voie de chemin de fer. Ce sont des capacités d'accueil supplémentaire. Ce serait complètement compatible avec le trafic TGV actuel.

Mme HILY.- Il y avait une question sur les accès vélos de l'aéroport. On a un plan des infrastructures cyclables à l'aéroport que l'on essaie de développer au fur et à mesure des années.

Début 2024, quatre nouveaux abris vélos ont été installés sur la plateforme, en zone fret et près du hub.

Le schéma directeur cyclable de la CCEL prévoit d'aménager les pistes cyclables à cet endroit-là, qui rejoindront nos pistes de l'aéroport, ce qui permettra de relier l'aéroport au territoire.

C'est un schéma directeur sur plusieurs années. On pourra vous le transmettre si vous êtes intéressés, mais il est en ligne. Il est visible en tapant schéma directeur CCEL.

On fait des choses sur la mobilité à l'aéroport de Lyon. On a identifié des itinéraires sécurisés à vélo depuis plusieurs villes.

On a intégré des cheminements cyclables des communautés de communes autour de l'Aéroport dans l'application Geovelo, ce qui permet à n'importe qui de déterminer un trajet sécurisé en utilisant l'application.

On a mis en service une flotte de vélos pour nos salariés ADL. On propose régulièrement des trajets vélo en groupe pour essayer de développer la pratique du vélo.

Cette année, on va faire des choses sur le vélo : on participe pour la première fois au challenge Mai à Vélo. On va également installer demain des bornes de réparation de vélos sur l'aéroport.

On fait pas mal de choses sur le vélo depuis plusieurs années, ce qui nous a permis cette année d'obtenir la médaille argent du label objectif Employeur Pro'Vélo.

M. GARCIA.- On peut faire mieux.

Mme HILY.- On n'a pas l'or. On peut encore progresser. On a cette médaille pour trois ans.

N'hésitez pas à remplir le questionnaire de satisfaction. Pour ceux qui sont en *visio*, il y a un QR Code pour compléter l'enquête de satisfaction. L'objectif est de progresser sur l'organisation de la CCE.

M. LASSAGNE.- On vous invite à le faire tout de suite. C'est très important.

Mme HILY.- Merci à tous

La séance est levée à 11 heures 58.

Annexe : Liste de présents

	NOM	Présents
Professions aéronautiques (12 sièges)		
Représentant des personnels (2 sièges)		
Syndicat National des Pilotes de Ligne et autres personnels (1 siège)		
titulaire	Hervé FOURNERAT	Présent
<i>Suppléant</i>	<i>Jean-Jacques ELBAZ</i>	
Syndicat des contrôleurs (1 siège)		
titulaire	Mikaël FREYCHET	
<i>suppléant</i>	<i>Claire ALGALARRONDO</i>	
Usagers (7 sièges)		
Compagnies aériennes : Air France et Easy Jet (3 sièges)		
titulaire	Nicolas COTTIN	
titulaire	Reginald OTTEN	
titulaire	Francis GRESS	
<i>suppléant</i>	<i>Pierre COURSIMAULT</i>	Présent
Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) (1 siège)		
titulaire	Jean-Pierre BES	
<i>suppléant</i>	<i>Jean-François DOMINIAK</i>	
DHL (1siège)		
titulaire	Bernard CONSTANTIN	
<i>suppléant</i>	<i>Florinne VASSEUR</i>	
Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) (1siège)		
titulaire	Cyril BEUCHET	
<i>suppléant</i>	<i>Romain SCHULTZ</i>	
Assistants (1 siège)		
titulaire	Maryse JANNAS	Visio
<i>suppléant</i>	<i>Huu Duc PHAM</i>	
Exploitant (3 siège)		
ADL (3 sièges)		
titulaire	Tanguy BERTOLUS	
titulaire	Lionel LASSAGNE	Présent
titulaire	Delphine BARES	
<i>suppléant</i>	<i>Jean-Yves DUBOIS</i>	
<i>suppléant</i>	<i>Ludovic GAS</i>	
<i>suppléant</i>	<i>Pierre GROSMIRE</i>	
Collectivités territoriales (12 sièges)		
EPCI touchés par le PEB		
Communauté de Communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné (1siège)		
titulaire	Jean-Louis TURMAUD, maire de Janneyrias	

