

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



Jeudi 27 novembre 2025



Ordre du jour

	Page
1/ POINTS D'ACTUALITÉ DE L'AÉROPORT	4
2/ SUPPRESSION DES TRAJECTOIRES DE DÉPART RÉSERVÉES AUX AÉRONEFS À HÉLICES (VOTE CCE)	18
3/ POINT SUR LES DESCENTES CONTINUES EN 2025	27
4/ PRÉSENTATION PAR ATMO AURA DU DISPOSITIF DE MESURE DE LA QUALITÉ DE L'AIR	31
5/ ENGAGEMENTS POUR L'ENVIRONNEMENT 2025-2030	39
6/ QUESTIONS DIVERSES	46

*(La séance est ouverte à 14 heures 36 sous la présidence de
Mme Cécile Du CLUZEL.)*

Mme Du CLUZEL.- Bonjour à tous. Nous nous retrouvons pour la CCE de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

Cécile Du CLUZEL, je suis la directrice de la DSAC Centre Est. Aujourd'hui, je représente la sous-préfète Charlotte CRÉPON qui préside d'habitude cette instance, mais qui fait sans doute des choses beaucoup plus intéressantes. Elle reviendra bientôt et c'est à moi qu'il revient de présider cette instance.

Je propose que l'on fasse un tour de table pour comprendre qui est là en visio et qui est là en présentiel. Je ne sais plus dans quel sens on le fait d'habitude.

Honneur au présentiel.

M. LAVERGNE.- Didier LAVERGNE, ACENAS.

Mme GINET.- Sylvie GINET, ACENAS.

M. FREYCHET.- Mikaël FREYCHET, représentant des contrôleurs aériens.

Mme BAZOGE.- Madame BAZOGE, CORIAS.

M. GARCIA.(CORIAS) - Jean-Luc GARCIA, CORIAS.

Mme Du CLUZEL.- On arrive au premier rang à la DSAC.

M. BEVILLARD.- Romain BEVILLARD, adjoint de la Directrice.

Mme Du CLUZEL.- Et Nathalie SPYCKERELLE, en charge de tous les sujets de la division régulation, développement durable, et notamment les sujets qui nous concernent aujourd'hui.

M. GUILLOTIN.- Bonjour à tous, Fabien GUILLOTIN, chef du service exploitation au SNA.

M. CLOUTOT.- Bonjour à tous, Jean-Christophe CLOUTOT, SNA Centre Est, Chef subdivision Etudes Environnement.

M. LHERMITTE.- Bonjour à tous, gendarme LHERMITTE, je représente la gendarmerie et plus précisément la GTA.

M. FOURNERAT.- Bonjour à tous, Hervé FOURNERAT pour le SNPL.

Mme Du CLUZEL.- Pour les personnes qui sont à distance, je vous propose de vous présenter.

M. WACRENIER.- Georges WACRENIER, de la Direction départementale des territoires de l'Ain. Je représente Mme la préfète de l'Ain.

Mme POIROT.- Véronique POIROT, DDT de l'Isère. Je représente l'Isère.

Mme VASSEUR.- Bonjour, Florinne VASSEUR, je représente DHL Express.

M. GARCIA.(DDT 69)- Bonjour, Claude GARCIA, DDT du Rhône.

Mme HILY.- Et il reste Maryse JANNAS qui n'a pas ouvert son micro, mais qui représente les assistants d'escala.

Mme Du CLUZEL.- Bonjour à tous, nous allons projeter l'ordre du jour. Un ordre du jour très classique.

Nous commençons par les points d'actualité de l'aéroport. Ensuite, le SNA va nous présenter des modifications sur les trajectoires qui seront soumises au vote.

Un point ensuite par le SNA également sur les descentes continues en 2025. Puis, nous aurons une présentation par ATMO Auvergne Rhône-Alpes du dispositif de mesure de la qualité de l'air.

Ensuite, ADL va vous présenter les engagements pour l'environnement. Enfin, quelques questions diverses.

S'il n'y a pas de commentaire sur l'ordre du jour, je vous propose d'avancer et de passer au premier point.

1/ Points d'actualité de l'aéroport

M. LASSAGNE.- Le traditionnel point trafic, passagers, nombre de mouvements sur 2025. L'année n'est pas terminée. Là, vous avez les comptes arrêtés à septembre 2025, ce n'est donc pas très significatif.

L'évolution du trafic passagers reprend, mais tout de même de manière toujours un peu timide depuis la crise Covid. On devrait accoster à 11 millions de passagers à la fin de l'année.

Le nombre de mouvements, en septembre, atteint 70 000 , mais encore une fois l'année n'est pas terminée, donc il faut attendre la fin d'année pour avoir les chiffres annuels.

Le fret, en revanche, est en recul et on devrait accoster à -4 %. On est aujourd'hui à 38 257 tonnes de fret.

Voilà les chiffres à septembre. Je ne sais pas si on peut en tirer beaucoup de conclusions. À la prochaine CCE, on vous présentera l'année 2025 consolidée.

M. GUILLOTIN.- Les chiffres passagers sont bien arrêtés à septembre 2025 ?

M. LASSAGNE.- Oui, oui.

M. GARCIA.(CORIAS)- En termes de mouvements par rapport à 2019, cela donne quoi ?

M. LASSAGNE.- On va parler en année pleine, parce que septembre ce n'est pas significatif. Ici, on a un nombre de mouvements. En 2019, on avait fini à 113 000 mouvements, mais il faut savoir qu'en 2008 on était à 126 000.

Le nombre de mouvements avait baissé malgré l'augmentation du nombre de passagers. Les avions étaient plus gros. On avait évidemment chuté en 2020 et 2021.

En 2024, on était à 89 600 mouvements. Là, on est tout de même très bas et à mon avis on va être iso-2024 en nombre de mouvements.

M. GARCIA. (CORIAS)- En gros, 80 % du trafic 2019 en termes de mouvements.

M. LASSAGNE.- Oui.

Les avions continuent d'être de plus en plus gros, mais pour autant, pour les passagers on va finir à 11 millions. Il nous manquera encore 1 million à aller chercher par rapport à 2019. Encore une fois, ce n'est qu'en septembre donc il faut attendre l'année pleine.

En revanche, on sait d'ores et déjà qu'il y a une baisse assez significative du fret avionné.

M. GARCIA.(CORIAS)- Ce qui serait intéressant, ce serait d'avoir l'import moyen.

M. LASSAGNE.- À mi-année ce n'est pas très intéressant.

M. GARCIA.(CORIAS) - On voit l'évolution par rapport au trafic passagers.

M. LASSAGNE.- À la prochaine CCE, à la fin de l'hiver, je mettrai tous les chiffres sur 2025 avec l'année terminée.

Mme HILY.- Sur les réclamations, je n'ai pas mis le point 2025, car l'année n'est pas terminée. Si on compare janvier-septembre 2024 et janvier-septembre 2025, il y a une baisse du nombre de réclamations. Cela ne signifie pas qu'il y a moins de nuisances, mais c'est pour vous montrer le chiffre. Et il y a aussi moins de plaignants.

Si on veut voir d'où viennent les réclamations, il y a une carte où on voit d'où viennent les réclamations et pour quel vol, si c'était un vol de journée, de nuit ou soirée.

On voit une répartition qui est le long de l'axe des pistes. Il y a un gros point à Chavanoz, c'est parce qu'un plaignant a fait beaucoup de réclamations.

Par rapport aux années précédentes, c'est intéressant parce qu'on voit des lieux où se regroupent des réclamations. Je sais qu'en 2023 la carte était complètement différente, parce qu'il y avait un gros point vers Saint-Laurent et Saint-Bonnet. C'était dû aux déviations de trajectoire en cas d'orage.

On a moins eu le cas ces dernières années, donc c'est pour cela qu'il y a moins de gros points à ce niveau-là. C'est un peu plus réparti sur l'axe des pistes.

Lionel, sur la décarbonation.

M. LASSAGNE.- Comme on est sur un bilan – ce n'est pas tout à fait un bilan, mais presque – de 2025, cette année est importante, parce que vous savez que l'on a énormément décarboné les périmètres 1 et 2 en termes d'émissions de CO₂, puisque l'on a accosté à moins de 500 tonnes équivalent CO₂ sur les émissions directes de l'entreprise Aéroports de Lyon versus 13 000 tonnes si on n'avait rien fait.

J'en parlais tout à l'heure, cela nous a permis d'obtenir une certification. Cette année 2025 est importante, parce que l'on parle depuis des années, à vous et à nos clients, de la

décarbonation de l'aéroport et de toutes les opérations au sol et cette année cela se voit.

Cela se voit à travers toutes les centrales photovoltaïques qui ont été mises en chantier il y a un peu plus d'un an et qui ont été livrées.

Nous accueillons cette année 2025, trois centrales photovoltaïques. Deux dont l'électricité est autoconsommée par Aéroports de Lyon. L'une en toiture sur le parking PR3. Cette année, on va produire sur toute l'année – c'est de la production photovoltaïque – autant d'électricité que l'on va en consommer. Donc, on produit autant d'électricité que l'on en consomme. Pas au même moment, bien sûr, mais c'est pour vous donner une petite idée des puissances installées.

La décarbonation du scope 3 c'est aussi pour 10 % du scope 3 les accès en voiture de nos passagers. On a lancé une consultation il y a un an et demi auprès d'un tiers investisseur qui a mis en service cette année 850 bornes de recharge pour les véhicules électriques sur les parkings passagers. Donc, on accompagne la décarbonation du parc automobile français.

Ensuite, on a inauguré, sous un soleil de plomb – tous les élus étaient en chemise. Je n'étais pas le seul pour une fois à être en chemise, mais j'étais le seul à être en baskets. Il faisait vraiment extrêmement chaud – la station Himpulsion.

