

Paris, le 25 août 2010

COMPTE RENDU DE LA REUNION CCE/ACNUSA A LYON

15 JUIN 2010

Etaient présents : 9 représentants des associations, 3 représentants de l'aéroport, 4 représentants de la DSAC CE, 4 représentants du SNA CE et 2 représentants de la DDT (cf liste jointe)

Participaient également à la réunion : Jacques Roland membre de l'ACNUSA et les services de l'Autorité (GE, PL)

Etaient excusés : M. Angonin- communauté de communes des collines Nord-Dauphiné-, M. Fournerat -syndicat des pilotes de ligne-, Mme Garbrecht -conseillère générale du canton de Meysieu-, M. Le Goff -chambre syndicale des transporteurs aériens- et M. Lostalet-maire de Thil-.

En introduction la présidente de l'Autorité a présenté la réforme des sanctions et a fait le point sur le processus d'adoption du projet de loi dit Grenelle 2 qui inclut notamment l'extension des compétences de l'Autorité à la qualité de l'air sur et autour des aéroports.

M. Lassagne, Directeur du développement durable de l'aéroport, a fait le point des publications. La revue Dialogue publiée 4 fois par an est envoyée nominativement à 45 000 exemplaires. Cette revue comprend une dernière page consacrée à la libre expression des parties prenantes. Les bulletins des indicateurs sont produits chaque trimestre et présentent les résultats des mesures de la qualité de l'eau, de l'air, du bruit, des déchets. Ces bulletins sont envoyés aux membres de la CCE et aux élus.

En février 2009, après de nombreuses réunions durant l'année 2008, a eu lieu la dernière réunion du groupe de travail sur la réduction des nuisances la nuit. Le groupe de travail sur les nouveaux engagements pour l'environnement 2009-2013 s'est réuni 5 fois en 2009 et un document de 47 engagements pour l'environnement a été publié en février 2010. Les traditionnelles réunions avec les habitants ont eu lieu sur les marchés de Saint-Laurent, Saint Bonnet, Jons et Genas. Des déjeuners avec les élus du Rhône, de l'Ain et de l'Isère ont eu lieu en octobre 2009. La journée européenne a réuni 150 participants sur le thème de l'isolation acoustique et thermique des habitations riveraines des aéroports en Europe à Saint Quentin Fallavier. En 2009, le médiateur de l'aéroport a traité 502 réclamations de

155 plaignants et a reçu 417 visiteurs. Au premier trimestre 2010, les plaintes ont chuté et le médiateur a reçu 23 réclamations de 16 plaignants et reçu 16 visiteurs. Cette baisse est sans doute attribuable à des facteurs multiples: meilleure compréhension de tous, fatigue des riverains, vent du sud dominant qui réduit l'impact acoustique des avions, baisse du trafic. Les associations ont souligné que cette baisse n'est pas significative d'une amélioration marquante de la situation.

En 2009, la CCAR s'est réuni 3 fois et a traité 277 demandes. Le comité permanent s'est réuni une fois en septembre 2009 et la commission consultative de l'environnement une fois en octobre 2009. Le 16 décembre 2009 a eu lieu une réunion informelle de la CCE pour présenter le bilan des émissions atmosphériques terrestres. En 2010 3 réunions informelles de la CCE ont eu lieu au premier semestre, au cours desquelles ont été présentés : les résultats de l'étude comparative sur les protocoles de mesure de bruit, le plan d'action d'ODESA et le «baromètre riverains», les travaux des parkings avions et leurs impacts sur l'utilisation des pistes pour le printemps et l'été 2010 ainsi qu'une étude sur la qualité de l'air par COPARLY.

Les associations ont insisté pour que 2 réunions de CCE se tiennent chaque année.

Les principaux dossiers en cours concernent :

- l'expérimentation acoustique et thermique dont la première réunion a eu lieu en mars 2010. L'opération est engagée avec l'ADEME et la convention a été signée en préfecture. La présentation du cahier des charges est prévue à la prochaine CCE.
- le bilan carbone : Lyon est le seul aéroport en France à avoir décliné le Grenelle de l'environnement en plan d'actions.
- la cartographie multi exposition qui a pris du retard mais devrait être finalisée en 2011.
- la descente continue

Ce dernier point a fait l'objet d'une présentation de Mme Pinet du SNA-CE rappelant l'historique du dossier et la méthode de travail retenue par le groupe de travail créé en décembre 2009. L'expérimentation doit débuter le 29 juillet 2010 avec 2 compagnies partenaires. Les associations ont souhaité que l'expérimentation puisse avancer vite.

Le débat a porté principalement sur les points suivants :

- le PGS et la possibilité d'en reconsidérer les limites et de revoir l'approche binaire du taux d'aide qui est soit de 95% soit de zéro. Il a été suggéré qu'un dispositif dégressif puisse être étudié. J. Roland a rappelé le dispositif belge basé sur le principe d'égalité de traitement et indiqué que deux solutions d'extension sont envisageables : soit étendre le PGS en s'appuyant sur des courbes calculées soit intégrer en totalité une commune dès lors qu'une partie est dans le PGS. Les associations ont indiqué que le PGS ne correspond pas à la nuisance réelle et souhaiteraient que la carte du PGS intégrant les chevelus soit rendue disponible.

- l'aide à l'insonorisation : les associations ont rappelé que dans le cadre des projets d'extension de l'aéroport il faut plutôt faire du préventif que du curatif et intégrer le coût de l'insonorisation dans le budget relatif à la construction d'une piste supplémentaire. La DSAC-CE a rappelé que l'aéroport est actuellement saturé en période de pointe et qu'une augmentation du trafic à structure de piste inchangée conduira à plus de saturation.
- le projet CAREX : les associations craignent que ce projet génère plus de vols de nuit. Leur crainte est que le hub fret de CDG soit installé à Lyon.
- les vols de nuit : les associations souhaitent la suppression des vols de nuit ou au moins la mise en place d'un créneau de 3 à 4 heures la nuit sans vols. L'ACNUSA a rappelé sa recommandation 2009 qui est de ne faire voler la nuit à compter de 2014 que les avions dits chapitre 4. Il a été confirmé que les décisions sur les vols de nuit ne pouvaient être envisagées qu'au niveau européen compte tenu des problèmes de concurrence sous-jacents. Des avancées ponctuelles sur certains vols sont cependant envisageables au niveau local.