<i>suppléant</i>	Bruno GINDRE, maire de Villette d'Anthon	
Collines Isère Nord Communauté (1siège)		
titulaire	Christian REY, maire de Diémoz	
<i>suppléant</i>	Alain CAUQUIL, maire de Grenay	
Communauté de communes de l'Est lyonnais (2 sièges)		
titulaire	Claude VILLARD, maire de Jons	
titulaire	Patrick FIORINI, maire de Saint-Laurent-de-Mure	
<i>suppléant</i>	Pierre MARMONIER, maire de Colombier Saugnieu	
<i>suppléant</i>	Florent RUZ, adjoint au maire de Pusignan	
Communauté de communes Miribel Plateau (1siège)		
titulaire	Valérie POMMAZ, maire de Thil	Excusée
<i>suppléant</i>	Joël AUBERNON, adjoint au maire de Beynost	
Communauté de communes Côtière à Montluel (3CM) (1siège)		
titulaire	Jean-Philippe FAVROT, vice-président délégué	Excusé
<i>suppléant</i>	Patrick BATTISTA, maire de Nievroz	
Communauté d'agglomération des Portes de l'Isère (CAPI) (1siège)		
titulaire	Jean PAPADOPULO, Président de la CAPI, maire de Four	Excusé
<i>suppléant</i>	Patrick NICOLE-WILLIAMS, maire de Villefontaine	Excusé
Conseil départemental Ain (1 siège)		
titulaire	Charles de la VERPILLIERE, Vice-président délégué à la contractualisation et à l'aménagement du territoire, conseiller départemental du canton de Lagnieu	
<i>suppléant</i>	Jean-Pierre GAITET, conseiller délégué à la sécurité, conseiller départemental du canton de Miribel	
Conseil départemental Isère (1 siège)		
titulaire	Damien MICHALLET, vice-président, maire de Satolas-et-Bonce	Excusé
<i>suppléant</i>	Gérard DEZEMPTTE, maire de Charvieu-Chavagneux	Excusé
Conseil départemental Rhône (1 siège)		
titulaire	Daniel VALERO, Vice-président, conseiller départemental du canton de Genas	Excusé

<i>suppléant</i>	<i>Frédéric PRONCHERY, conseiller départemental du canton de Belleville-en-Beaujolais</i>	
Métropole de Lyon (1 siège)		
titulaire	Gilbert Luc DEVINAZ	Excusé
<i>suppléant</i>	<i>Nathalie DEHAN</i>	
Conseil régional AURA (1 siège)		
titulaire	Paul VIDAL	
<i>suppléant</i>	<i>Jérémie BREAUD</i>	
Associations (12 sièges)		
ACENAS (4 sièges)		
titulaire	Maryse CHAMPION	Visio
titulaire	Didier LAVERGNE	Présent
titulaire	Marc OTTOGALLI	
titulaire	Sylvie GINET	
<i>suppléant</i>	<i>Dominique MAILLET</i>	Excusé
<i>suppléant</i>	<i>Catherine REMBOWSKI</i>	
CORIAS Comité de riverains de l'aéroport de Satolas (2 sièges)		
titulaire	Andrée BAZOGE	Présente
titulaire	Jean-Luc GARCIA	Présent
<i>suppléant</i>	<i>Jean-François GIVERNAUD</i>	
<i>suppléant</i>	<i>Noëlle MOREAU</i>	
FNE AURA (France Nature Environnement-Auvergne-Rhône-Alpes) (1 siège)		
titulaire	Jean-Paul LHUILLIER	
<i>suppléant</i>	<i>Philippe DUBOIS</i>	
A.D.E.J Association de la défense de la propriété foncière et de la protection de l'environnement		
titulaire	Noël GODDET	
<i>suppléant</i>	<i>Marc PAGANO</i>	
Montjay, Mon hameau et sauvegarde de la Nature à st Quentin Fallavier (1siège)		
titulaire	Christian GONNOT	Présent
<i>suppléant</i>	<i>Claude NAVARRO</i>	
Les Amis du Goriot (1siège)		
titulaire	Jean-Vincent BOTTINELLI	Présent
<i>suppléant</i>	<i>Christian ESTREM</i>	
Pusignan CRIE (1 siège)		
titulaire	Jean-Pierre GEREZ	
<i>suppléant</i>	<i>Andrée GIVERNAUD</i>	
Naturellement Villette (1 siège)		
titulaire	Paul ARNOLLET	
<i>suppléant</i>	<i>Angèle LEROY</i>	
Représentants des administrations		
Préfètes du Rhône, de l'Isère et de l'Ain ou leurs représentants		Présente

Directeurs départementaux des territoires du Rhône, de l'Isère et de l'Ain ou leurs représentants		Visio
Directrice de la sécurité de l'aviation civile centre-est ou son représentant		Présents
Chef du Service de la Navigation Aérienne Centre-Est ou son représentant		Présent
Directeur interrégional centre-est de Météo France ou son représentant		
Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes ou son représentant		
Directeur zonal Sud-Est de la Police aux Frontières ou son représentant, Cheffe de service de la Police aux Frontières de Saint-Exupéry ou son représentant		
Commandant de la gendarmerie des transports aériens de Lyon ou son représentant		Présent
Commandant de la région aérienne Sud ou son représentant		