C'est une station de distribution d'hydrogène gazeux en cœur de site. Elle n'est pas très loin de la gare TGV et cette première station hydrogène a pour clientèle les taxis, éventuellement les véhicules des passagers et les futures navettes bus parking d'Aéroports de Lyon.

C'est une première station, c'est bien sûr de l'hydrogène vert qui a été produit à Clermont-Ferrand et c'est une station qui a été financée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et ses partenaires, dont la société Michelin.

L'inauguration a eu lieu en juin dernier. C'est la deuxième brique très visible de la décarbonation du scope 3.

M. GARCIA.(CORIAS)- Et le transport de l'hydrogène de Clermont à ici, il se fait comment ?

M. LASSAGNE.- En camions.

M.GARCIA (CORIAS) .- Hydrogène, j'espère ?

M. LASSAGNE.- Oui. C'est pour cela que lorsque l'on décarbone, on a toujours de manière résiduelle des émissions de CO₂, c'est-à-dire que cet hydrogène est issu d'une énergie renouvelable, mais il va tout de même avoir un facteur d'émission CO₂, même s'il est très faible, parce qu'il y a le transport en camion et il y a eu de la production un peu carbonée autour de cet hydrogène.

La prochaine étape sera un électrolyseur pour la mobilité lourde, donc les camions à CargoPort et là, on aura un autre électrolyseur pluggé sur une centrale photovoltaïque. Il sera beaucoup plus vert et plus décarboné que celui de Clermont.

Tout cela nous a permis d'obtenir l'Airport Carbon Accreditation niveau 5 avant l'été. Parmi les milliers d'aéroports dans le monde, ceux qui sont le plus engagés dans la décarbonation et qui utilisent le référentiel ACA.

Avant l'été, il y avait dans le monde 645 aéroports qui étaient engagés dans le programme ACA. Parmi ces 645, les tous premiers, les plus avancés, ceux qui avait décarboné 90 % des scopes 1 et 2 et s'attaquaient au scope 3, c'est-à-dire les avions et notamment les avions en vol, pas uniquement au sol, obtenaient l'ACA 5.

L'Aéroport Lyon-Saint Exupéry a été le 21^e aéroport dans le monde à obtenir l'ACA 5 au mois de juin. Parmi ces 21 aéroports, il y avait 5 aéroports du Groupe VINCI (Aéroports de Lyon, Toulon) et 3 aéroports du Portugal. Depuis, pendant la COP

30, l'Aéroport de Salvador, que VINCI gère aussi, a annoncé l'atteinte de l'ACA 5.

On est massivement engagés dans la décarbonation, notamment du scope 3 aujourd'hui. C'est la partie aviation, celle qui va prendre le plus de temps.

Je vous rappelle que notre trajectoire est le zéro net émission, y compris l'aviation, en 2050. C'est la trajectoire des accords de Paris.

Voilà le petit mot sur la décarbonation. On a encore obtenu un trophée en termes de RSE.

Mme HILY.- La RSE, c'est la responsabilité sociétale des entreprises. C'est le développement durable appliqué au niveau de l'entreprise. On a eu notre première évaluation avec un label externe : le label Engagé RSE proposé par AFNOR Certification.

On a fait l'évaluation mi-octobre. C'est un label qui couvre les sept grandes thématiques de la RSE. On ne les a pas reprises ici. Il y a l'environnement, mais pas que. Il y a aussi l'éthique des affaires, l'ancrage territorial, la loyauté des pratiques, la gouvernance, l'écoute des consommateurs, etc.

Ce label couvre toutes ces thématiques. Il permet d'avoir un score par rapport à toute notre politique RSE. Il a une reconnaissance internationale parce que si on l'a, on a aussi le label Responsibility Europe. Il est basé sur une norme qui s'appelle ISO 26000 et qui n'est pas certifiable, c'est pour cela que l'on passe par un label.

Il y a eu une évaluation externe par un évaluateur AFNOR et des interviews de parties prenantes. On a mis cinq, mais il y en a eu huit, parce que le label concerne à la fois les aéroports de Saint-Exupéry et de Bron. Du coup, des parties prenantes externes ont été interviewées dans ce cadre.

On a eu la bonne nouvelle il y a une ou deux semaines. On a atteint le niveau confirmé, car on a obtenu 645 points sur notre évaluation. On est labellisés. L'information n'est pas encore sortie en externe, mais vous avez la primeur de cette bonne nouvelle.

M. LASSAGNE.- Mathilde ne le dit pas, parce qu'elle est modeste, mais on est le premier aéroport en Europe à obtenir cette certification sur le périmètre ISO 26000.

Maintenant, c'est à Nathalie SPYCKERELLE.

Mme SPYCKERELLE.- Bonjour à tous.

Petit point sur les manquements, comme on le fait habituellement. Je vous ai remis le tableau des manquements qui ont été notifiés.

Ce qu'il faut retenir, c'est que l'année 2023, 2024, 2025 que vous voyez c'est l'année où le manquement a été commis.

Tous les dossiers de 2023 sont passés en plénière ACNUSA.

Les dossiers de 2024, c'était au 1^{er} avril, il y avait encore beaucoup de dossiers en attente qui sont depuis tous passés en plénière ACNUSA, car l'ACNUSA a rattrapé son retard sur les dossiers de manquements.

Les 105 qui étaient en attente ont tous été sanctionnés. Ils concernaient tous la même compagnie qui s'est retrouvée avec plus de 900 000 euros d'amende.

Les 2 manquements APU ont également été sanctionnés pour un total de 20 000 euros.

Pour 2025, il y en a beaucoup moins. Entre ce qui a été notifié et ce qui est en cours de notification, on est à 6 déviations, 2 restrictions acoustiques et 2 manquements APU. 10 manquements pour 2025 à ce stade, ce sont des données d'il y

a deux jours, donc il n'y en aura *a priori* pas beaucoup plus d'ici la fin de l'année, ce qui est tout de même très encourageant.

En ce qui concerne la mise en œuvre des restrictions nocturnes, c'était le renforcement des restrictions acoustiques qui est entré en vigueur le 1^{er} février 2023.

Vous savez qu'il y avait un droit du grand-père pendant trois ans. Du coup, vous n'avez pas la troisième colonne, mais il y a la troisième colonne parce qu'on est en train de terminer la troisième année du grand-père. Au 31 janvier 2026, ce sera terminé, il n'y aura plus de dérogation possible.

Depuis le 1^{er} février 2025, on a eu 7 mouvements du chapitre 3 inférieurs à 13 EPNDB entre 22 heures et 6 heures. 5 ont bénéficié du droit du grand-père. Les 2 autres ont été notifiés en manquements, c'est ce que je vous disais tout à l'heure.

Nette réduction et à partir de février 2026, on n'aura plus le droit du grand-père, donc tout ce qui sera du chapitre 3 inférieur à 13 EPNDB entre 22 heures et 6 heures sera systématiquement notifié en manquement.

Un point spécifique sur la mise en œuvre de l'arrêté APU qui est entré en vigueur le 1^{er} décembre 2023. Cela, ce sont les données au 1^{er} avril.

Aujourd'hui, en 2025, il y a eu un peu moins de 40 contrôles effectués par la GTA à ce stade. Cela continue, les chiffres sont arrêtés à peu près au 1^{er} novembre. Il y en a encore eu en novembre et il va encore y en avoir en décembre.

Il y a deux notifications de manquements déjà faites ou en cours, mais deux contrôles qui sont considérés non conformes et qui vont être notifiés aux compagnies.

Est-ce qu'il y a des questions là-dessus ?

M. LHERMITTE.- Pour le mois de novembre, nous en avons déjà fait 3.

Mme SPYCKERELLE.- D'accord. On les recevra si on ne les a pas déjà reçus et ce sera étudié comme le reste.

Mme HILY.- Un point sur l'aide à l'insonorisation, un point à fin octobre.

Sur l'année 2025, il y a eu 20 demandes envoyées à notre prestataire en charge de l'aide à l'insonorisation et 3 demandes éligibles, dont une qui avait été présentée à la CCAR du 15 avril 2025 et 1 qui a été abandonnée par la suite.

Sur les montants décidés à la CCAR du 15 avril, c'était un seul dossier pour un montant d'aide de 17 500 euros.

S'il y a de petits astérisques sur les montants décidés à la CCAR de février, c'est parce que les habitants ont changé et le montant de l'aide a été modifié en conséquence parce que le taux d'aide était différent.

Le solde disponible après engagement de tout ce qui est prévu est d'un peu plus de 700 000 euros.

M. GARCIA (CORIAS).- On connaît les motifs de l'abandon ?

Mme HILY.- Je ne sais plus, mais je crois que c'était un ancien dossier et la personne ne voulait plus. Je peux me renseigner, mais la personne a abandonné en cours de route. Je peux me renseigner et revenir vers vous.

M. GARCIA.(CORIAS)- Il serait intéressant de savoir, pour les quelques logements, quelles sont les raisons de ces abandons, est-ce que c'est financier ou autre.

Mme HILY.- Oui, je ne me rappelle plus, mais je peux reposer la question. Je vais me renseigner.

J'ai vu qu'il y avait une main levée en visio, mais elle a été descendue, donc je ne sais pas si quelqu'un veut prendre la parole ou pas.

Mme POIROT.- J'ai une question, il y a des montants énormes de crédits et très peu de consommation. Est-ce que c'est un manque d'information des usagers ? Comment vous avez analysé cela ?

Mme HILY.- Ce n'est pas si énorme par rapport à d'autres aéroports qui ont un montant très élevé et nous, on a justement arrêté de prélever la TNSA.

Mme POIROT.- C'est vis-à-vis de la consommation.

M. LASSAGNE.- On a arrêté la TNSA il y a quelques années en accord avec la commission consultative pour l'environnement en gardant tout de même un petit million.

Maintenant, ce n'est plus un million, mais à l'époque c'était un petit million parce qu'on a potentiellement encore des dossiers éligibles, sauf que les propriétaires, parce qu'ils ne sont pas propriétaires occupants, parce que ce sont des personnes âgées ou autres, ne font pas la demande.

Pour autant, ils pourraient potentiellement la faire. Étant donné que l'on ne déclenche pas la TNSA du jour au lendemain, c'est une taxe affectée, donc il y a tout de même un processus pour la redéclencher.

On a notre bas de laine et notre bas de laine devrait nous permettre, si tous les éligibles venaient nous voir demain matin, de les servir entre guillemets.

Cela peut paraître énorme. Alors, je ne sais pas si vous avez suivi le projet de loi de finances, notamment Aéroports de Paris où l'État se dit qu'il y a plus de 40 millions d'euros sur le compte, et l'État aimerait bien leur reprendre.

Nous, on avait un peu senti le coup venir et on a fait en sorte d'être très proches. Concrètement, on ne peut pas nous les reprendre, parce qu'on est en mesure de dire en face que l'on

a encore des dossiers éligibles qui n'ont pas été insonorisés et que l'on a besoin de cet argent.

Si un jour le plan de gêne sonore est modifié et que de nouveaux dossiers rentrent, là, pour le coup, on sera certainement obligés de réactiver un petit niveau de TNSA.

M. GARCIA (DDT 69).- J'ai deux questions.

J'aimerais savoir, sur le devis moyen ou sur les montants dédiés, s'il y a un reste à charge pour les ménages ?

La seconde question, vous venez d'en parler, avez-vous une idée du nombre de logements qui pourraient être éligibles ?

Mme HILY.- Sur le reste à charge, oui, parce qu'il y a un reste à charge. Par exemple, si on regarde le dossier voté le 15 avril, le devis était de 21 800 euros et l'aide de 17 500 euros, donc le reste à charge est d'environ 3 000 euros.

Concernant les logements, on n'a pas le chiffre exact, mais on a moins d'une soixantaine de logements qui restent à insonoriser, on essaye de réussir à insonoriser les derniers logements qui sont éligibles.

C'est un travail d'aller trouver les derniers dossiers qui n'ont pas bénéficié de l'aide, mais il n'y en a plus beaucoup par rapport au nombre initial.

M. LASSAGNE.- Avant, on présentait cette diapositive et on l'a enlevée, parce qu'on stagne, on arrive vraiment à l'asymptote.

De mémoire, je crois qu'il y avait 1 400 dossiers éligibles et on en a fait 1 360. J'avais une quarantaine de dossiers qui étaient encore dans la nature.

L'année prochaine, on pourra remettre la *slide* à jour, mais il est vrai que maintenant on est à l'asymptote. À une époque,

on sortait 20-30 dossiers par CCAR et là, on en sort péniblement un, deux ou trois.

Donc, on ne présente plus cette *slide*, parce qu'elle évolue très peu. À la prochaine CCE, on pourra la remettre à jour.

M. GARCIA (DDT 69).- Les non éligibles c'est parce qu'ils sont en-dehors des zones affectées ?

Mme HILY.- Oui, c'est cela. Soit ils ne sont pas dans la zone, soit la date du permis de construire est postérieure à la date à laquelle ils pouvaient être éligibles. Il y a plusieurs critères. La plupart des critères sont qu'ils ne sont pas dans la zone, mais ils font tout de même des demandes. Il faut les analyser.

M. GARCIA (CORIAS).- Il y a aussi des bâtiments qui ont été transformés après, qui étaient des granges ou autres, mais qui ne sont pas éligibles même si le bâtiment d'origine l'était.

M. LASSAGNE.- On a eu des cas. La loi a fixé des critères d'éligibilité, oui.

Mme HILY.- Oui, on a eu des cas récemment.

Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le sujet ?

M. FOURNERAT.- Avant que l'on quitte les points sur l'actualité de l'aéroport, concernant les installations photovoltaïques qui sont faites ou qui sont en cours, est-ce qu'il y a des études sur les risques d'éblouissement pour les pilotes ?

Je sais qu'à Amsterdam ils ont eu des problèmes et qu'ils ont démonté une partie du parc. Je sais aussi que ce n'est plus réglementaire depuis le début de l'année.

Est-ce que ces études sont faites ici ou pas ?

M. LASSAGNE.- On a un cahier des charges du Service technique de l'aviation civile (STAC) et que l'on applique de manière stricte.

En fonction de la zone dans laquelle vous vous trouvez, notre bureau d'études a fait des zonages, et vous avez une étude d'éblouissement ou pas.

Si étude d'éblouissement il y a, s'il y a un risque, dans ce cas-là sont installés des panneaux anti-réfléchissement ou non. Il y a une analyse et un traitement du risque.

On est effectivement extrêmement vigilants sur les panneaux photovoltaïques. Le tout premier projet, ce cahier des charges n'existait pas, donc c'était un sujet plus compliqué à appréhender.

Là, il me semble qu'en France il est assez bien balisé, mais il est vrai qu'il ne l'est pas dans tous les pays, car nos collègues d'Aéroport de Montréal nous ont demandé d'être mis en contact avec le STAC, parce qu'ils ont des projets de photovoltaïque, mais il n'y a pas de cahier des charges, donc ils sont très embêtés pour appréhender ce sujet.

Dans les questions d'actualité, j'ai oublié une *slide* qui ne va pas faire plaisir à Jean-Luc. Cela fait un an que l'on attend que le couple ACNUSA/STAC ponde le cahier des charges que l'on va devoir respecter – ce qui est tout à fait normal – afin de basculer concernant notre dispositif de monitoring d'un signal radar SNA encadré par un protocole à un signal ADS-B que l'on vous a présenté et représenté.

On devait passer devant l'ACNUSA en septembre dernier, donc il y a un an. Je n'ai toujours pas la date. On est prêts. Je vous rappelle que cela permettrait à CONSTAS de redevenir crédible, ce qu'il n'est pas aujourd'hui, parce que l'information que vous trouvez sur CONSTAS est tellement bridée que moi le premier je ne consulte que FLIGHTRADAR.

On n'est pas autorisés à communiquer certaines informations sur CONSTAS, ce qui peut se justifier, parce qu'on a une image très précise qui est l'image radar SNA, mais nous, dans

la communication avec les riverains, on n'a pas besoin de cette image aussi précise. L'ADS-B nous suffit parfaitement.

C'est tout de même un gros sujet et je ne comprends pas que l'ACNUSA mette autant de temps à répondre.

Notre prestataire, l'APAVE, qui doit nous auditer, mais sur la base d'un cahier des charges, n'est toujours pas capable de faire le travail, donc on ne peut pas passer devant l'ACNUSA pour faire valider ce projet.

Pour information, ce projet a fait des petits, car la plupart des aéroports français veulent maintenant faire comme nous, sortir du protocole SNA.

Je crois que cela ne pose d'ailleurs pas de problème pour le SNA, car cela évite de faire sortir de la data. Cela simplifie la vie du SNA, cela nous simplifie la vie, cela nous coûte moins cher. Donc, tout le monde est gagnant, d'abord les riverains.

Je ne comprends pas que l'ACNUSA, qui est justement là pour alimenter en informations de qualité la riveraineté, ne soit pas plus proactive sur ce sujet. Il y a eu un changement de président, mais je trouve que c'est vraiment long.

M. GARCIA.(CORIAS)- Les objectifs de la nouvelle présidence de l'ACNUSA ont un peu dévié quand même.

M. LASSAGNE.- Je ne me permettrai pas.

M. GARCIA.(CORIAS) - C'est le constat que l'on peut faire quand on lit son rapport et toutes les interventions qu'il a faites depuis qu'il est président. La seule chose qui l'intéresse ce sont les aspects économiques.

M. LASSAGNE.- Nous, en l'occurrence, ce n'est même pas économique, c'est vraiment l'information, mais là je ne comprends pas.

M. GARCIA.(DDT 69) - Excusez-moi, j'ai une question sur les centrales PV. Vous avez d'autres projets de développement de centrales sur le site ?

M. LASSAGNE.- Oui, on a beaucoup d'autres projets, car la décarbonation, c'est une mutation d'une énergie fossile vers l'électrique.

On va devenir un gros producteur d'électricité, nous ou les tiers investisseurs que l'on va accueillir. Les prochaines étapes, c'est un gros travail sur les toitures.

Après, on a encore beaucoup de parkings. On a 17 000 places de parking, donc on a encore un peu de place pour des ombrières.

M. GARCIA.(DDT 69)- En gestion ou en autoconsommation collective ? Il y a une stratégie mise en place ?

M. LASSAGNE.- On va faire un peu des deux. Je vous parlais de l'électrolyseur sur CargoPort. L'électrolyseur, on va avoir besoin de puissance, donc on va être en autoconsommation.

On a livré des bâtiments, notamment DHL où, très rapidement, l'année prochaine, je pense, on lancera une consultation pour mettre du photovoltaïque sur la toiture, ce qui est prévu en termes de charges. Là, ce sera de l'autoconsommation pour DHL.

On va avoir un peu des deux, mais étant donné que l'on va consommer de plus en plus d'électricité, on va tout de même avoir beaucoup d'autoconsommation.

Maintenant, nous passons au point suivant.

2/ Suppression des trajectoires de départ réservées aux aéronefs à hélices (vote CCE)

M. GUILLOTIN.- Je me présente, Fabien GUILLOTIN, adjoint du chef du service exploitation au Service de la navigation aérienne Centre Est.

Deux points à l'ordre du jour aujourd'hui nous concernant.

Un qui consiste à recueillir votre avis sur des modifications de trajectoires de départ à Lyon Saint-Exupéry.

Un autre point qui consiste à vous faire une information sur les statistiques de descentes continues à Saint-Exupéry, comme on s'était engagés à le faire annuellement *a minima*. Étant donné que nous avons de bons résultats, c'est encore une meilleure raison de le faire.

Sur le premier point, la suppression des trajectoires, je vais essayer d'être le plus pédagogique possible, parce qu'on peut s'y perdre. Lorsque l'on a préparé la réunion, j'ai compris qu'il n'était pas forcément facile de s'y retrouver.

La suppression des trajectoires de départ réservées aux aéronefs à hélices est un projet motivé par le SNA pour tout un tas de raisons. Il n'a pas de motivation environnementale au départ, mais je pense qu'il a une motivation environnementale très intéressante *in fine*. On pourra le voir après.

D'un point de vue SNA/DSNA, on avait ces trajectoires de départ réservées aux avions à hélices utilisables de jour qui permettaient de sortir de l'axe de piste plus rapidement que sur les départs réservés aux réacteurs.

On a un besoin opérationnel sur la plateforme à Saint-Exupéry qui a nettement évolué dans la phase post-Covid, donc un besoin qui n'était plus nécessairement justifié.

On a une volonté de simplification de notre dispositif pour un certain nombre de raisons et on a conduit une expérimentation en interne SNA sur la suspension de ces départs

sur une période de six mois pour nous assurer que le projet était viable.

Cette expérimentation a été concluante de notre côté. Elle a été menée sur six mois avec différents indicateurs et des retours sur nos groupes de travail internes au SNA.

L'idée est aujourd'hui de conclure à la suppression de ces trajectoires spécifiques réservées aux aéronefs à hélices. On vient recueillir l'avis de la CCE sur ce sujet.

M. LAVERGNE.- Pour un néophyte, qu'est-ce que vous entendez par « *compte tenu de l'évolution au niveau et de la typologie de trafic* » ?

M. GUILLOTIN.- La typologie va être le mix entre hélices et réacteurs sur l'aéroport.

Mme GINET.- Il y en a de moins en moins ?

M. GUILLOTIN.- Oui. Par rapport à la période où ces départs avaient été mis en place, il y avait énormément d'aéronefs à hélices, mais aujourd'hui il y en a beaucoup moins.

M. GARCIA.(CORIAS) - J'ai cherché dans les archives, mais je n'ai pas réussi à trouver la date d'origine de ce dispositif. Je voulais me rappeler quelle était la motivation de ces trajectoires. Je ne sais pas si elle était de type environnemental par rapport au bruit ou si elle était uniquement technique.

M. FOURNERAT.- Je peux vous répondre, car je fréquentais déjà l'aéroport dans les années 90 et ces départs existaient déjà.

L'objectif était que les avions à hélices, qui sont plus lents, puissent dégager l'axe plus rapidement afin d'améliorer la cadence au décollage.

M. GUILLOTIN.- C'était une histoire de cadence et de capacité.

M. FOURNERAT.- À l'époque, je me souviens que les premiers avions FMS sont arrivés avec les départs préchargés et il nous est arrivé à plusieurs reprises d'avoir des incidents avec des avions-réacteurs qui avaient intégré le départ d'hélices par erreur et qui viraient à 1 000 pieds, ce qui engendrait des nuisances pour les riverains.

Tout ce qui va dans le sens de la simplification nous arrange, et vu qu'il y a beaucoup moins d'avions à hélices maintenant, c'est ce qui le justifie.

M. GUILLOTIN.- C'était essentiellement pour des raisons de capacité opérationnelle.

M. GARCIA.(CORIAS)- Si on supprime cette opération, les avions à réaction pourront tourner comme les avions à hélices ?

M. FOURNERAT.- Non. C'est l'inverse.

M. GARCIA (CORIAS).- D'accord, donc les trajectoires d'avions à hélices sont complètement supprimées.

Mme Du CLUZEL.- Je crois que le SNA a une présentation. Donc, on déroule la présentation.

M. GUILLOTIN.- Oui, ce sera peut-être plus clair pour vous.

Cela, c'était le contexte côté DSNA.

On a ici des chevelus où on voit les départs. Face au nord, vous avez le trait de couleur foncée qui est le départ standard que les réacteurs utilisent exclusivement et vous avez les traits d'un bleu un peu plus clair qui sont des départs utilisables réservés aux aéronefs à hélices qui étaient jusqu'à récemment uniquement utilisables de jour de 6 heures à 22 heures.

Comme vous le voyez, ces départs permettent un virage beaucoup plus bas, beaucoup plus proche de la piste. Ils visaient à dégager plus rapidement l'aéronef à hélices de l'axe de

départ pour enchaîner un autre départ essentiellement pour des raisons de capacité opérationnelle.

Vous l'avez face au nord et vous avez quelque chose d'équivalent face au sud, mais uniquement en virage vers l'ouest, le virage à l'est étant commun entre hélices et réacteurs.

L'avis qui est recueilli aujourd'hui, c'est sur la suppression de ces départs réservés aux hélices, donc la suppression de toutes les trajectoires que vous voyez en bleu clair au nord comme au sud.

Je vous ai détaillé le contexte DSNA qui amène à cette modification.

Le contexte environnemental, ce serait la fin des survols par des départs d'hélices pour les riverains qui sont situés sous ces trajectoires. On vous a détaillé les communes concernées en fonction de l'orientation. Je ne vais pas toutes les reprendre, mais en fonction des départs face au nord et face au sud.

Plus visuellement, voici face au nord ces départs réservés aux hélices utilisables uniquement de jour. Et les voici face au sud.

La suppression de ces trajectoires de départ réservées aux hélices d'un point de vue de la publication, c'est de venir supprimer ces traits qui apparaissent en jaune. Donc, face au sud, un départ vers l'ouest qui était possible par rapport aux réacteurs, et face au nord à la fois vers l'ouest et vers l'est.

En termes de trafic concerné, aujourd'hui, les aéronefs à hélices qui suivent un départ réservé aux hélices, donc la journée à Lyon Saint-Exupéry, c'est entre 3 et 10 départs par jour, avec une répartition est-ouest équivalente. Entre 3 et 10 départs par jour sur une moyenne, sur la période où l'étude a été faite, de 148 départs par jour à Saint-Exupéry, toutes motorisations confondues.

Le pourcentage des aéronefs à hélices sur la période sur laquelle cela a été fait, c'est 3,3 % de l'ensemble des départs.

On vous a indiqué les destinations principales desservies par ces aéronefs à hélices actuellement.

La suppression de ces départs réservés aux hélices aura pour effet de ramener ces avions à hélices sur la trajectoire nominale de jour comme de nuit. Aujourd'hui, de nuit, tout le monde est déjà sur le même trait. De jour, les avions à hélices peuvent utiliser ces départs réservés aux hélices. En les supprimant, tout le monde revient sur le même trait de jour comme de nuit.

La présentation est terminée. L'avis qui est aujourd'hui recueilli par le SNA en CCE, c'est de savoir si vous êtes favorables à la suppression de ces trajectoires de départ réservées aux aéronefs à hélices.

Vous avez peut-être d'autres questions avant de procéder au vote. C'est le moment.

M. LASSAGNE.- Est-ce que vous avez des questions ?

M. GARCIA (CORIAS).- Est-ce que les trajectoires à hélices ont une incidence sur le calcul du PPBE ? Est-ce que c'est pris en compte ?

Mme SPYCKERELLE.- Les cartes stratégiques de bruit ou PEB ?

M. GARCIA.(CORIAS) - Du PPBE.

Mme SPYCKERELLE.- Le PPBE ce n'est pas cela. Donc, c'est les cartes stratégiques du bruit.

M. GARCIA.(CORIAS)- Dans le PPBE, on prend bien en compte tous les arrêtés et toutes les dispositions qui sont prises en termes de trajectoires d'avions pour mesurer le bruit et voir l'implication sur les riverains.

Mme SPYCKERELLE.- Oui, ces trajectoires-là ont été prises en compte.

M. GARCIA.(CORIAS) - Si on les supprime, cela signifie que le PPBE qui a à peine un an, même pas...

Mme SPYCKERELLE.- Mais les cartes stratégiques de bruit, on y revient tous les cinq ans.

M. GARCIA.(CORIAS) - Oui, d'accord, mais il n'a pas encore un an et il est déjà modifié. Cela signifie qu'il faut recalculer le PPBE.

Mme SPYCKERELLE.- Non, on le calculera la prochaine fois. Les dernières cartes stratégiques de bruit ont été approuvées en 2023. La prochaine échéance est en 2027. On va commencer à les tracer l'année prochaine. Donc, on va les prendre en compte.

Cela étant, les aéronefs à hélices, en termes de modélisation par rapport à des réacteurs, ce n'est pas flagrant sur la courbe, à la fois au niveau acoustique et en volume de vols. Mais on verra si on voit quelque chose. Ce sera pris en compte, bien sûr.

M. LASSAGNE.- Est-ce qu'il y a d'autres questions en visio ? Je vais vous proposer de passer à l'avis. Le tableau des votants va apparaître.

Je vais procéder à l'appel nominatif.
Monsieur FOURNERAT.

M. FOURNERAT.- C'est toujours sur moi que cela tombe en premier. On est favorables dans le sens de la simplification plutôt que pour le bruit, parce que cela ne change pas grand-chose. En termes de simplification, on est favorables.

M. LASSAGNE.- Vous êtes pour.

Syndicat des contrôleurs, Mikaël FREYCHET.

M. FREYCHET.- Je pense que les règles de déontologie ne me permettent pas de participer à ce vote.

M. LASSAGNE.- Donc, abstention ?

M. FREYCHET.- Ce n'est même pas une abstention, je ne peux pas participer à ce vote.

M. LASSAGNE.- On comprend votre position.

M. FREYCHET.- Je représente les contrôleurs, mais si je participe, je suis amené à donner un avis sur ce que fait ma propre administration, donc cela me place en position délicate.

M. LASSAGNE.- Pour les compagnies aériennes, Nicolas COTTIN, Monsieur OTTEN, Francis GRESS qui n'est plus là et Pierre COURSIMAULT, ils sont absents.

Ensuite, le syndicat des compagnies aériennes, Jean-Pierre BES ou Jean-François DOMINIAK, ils sont absents.

DHL, il y a Florinne.

Mme VASSEUR.- Oui, je suis présente, mais je m'abstiens.

M. LASSAGNE.- Ensuite, la FNAM, Cyril BEUCHET ou Romain SCHULTZ, ils sont absents.

On a vu Maryse tout à l'heure qui est en ligne.

Lionel LASSAGNE est pour. Delphine n'est pas là.

Pour les collectivités, M. TURMAUD ou Bruno GINDRE.

Christian REY ou M. CAUQUIL.

Claude VILLARD ou M. FIORINI, ou Pierre MARMONIER ou Florent RUZ.

Mme POMMAZ ou M. AUBERNON.

M. FAVROT ou M. BATTISTA.

M. PAPADOPULO ou M. NICOLE-WILLIAMS.

Charles de la VERPILLÈRE ou Jean-Pierre GAITET.

Damien MICHALLET ou Gérard DEZEMPTE.

Maryse revient. Tu t'abstiens, tu es contre ou tu es pour ? Elle l'a peut-être mis dans la conversation. Maryse, on ne t'entend pas. Ton micro est coupé.

M. GUILLOTIN.- Il n'y a pas de message dans la conversation.

M. LASSAGNE.- Je vais continuer l'appel, si tu peux mettre ton vote dans la conversation du groupe Teams.

Daniel VALERO ou Frédéric PRONCHERY.

Sénateur DEVINAZ ou Nathalie DEHAN.

L'ancien Sénateur Paul VIDAL ou Jérémie BREAUD.

Enfin, les associations. Mme CHAMPION, ou Didier LAVERGNE.

M. LAVERGNE.- Pour.

M. LASSAGNE.- Monsieur OTTOGALLI ou Madame GINET ?

Mme GINET.- Abstention.

M. LASSAGNE.- Dominique MAILLET ou Catherine REMBOWSKI.

Madame BAZOGE ?

Mme BAZOGE.- Abstention.

M. LASSAGNE.- Monsieur GARCIA.

M. GARCIA.(CORIAS) - Abstention.

M. LASSAGNE.- Ensuite, M. LHUILLIER qui ne peut plus siéger à la CCE, il nous a avertis. Ou Philippe DUBOIS.

M. GODDET ou M. PAGANO.

M. GONNOT ou M. NAVARRO.

M. BOTTINELLI ou M. ESTREM.

Jean-Pierre GEREZ ou Mme GIVERNAUD.

Enfin, M. ARNOLLET ou Mme LEROY.

Nous avons 5 abstentions, pas de vote contre et 3 pour.

C'est adopté, tout doucement, mais sûrement. Merci.

M. GARCIA. (CORIAS)- Nous constatons que les élus se sentent très concernés par l'environnement.

M. LASSAGNE.- C'est la fin du mandat.

M. GARCIA. (CORIAS)- Justement.

M. LASSAGNE.- Ils sont très fatigués.

3/ Point sur les descentes continues en 2025

M. GUILLOTIN.- On enchaîne sur un point d'information assez rapide sur les descentes continues à Lyon Saint-Exupéry en 2025.

On vous a mis les courbes de pourcentages de descentes continues.

CDO, c'est Continuous Descent Operation. Il y a différentes catégories. Les Noise, ce sont celles qui sont calculées entre le sol et le niveau de vol 75. C'est donc la dernière phase de

descente. Certains critères permettent de déterminer si une arrivée valide ce critère de descente continue sur ce palier ou non.

Les chiffres que l'on vous présente sont ceux d'EUROCONTROL, l'entité européenne gestionnaire du réseau européen.

Vous avez le pourcentage et on a pris 2022 comme année de référence. Je ne sais pas si tout le monde l'a en tête, mais début 2023 on a mis en place de nouvelles trajectoires d'arrivées compatibles de descente continue pour optimiser ce taux de descentes continues.

On voit que l'effet a été assez immédiat dès 2023. Ces statistiques font malheureusement quelques bonds un peu particuliers de mois en mois. Si on prend la moyenne, on voit que 2023 était nettement supérieure à 2022 et que 2024 était meilleure que 2023. Et 2025 est pour l'instant encore meilleure.

Sur ces CDO Noise, à date en 2025, on est à 58,8 % des descentes continues. C'est 2,2 % mieux qu'en 2024, mais c'était surtout 17,7 % mieux qu'en 2022.

En CDO TOD, c'est-à-dire Top of Descent, ce sont les descentes continues qui se font depuis le niveau de croisière, donc en très haute altitude, jusqu'à la piste, qui sont plus difficiles à réaliser pour un tas de raisons opérationnelles, car il y a différents organismes de contrôle ou des contraintes sur les trajectoires qui vont intervenir.

On est à 29,6 % en 2025, en amélioration de 3,2 % par rapport à 2024 et en amélioration de 10 % par rapport à 2022.

Les CDO qui intéressent le plus la riveraineté proche de l'aéroport ce sont les Noise, et celles qui intéressent le plus les compagnies d'un point de vue de la consommation ce sont plutôt les Top of Descent dès le début de la descente.

M. LAVERGNE.- Lorsque la courbe descend, c'est un non-respect de la descente ?

M. GUILLOTIN.- C'est le taux par mois. Là, vous avez tous les mois de l'année.

M. LAVERGNE.- C'est bizarre parce qu'on a l'impression que c'est à peu près dans les mêmes mois. Il y a une raison ?

M. FREYCHET.- Je vais essayer d'expliquer. Par exemple, quand elles sont très hautes, c'est typiquement un mois où le trafic est plus étalé. En nombre de vols et en répartition du trafic dans la journée, les chances de faire ces CDO sont plus grandes.

Comme Fabien l'a dit, ces CDO fonctionnent très bien pour optimiser la trajectoire du vol. On l'optimise d'autant mieux qu'il est seul, c'est-à-dire que quand le vol est seul, on a la possibilité d'optimiser le vol au mieux, car il ne va gêner aucun autre vol.

Dès lors qu'il se retrouve avec un autre vol dans son environnement plus ou moins proche, on a l'obligation de lui fournir une séparation et donc il va falloir faire des choix entre les vols où potentiellement l'on va décider de dégrader un peu la descente d'un autre vol, pour pouvoir ménager cette séparation.

M. GUILLOTIN.- D'un point de vue des chiffres, dans nos communications extérieures DSNA, on utilise systématiquement les chiffres EUROCONTROL, mais ils se basent sur des données radars un peu simplifiées, ce qui peut parfois expliquer des bons un peu particuliers.

On a des statistiques internes avec des données radars beaucoup plus précises et on a moins ces phénomènes. C'est tout de même plus lissé, mais on retrouve cette saisonnalité. Entre l'hiver et l'été, elle reste marquée.

Le dernier point, les CDO Noise de nuit, on ne vous a pas remis le graphique spécifique. Là, c'est jour et nuit cumulé. En CDO Noise de nuit, en 2025, on a un taux qui est amélioré de 20 %. La nuit, 22 heures/6 heures, 20 % par rapport à 2022, la dernière année pleine avant la mise en œuvre des nouvelles trajectoires d'arrivées.

Sur les aéroports ACNUSA, on est deuxième maintenant, c'est cela ?

M. CLOUTOT.- Deuxième ou troisième.

M. GUILLOTIN.- On a gagné quelques places dans les aéroports ACNUSA en termes de taux de descentes continues.

On savait que l'on avait un gisement de progression important en mettant en place les nouvelles trajectoires. On se doute que ce phénomène-là va se tasser petit à petit. Plus on augmente, plus il va être compliqué de continuer d'augmenter, mais notre but est bien d'aller dans cette direction.

Il y a aussi des évolutions de conduite de vol côté pilotes et elles font que cela progresse d'année en année.

Il y a des questions sur cette partie ?

Mme HILY.- Il faut peut-être expliquer que les descentes continues font moins de bruit.

M. GUILLOTIN.- Cela évite les paliers.

M. GARCIA.(CORIAS) - Cela dépend où on est par rapport à l'aéroport.

M. CLOUTOT.- Une petite précision. Lorsque l'on dit descentes continues, c'est zéro palier, même le palier d'intersection. Les pilotes sont de plus en plus en mesure de ne pas faire de paliers d'intersection, ce qui est intéressant.

Je ne sais pas où vous habitez, mais on se rapproche tout de même... Après, sur l'axe final, on ne peut rien y faire.

M. GARCIA.(CORIAS) - J'habite juste à l'endroit où les avions sortent le train d'atterrissage et les volets, et que ce soit avec ou sans paliers, ils sont tous à peu près à la même altitude à ce moment-là. Donc, en termes de bruit, cela ne change rien du tout.

M. FOURNERAT.- Cela ne change rien.

M. GARCIA.(CORIAS)- C'est pour cela que je dis qu'il peut y avoir du changement en fonction de l'endroit où on habite et de la distance par rapport à l'aéroport.

À partir du moment où l'avion atteint sa descente à douze kilomètres du seuil des pistes, il n'y a plus d'écart.

Généralement, les personnes de la CCE habitent toutes dans un lieu assez proche de l'aéroport.

M. FOURNERAT.- Le CDO permet tout de même que les avions passent plus haut par rapport à avant et cela consomme moins également.

M. GUILLOTIN.- Il y a deux effets : cela évite les paliers et cela permet aussi de rehausser. On avait fait une statistique, cela avait remonté d'environ 200 pieds ou 1 000 pieds.

Cela dépend du point de comparaison, mais cela remonte globalement la moyenne d'altitude des trajectoires d'arrivées.

M. LASSAGNE.- Merci. On va maintenant laisser la parole à ATMO AURA.

4/ Présentation par ATMO AURA du dispositif de mesure de la qualité de l'air

M. DESFONTAINES.- Bonjour à tous.

Raphaël DESFONTAINES, je suis correspondant territorial chez ATMO Auvergne Rhône-Alpes et je vais vous

présenter la surveillance environnementale qui est réalisée dans le cadre du partenariat que l'on a avec Aéroports de Lyon autour de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry.

Juste rappeler qui on est, car ce n'est pas forcément clair pour tout le monde. ATMO Auvergne Rhône-Alpes est l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air sur la région Auvergne-Rhône-Alpes. On a à peu près 250 membres. 4 types de membres : les services de l'État, les collectivités territoriales, les entreprises et les associations.

Parmi nos missions, redire que l'on n'a pas que la surveillance de la qualité de l'air, mais on a aussi l'accompagnement pour améliorer la qualité de l'air, ainsi que l'amélioration des connaissances des scientifiques qui travaillent chez ATMO.

Voilà pour dire rapidement qui on est.

En termes de contexte, cela fait longtemps que l'on travaille avec l'aéroport Lyon-Saint Exupéry qui est membre et partenaire d'ATMO Auvergne Rhône-Alpes depuis 2000.

En 2001, on a installé une station fixe de surveillance de la qualité de l'air sur la commune de Pusignan, donc en proximité de l'aéroport.

En 2023, on a construit un partenariat pour accompagner sur la mise en place de mesures indicatives non réglementaires à l'aide de microcapteurs autour de l'aéroport.

On est en train de discuter pour poursuivre la collaboration dans les prochaines années.

Au niveau du programme de ces trois dernières années, ce que l'on est venus faire, c'est implémenter des microcapteurs sur cinq localisations que vous pouvez voir sur la carte. On est au niveau de localisations où il y a déjà des balises de bruit.

On a positionné des microcapteurs AGRISCOPE. Vous voyez les photos. Ils permettent d'avoir une mesure indicative en temps réel des concentrations de particules fines. Ces microcapteurs mesurent les particules fines qui sont les poussières, pour le faire rapidement.

Voilà les photos des lieux d'implantation. Il n'est pas si simple que cela d'implémenter des microcapteurs. On a besoin d'une configuration correcte si on veut avoir une mesure qui a un peu de sens. On a besoin d'électricité. Cela paraît basique, mais ce n'est pas toujours facile. On a aussi besoin de wifi pour transmettre la donnée en temps réel.

On a cette expertise d'être en mesure de venir implémenter des microcapteurs. Ce n'est pas toujours si simple.

Pour résumer, on a installé des dispositifs de microcapteurs qui sont là pour donner de la mesure indicative. Cela ne vient pas compléter notre surveillance réglementaire, mais ce sont toutefois des mesures intéressantes.

M. LAVERGNE.- Pourquoi non homologué ? Cela signifie quoi ? Que ce n'est pas fiable ?

M. DESFONTAINES.- C'est non homologué pour la surveillance réglementaire. Si, c'est fiable, mais actuellement ce sont des choses dont on n'a pas le droit de se servir pour faire de la surveillance réglementaire.

L'avantage est qu'ils sont peu coûteux, économes en énergie et on peut les déployer plus largement. Il est vrai que si on devait mettre des stations de type réglementaire pour surveiller la qualité de l'air en proximité de l'aéroport, cinq stations, ce n'est pas du tout le même budget.

Cela permet d'avoir une meilleure variabilité spatiale en termes de mesures et cette possibilité d'avoir l'information en temps réel.

Comme je le disais, cela mesure les niveaux de particules fines. Quand on parle de particules fines, ce sont les poussières, les particules fines c'est en-dessous de 2,5 micromètres, donc c'est ce qui va pénétrer plus profondément que la gorge, qui va rentrer dans les poumons.

Ce sont des mesures indicatives. Une des limites des microcapteurs, c'est que c'est du comptage optique, donc cela vient optiquement compter les particules. Dans certaines situations d'humidité, les mesures ne sont plus bonnes et on doit les invalider.

Il y a eu plusieurs phases. D'abord, on a mis un outil de visualisation interne pour suivre les mesures. Depuis peu, on a mis à disposition l'information directement sur notre site Internet.

Vous pouvez tous accéder à ces mesures pour voir les niveaux de particules autour de l'aéroport, bien sûr faire le lien avec toutes les informations de qualité de l'air que l'on diffuse sur notre site Internet.

Sur la photo, je vous ai mis l'endroit où cliquer et il y a directement une page « mesures autour de l'aéroport de Lyon ». Cela se présente comme cela, avec un encart qui donne, pour les différents microcapteurs – il y a dans ces informations la station de Pusignan, donc vous pouvez notamment comparer avec la station réglementaire de Pusignan – les mesures en temps réel.

C'est assez facile à utiliser et vous pouvez tous et toutes aller voir régulièrement les mesures que l'on peut faire dans le cadre de cette surveillance.

Vous pouvez aussi changer d'échelle pour regarder sur une plus grande période, parce que quand vous arrivez, cela met une période de quelques heures ou de quelques jours. On peut choisir la période et on voit les concentrations sur une année.

Quand vous regardez cela vite fait, déjà on peut voir que ce qu'il se passe, c'est que les niveaux sont globalement assez

similaires sur tous les points de mesures. C'est quelque chose que l'on sait. Les particules, c'est quelque chose qui va s'homogénéiser sur tout le territoire, donc on en général quand on mesure, on suit de grandes masses d'air polluées aux poussières.

Même s'il y a de petits impacts locaux, globalement les niveaux varient de façon similaire sur les différentes mesures autour de l'aéroport et elles sont d'ailleurs souvent en lien avec les stations urbaines de référence que l'on a autour, que ce soit à Lyon ou à Bourg-en-Bresse.

M. LAVERGNE.- L'influence du vent ?

M. DESFONTAINES.- Il y a une influence du vent de manière générale sur les mesures de qualité de l'air, mais c'est vrai quand il y a une source ponctuelle très identifiée, par exemple un incendie.

Nous, quand on suit la qualité de l'air, c'est la qualité de l'air représentative de ce que l'on va respirer en général, c'est le niveau de fond. Il est malheureusement multisources et le niveau de fond est globalement partout un peu le même.

S'il y a tout à coup une source ponctuelle qui prend le pas comme un incendie, l'influence du vent sera très importante.

Pour résumer, un dispositif dans le cadre du partenariat qu'ATMO Auvergne Rhône-Alpes a avec l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, un dispositif expérimental avec des mesures indicatives, mais qui permettent néanmoins d'avoir des niveaux d'information intéressants sur la qualité de l'air autour de la zone aéroportuaire.

Comme je le disais, une plateforme d'accès désormais pour le grand public directement sur notre site Internet.

Pour ouvrir avant d'arrêter là de mon côté, vous parler, si le sujet de la mesure des particules vous intéresse, de la possibilité de solliciter un prêt de microcapteur mobile que vous

pouvez amener chez vous. On vous le prête, c'est gratuit, sur trois semaines, un mois.

Il y a un peu d'attente, mais vous pouvez vous inscrire sur la plateforme. C'est la Captothèque, c'est écrit. On vous envoie le microcapteur, trois semaines, un mois, vous faites vos mesures en mobilité chez vous, à l'intérieur, à l'extérieur.

Ensuite, on a un atelier qui permet de débriefer avec tous les expérimentateurs pour mieux comprendre les mesures qui ont pu être faites et que chacun puisse s'approprier la compréhension des phénomènes de la qualité de l'air avec les mesures qu'ils ont pu faire.

Ce dispositif Captothèque que je vous présente, vous pouvez l'utiliser si vous le souhaitez. C'est gratuit.

Merci pour votre attention.

M. GARCIA.(CORIAS) - Avec vos capteurs, vous avez la possibilité de différencier les particules pour savoir ce qui est lié à un avion, au parking juste à côté ou à la route qui est devant ?

M. DESFONTAINES.- Non. C'est une question intéressante, celle de la caractérisation des particules.

L'outil que l'on utilise, c'est du comptage optique, donc cela compte les particules, peu importe la nature de celles-ci. L'étape d'après, c'est être capable de connaître l'origine des particules. Ce n'est pas du tout la même technique et la même métrologie.

En général, il faut prendre des filtres et les analyser en laboratoire pour connaître l'origine des particules.

Ce sont des choses que l'on peut parfois être amenés à faire, mais ici c'est du comptage, donc un nombre de particules. On n'a pas l'origine.

M. GARCIA.(CORIAS) - Quelle que soit la provenance.

M. DESFONTAINES.- Quelle que soit la provenance des particules, exactement.

M. LAVERGNE.- Comme ce n'est pas homologué, quelle est l'influence que vous pouvez avoir sur des décisions ?

M. DESFONTAINES.- Là, on est dans le cadre d'un suivi indicatif de la qualité de l'air. La partie réglementaire sur le territoire est assurée par nos outils habituels, c'est-à-dire station et modélisation.

Je ne sais pas si vous connaissez, on a des cartes qui sont disponibles sur le site Internet et qui nous permettent de connaître les niveaux moyens que l'on respire tous et toutes sur la région Auvergne-Rhône-Alpes pour différents polluants, et notamment les particules fines.

Les microcapteurs que l'on utilise ici ne sont pas utiles pour cette exigence réglementaire, mais cela permet d'avoir une information peut-être plus fine et notamment sur la durée. Cela permet aussi de s'assurer qu'il n'y a pas un incident, un accident spécifique que l'on ne pourrait pas voir nous si on n'a pas une station à proximité.

Cela complète la surveillance, mais réglementairement on n'a pas besoin de cela. C'est ce que je veux dire.

M. LAVERGNE.- Vous savez si vos mesures sont compatibles avec celles qui sont faites par des organismes officiels ? Est-ce que vous parvenez à retrouver les mêmes résultats sur les mesures que vous faites ? Est-ce qu'il y a des écarts ?

M. DESFONTAINES.- Nous, on est l'organisme officiel pour mesurer la qualité de l'air.

M. LAVERGNE.- Oui, mais par rapport à ce qui est réglementé.

M. DESFONTAINES.- Il y a cinq microcapteurs, dont un qui est positionné sur la station de Pusignan qui utilise un matériel réglementaire, donc des analyseurs à plusieurs dizaines de milliers d'euros.

Il y a de la mesure, mais après un algorithme vient modifier la valeur en fonction de la saison, justement pour prendre en compte en partie l'origine des particules.

Cela ne mesure pas l'origine des particules, mais on le prend tout de même en compte, parce qu'on a une certaine connaissance de l'origine des particules en fonction des saisons. En hiver, on va avoir plus de particules issues de la combustion de biomasse que l'été.

Cela nous permet de recalibrer la mesure par rapport à cela en utilisant la station réglementaire de Pusignan qui est aussi très importante par rapport à ce dispositif-là.

Pour répondre à votre question, les mesures de microcapteurs, on fait tout de même en sorte qu'elles soient aussi intéressantes que les mesures réglementaires. C'est juste que l'on n'a pas le droit de les utiliser d'un point de vue réglementaire, mais elles sont quand même très, très bonnes.

Mme GINET.- Pendant le confinement, vous avez noté des variations significatives sur les volumes de particules fines ?

M. DESFONTAINES.- Pas sur les particules fines, mais sur un autre polluant, oui. Ce n'est pas un polluant dont on parle aujourd'hui. C'est le dioxyde d'azote qui est un polluant majoritairement émis par les véhicules. Quand il y a eu le confinement et la réduction du trafic, les concentrations de dioxyde d'azote ont drastiquement baissé.

C'est essentiellement vrai dans les grands centres urbains, notamment Lyon centre, où on a vraiment vu des chutes très importantes de ce polluant qui est un gaz, mais qui n'est pas suivi ici dans le cadre de ce dispositif. C'est autre chose.

M. LASSAGNE.- D'autres questions, peut-être, en visio ? Non.

En tout cas, merci à ATMO pour cette présentation. Il est vrai que c'était un des engagements pour l'environnement à l'époque et on doit être dans les tous premiers aéroports hors ADP à avoir sur nos stations de mesures de bruit aussi la mesure de la qualité de l'air. Avec les limites dont on a parlé, mais il nous semble intéressant d'avoir ces datas.

Sur le site Internet riverain, vous trouvez d'un côté le bruit et d'un autre la qualité de l'air qui renvoie sur le site web d'ATMO AURA.

C'est une exigence qui n'est demandée par personne, c'est vraiment volontaire de la part d'Aéroports de Lyon à travers son partenariat. Je crois que même l'ACNUSA n'en parle pas.

Peut-être que cela se développera à terme, mais il nous semblait intéressant d'avoir accès à ces informations et de les rendre publiques.

5/ Engagements pour l'environnement 2025-2030

M. LASSAGNE.- Cela fait plus de 20 ans que nous avons cette feuille de route par tranches de cinq ans, c'est quinquennal, sans interruption.

On est les seuls en France. D'autres aéroports avaient des engagements, mais ils les ont abandonnés.

Nous, on est toujours restés sur ce rythme-là, sur ce document qui nous accompagne pendant cinq ans, dont on fait le bilan et que l'on corédige au sein du comité permanent pour la prochaine quinquennale.

Je pense que c'est intéressant pour tout le monde. C'est intéressant pour l'aéroport, parce que cela nous donne de la visibilité sur les engagements que l'on prend sur cinq ans.

C'est aussi intéressant pour les autres membres de la commission consultative, parce qu'on tire un trait une fois tous les cinq ans, une trajectoire.

Cela ne signifie pas que l'on ne peut pas avoir de nouvelles actions en cours de route, mais on a un cadre de discussion.

Ces engagements, on les a coconstruits. On a dû faire quatre réunions au sein du comité permanent. Le comité permanent est une mini-CCE dans lequel on retrouve les collèges. Beaucoup de présence de riverains à chaque fois, moins des autres collègues.

On a abouti à un document que vous avez reçu, donc que je ne vais pas présenter dans le détail. Il y a 90 actions.

On a 47 actions permanentes qui grossissent au fil des ans, parce que ce sont souvent des actions qui étaient datées et qui basculent en actions permanentes.

Typiquement, le sujet que l'on vient de voir à l'instant avec ATMO, c'était une action datée, mais qui va devenir une action permanente que l'on va maintenir dans le temps.

Donc, 47 actions permanentes et ensuite on a des actions datées. En 2025 – parce que 2025 n'a pas non plus été une année blanche –, on a 6 actions. En 2026, 9 actions. En 2027, 7 actions. En 2028, 8 actions. En 2029, 4 actions et en 2030, 4 actions.

Voilà ce qui nous attend jusqu'en 2030. Toutes les actions sont datées, numérotées et elles ont à chaque fois un porteur. Avec la DSAC, on a essayé de faire en sorte que ce document soit cohérent avec le PPBE. On a parfois aligné les actions, y compris sur la rédaction.

Vous avez reçu le document, je ne sais pas s'il y a des remarques ou des questions. Il avait normalement été vu en comité permanent.

Une question avait été posée par Madame BAZOGE il y a cinq ans. Je vais la lui rappeler.

À Bron, on a une charte pour l'environnement qui est votée en CCE et signée par les parties prenantes.

À Saint-Exupéry, étant donné qu'à une époque on n'avait pas accosté sur un vote en CCE et surtout sur une signature, on avait dit : « plutôt que de ne rien faire, on va faire des engagements ».

C'était la différence. La charte est signée, mais les engagements ne sont pas signés, ils sont actés, ce que l'on a fait depuis 20 ans en CCE.

Madame BAZOGE, à un moment, vous aviez dit : « pourquoi ne la signerait-on pas ? ». Peu importe. Ce qui est important pour les équipes ADL et de la DSAC, c'est que l'on ait acté notre feuille de route. On fait un rapport une fois par an.

La question est ouverte.

Monsieur TRONTIN a vécu la signature de la charte de Bron.

M. TRONTIN. - Oui, tout à fait.

M. LASSAGNE.- Le petit inconvénient est que cela nous fait du travail, parce qu'il y a une mise en page, un document un peu plus chouette. Ce n'est pas un tableau Excel comme celui que vous avez reçu. Cela, c'est l'inconvénient.

L'avantage est que l'on fait un apéro au moment de la signature. Il y a la presse, donc cela fait un petit événementiel.

Mme BAZOGE.- Je ne suis pas aussi demandeuse qu'il y a cinq ans.

M. LASSAGNE.- Oui. Ce n'était pas une demande, c'était plus une question. On peut en prendre acte.

Mme Du CLUZEL.- Il y a un besoin déjà ?

Mme HILY.- La charte de Bron est accessible au grand public alors que les engagements c'est interne.

M. GARCIA.(CORIAS)- Le besoin d'origine est que cela soit rédigé, écrit et que ce ne soit pas uniquement une promesse faite au coin d'une table. Le fait que l'on travaille ensemble sur les actions et que ce soit rédigé, cela équivaut à une signature.

Mme Du CLUZEL.- Je comprends que pour la CCE cela ne change pas grand-chose. Là où cela changerait éventuellement, c'est s'il y avait un besoin de communication au-delà des représentants des riverains.

M. LASSAGNE.- Lorsque l'on bascule sur une communication externe, comme le disait Mathilde, la charte de Bron est mise en page et elle est accessible sur le site.

Les engagements ne sont pas accessibles sur le site. C'est plus interne, un document de travail, mais cela ne change pas grand-chose.

M. GARCIA (CORIAS).- C'est aussi important vis-à-vis de tous les aéroports et c'est un moyen de voir où en est l'Aéroport Lyon-Saint Exupéry par rapport aux autres aéroports.

Mme Du CLUZEL.- Parce que les autres publient leurs engagements ?

M. GARCIA.(CORIAS)- On était les premiers et on a longtemps été les seuls.

M. LASSAGNE.- J'ai l'impression que nous sommes les derniers, parce que d'après le dernier tour de table au sein de la commission UAF environnement, cela date un peu, mais plus personne n'en faisait.

On a été les premiers à le faire, tous s'y sont mis et ensuite ils ont épuisé le truc.

Mme BAZOGE.- Je vais à l'AG de l'UFCNA la semaine prochaine, je vais leur en parler.

Mme Du CLUZEL.- Ce n'est peut-être pas la peine de faire cela s'il n'y a pas de besoin avéré. On a plein d'autres choses à faire chacun. Si le besoin venait, cela permettrait de proposer cela.

M. LASSAGNE.- Oui, tout à fait. C'est pour cela que l'on rappelle à Mme BAZOGE ce qu'elle avait dit, mais je vous le livre et s'il n'y a pas de besoin, on passe.

Mme BAZOGE.- Vous avez parlé de faire quelque chose dans la presse pour que ce soit plus relevé.

M. LASSAGNE.- Lorsque c'est une charte, c'est plus lisible. Vous pouvez y réfléchir et on peut en reparler ou non en février. Vous nous direz. Je n'ai pas d'avis sur la question.

M. GARCIA. (DDT 69)- Je ne suis pas sûr que l'on ait eu ce document. Il est accessible en version numérique ?

Mme HILY.- Il a été envoyé par mail.

M. LASSAGNE.- Il a été envoyé par mail, mais peut-être qu'il ne vous a pas été communiqué.

M. GARCIA.(DDT 69)- Ce serait possible de l'orienter un peu plus vers moi ?

M. LASSAGNE.- Oui. Il nous faudrait votre adresse mail. Vous pouvez nous la mettre dans la conversation ?

M. GARCIA (DDT 69).- Oui, tout de suite.

M. LASSAGNE.- Il est vrai que sur les DDT administration, nous on va écrire au préfet...

M. WACRENIER.- Si je peux me permettre, pareil, pour la DDT de l'Ain, je n'ai pas l'impression que la préfète nous a transmis le document.

M. LASSAGNE.- Oui les pièces jointes ne sont pas jointes. Pour l'instant, on reste sur des engagements comme depuis 20 ans.

M. LAVERGNE.- Une petite explication de texte. Dans plusieurs engagements, les conditions c'est « si le mode de régulation économique le permet ». Qu'est-ce que l'on entend par là ?

M. LASSAGNE.- Je ne sais pas si vous vous souvenez, dans le cadre des engagements pour l'environnement 2020-2025, on avait pris un certain nombre d'engagements particulièrement sur la décarbonation côté pistes, avec des investissements très conséquents.

Par exemple, installer le confort climatique pour les avions sur le tarmac plutôt que dans l'appareil avec l'auxiliaire de puissance. C'est un billet à 25 millions d'euros.

À une époque, on avait les moyens, mais l'Autorité de régulation des transports a massivement baissé nos tarifs sur la partie de services publics aéroportuaires. Du coup, aujourd'hui, on n'est plus en mesure de le financer.

Vous vous souvenez, je vous avais dit : « cela, on n'a pas pu le payer ». Tous les gros investissements, on n'a pas pu les financer. On les a reportés sur 2025-2030 en espérant que la loi soit modifiée et que l'on ait un autre modèle de régulation qui nous permette de le financer.

Pour la petite histoire, on demande le même mode de régulation qu'Aéroport de Nice.

C'est une question sur laquelle on n'a pas la main. On remet les engagements, on verra si on peut le financer ou non. C'est pour cela que l'on met à chaque fois un petit astérisque, le petit bémol. Si on peut le payer, on le paie. Si on est pauvres, on est pauvres.

Cela concerne quelques actions avec de gros budgets d'investissement.

Mme BAZOGE.- La nouvelle action 60, j'aimerais que l'on en parle un peu. À toi, Jean-Luc.

M. GARCIA (CORIAS).- C'est une action que CORIAS a proposée.

Depuis 2019 et la pandémie – on s'en est encore rendu compte tout à l'heure –, on n'a pas atteint le trafic de 2019. On espère bien ne pas l'atteindre et encore moins le dépasser.

Du coup, on a demandé s'il y avait une action où l'on puisse, même si cela ne dépend pas directement de la CCE ni de l'aéroport, travailler sur une éventuelle limitation du trafic pour éviter d'arriver aux excès de 2019.

On se rend bien compte qu'aujourd'hui, avec pratiquement 20 % de mouvements en moins, que l'on fait un meilleur score en termes de passagers qu'en 2019.

Si l'objectif est, je ne sais pas, 15 millions de passagers à Saint-Exupéry, si on a encore un peu de marge pour y parvenir sans dépasser le trafic 2019, cela nous semblait intéressant.

Comme c'est le genre de discussion qui va s'étendre dans le temps et que l'on est bien conscients que cela ne peut pas se faire du jour au lendemain, mais c'était déjà l'inscrire et l'Aviation civile aurait accepté que ce soit mis dans les actions, et que l'on puisse travailler dessus lors des prochaines réunions.

L'aéroport proposait de faire une étude sur les dix dernières années pour voir la progression qu'il y a eu, de façon à commencer à réfléchir à la manière dont on peut limiter l'impact du trafic sur les riverains et l'environnement.

Mme BAZOGE.- Sachant que c'est un objectif national et européen.

M. GARCIA.(CORIAS) - Oui. Il faut que l'on redevienne les premiers.

M. LASSAGNE.- Merci pour cette précision.

Je vous propose d'acter en CCE les engagements pour l'environnement qui vont nous accompagner les cinq prochaines années.

Maintenant, on passe aux questions diverses.

6/ Questions diverses

M. LASSAGNE.- Est-ce qu'il y en a ? Non.

Maintenant, une petite seconde avant les madeleines, le QR code et votre avis, pour ceux qui ont un iPhone, en distanciel aussi. C'est simplement donner votre avis sur l'organisation de nos travaux.

Je ne sais plus quelles questions il y a, mais est-ce que les présentations sont claires, est-ce que c'est le bon *timing* en termes de durée, etc. ?

Les réponses sont bien sûr anonymes.

Le sujet n'est pas de savoir qui répond ou non, mais c'est pour améliorer les CCE et les rendre les plus intelligibles possibles.

Il y a un premier chapitre sur la composition de la commission consultative. Ensuite, la préparation de la CCE, l'organisation de la réunion et globalement, est-ce que vous êtes satisfaits de la qualité de la CCE.

Vous pouvez même faire des propositions.

M. GARCIA. (CORIAS)- La question 2, c'est le nombre de membres présents ou... ?

M. LASSAGNE.- C'est le nombre de membres officiels, mais vous savez qu'on l'a beaucoup réduit sur cette CCE. Vous vous souvenez que l'on était très nombreux et on a réduit de manière homothétique l'ensemble des collègues, ce qui fonctionne aussi bien ou aussi mal qu'avant.

M. GARCIA. (CORIAS)- C'est vrai que l'on est passés d'une centaine à près d'une dizaine.

M. LASSAGNE.- Peut-être un peu plus, mais on a bien baissé. Je ne me rappelle plus, Monsieur TRONTIN, mais c'était... Au départ, on était très nombreux, oui.

M. GARCIA.(CORIAS) - Il y avait 37 membres par collègue.

(Discussion collégiale.)

M. FOURNERAT.- J'ai une petite remarque. Le dernier mail de Mathilde, il était bien indiqué que la convocation c'était au bâtiment central, mais en pièce jointe le plan c'était celui du Hub 3.

Mme HILY.- Oui, je me suis trompée, j'ai dû reprendre l'ancien.

M. LASSAGNE.- Cela peut être une piste d'amélioration, mettre de petits cailloux blancs dans le terminal.

M. GARCIA.(CORIAS) - Je suis tombé dessus par hasard, mais il y a des pancartes partout, c'est fléché de la gare jusqu'au parking, partout.

M. LASSAGNE.- Tout à fait.

(Discussions croisées.)

M. LASSAGNE.- En tout cas, merci à tous. Bonne fin de journée. Au revoir.

La séance est levée à 16 heures 15.

CCE du 27 novembre 2025 - Liste de présence

	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>	Jean-Jacques ELBAZ	
Syndicat des contrôleurs (1 siège)		
titulaire	Mikaël FREYCHET	Présent
<i>suppléant</i>	Claire ALGALARRONDO	
Usagers (7 sièges)		
Compagnies aériennes : Air France et Easy Jet (3 sièges)		
titulaire	Nicolas COTTIN	
titulaire	Reginald OTTEN	
titulaire	Francis GRESS	
<i>suppléant</i>	Pierre COURSIMAULT	
Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) (1 siège)		
titulaire	Jean-Pierre BES	
<i>suppléant</i>	Jean-François DOMINIAK	
DHL (1siège)		
titulaire	Bernard CONSTANTIN	
<i>suppléant</i>	Florinne VASSEUR	Visio
Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) (1siège)		
titulaire	Cyril BEUCHET	
<i>suppléant</i>	Romain SCHULTZ	
Assistants (1 siège)		
titulaire	Maryse JANNAS	Visio
<i>suppléant</i>	Huu Duc PHAM	
Exploitant (3 siège)		
ADL (3 sièges)		
titulaire	Tanguy BERTOLUS	
titulaire	Lionel LASSAGNE	Présent
titulaire	Delphine BARES	
<i>suppléant</i>	Jean-Yves DUBOIS	
<i>suppléant</i>	Ludovic GAS	
<i>suppléant</i>	Pierre GROSMIRE	
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	
<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	
<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>	<i>Gérard DEZEMPTÉ,</i> <i>maire de Charvieu-</i> <i>Chavagneux</i>	
Conseil départemental Rhône (1 siège)		
titulaire	Daniel VALERO, Vice-président, conseiller départemental du canton de Genas	Excusé
<i>suppléant</i>	<i>Frédéric</i> <i>PRONCHERY,</i> <i>conseiller</i> <i>départemental du</i> <i>canton de Belleville-en-</i> <i>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>Jérémy BREAUD</i>	
Associations (12 sièges)		
ACENAS (4 sièges)		
titulaire	Maryse CHAMPION	
titulaire	Didier LAVERGNE	Présent
titulaire	Marc OTTOGALLI	
titulaire	Sylvie GINET	Présente
<i>suppléant</i>	<i>Dominique MAILLET</i>	Excusée
<i>suppléant</i>	<i>Catherine</i> <i>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</i> <i>GIVERNAUD</i>	
<i>suppléant</i>	<i>Noëlle MOREAU</i>	
FNE AURA (France Nature Environnement-Auvergne-Rhône-Alpes) (1siège)		
titulaire	Jean-Paul LHUILIER	
<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	Excusé
<i>suppléant</i>	<i>Marc PAGANO</i>	
Montjay, Mon hameau et sauvegarde de la Nature à st Quentin Fallavier (1siège)		
titulaire	Christian GONNOT	Excusé

<i>suppléant</i>	<i>Claude NAVARRO</i>	
Les Amis du Goriot (1siège)		
titulaire	Jean-Vincent BOTTINELLI	Excusé
<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	Stéphane TRONTIN (Préfecture 69)	Présent
Directeurs départementaux des territoires du Rhône, de l'Isère et de l'Ain ou leurs représentants	Claude GARCIA (DDT 69)	Visio
	Véronique POIROT (DDT 38)	Visio
	Justin COLLOMBET (DDT 38)	Visio
	Georges WACRENIER (DDT 01)	Visio
Directrice de la sécurité de l'aviation civile centre-est ou son représentant	Cécile du CLUZEL	Présente
	Romain BEVILLARD	Présent
	Nathalie SPYCKERELLE	Présente
Chef du Service de la Navigation Aérienne Centre-Est ou son représentant	Fabien GUILLOTIN	Présent
	Jean-Christophe CLOUTOT	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	Gendarme LHERMITTE	Présent
Commandant de la région aérienne Sud ou son représentant		