

ENQUÊTE PUBLIQUE

**RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA
COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE
PROJET DE PLAN DE SERVITUDES
AÉRONAUTIQUES (PSA) DE
L'AÉRODROME LYON-BRON**

**MINISTÈRE DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

DGAC-DSAC CENTRE EST

Enquête du 26/09/2022 au 28/10/2022

SOMMAIRE

A.GÉNÉRALITÉS.....	3
A.1. OBJET DE L'ENQUÊTE	3
A.2. CADRE JURIDIQUE.....	4
A.3. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE MODIFICATIONS DU PSA.....	4
B.ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.....	7
C.DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	11
C.1. PARTICIPATION DU PUBLIC À L'ENQUÊTE.....	11
C.2. CLÔTURE DE L'ENQUÊTE	13
D.ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	14
D.1. LES NUISANCES SONORES.....	14
D.2. LA NATURE ET LA TRAJECTOIRE DU TRAFIC	15
D.3. LA PRÉSENTATION DU DOSSIER.....	16
D.4. L'IMPACT DU FUTUR PSA PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	17
E.QUESTION COMPLÉMENTAIRE AU MAITRE D'OUVRAGE PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	19
F.CONCLUSIONS DE LA COMMISSION.....	20
G.ANNEXES.....	22

GLOSSAIRE :

PSA : Plan de Servitudes Aéronautiques

MO : Maitre d'Ouvrage, ici la DGAC

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

APPM : Avant-Projet Plan de Masse

CE : Commission d'Enquête

A . G É N É R A L I T É S

Demandeur :

Ministère de la Transition Écologique
Direction Générale de l'Aviation Civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est.

Autorité organisatrice :

PRÉFECTURE DU RHÔNE
Direction de la coordination des politiques interministérielles
106 rue Pierre Corneille 69419 LYON CEDEX 03
Contact : Madame BAIYO, Chargée de coordination

Dates d'enquête :

Ouverture de l'enquête : 26/09/2022 à 9H

Clôture de l'enquête : 28/10/2022 à 16h

A . 1 . O B J E T D E L ' E N Q U Ê T E

Compte tenu de ses caractéristiques, l'aérodrome de LYON-BRON est soumis à l'établissement d'un Plan de Servitudes Aéronautiques, en application du code des transports et en particulier des articles L6350-1 et L6351-1 et de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié en 2012 et 2015 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques. conformément à l'article R241-3 et D243-7 du Code de l'Aviation Civile

Ce plan, destiné à assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, comporte l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne. Ces servitudes s'appliquent dans un volume clairement défini et soumis à l'avis du Public.

Le PSA soumis à l'enquête est une révision du PSA existant approuvé le 25 mai 1984.

Conformément au Code de l'Expropriation, ce plan est soumis à enquête publique.

A.2. CADRE JURIDIQUE

L'établissement de servitudes aéronautiques est soumis aux dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté des Préfets de l'Ain, de l'Isère et du Rhône du 12/09/2022.

L'enquête publique a été organisée et s'est déroulée suivant les dispositions des articles R112-1 à R112-19 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

A.3. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE MODIFICATIONS DU PSA

Dans le cadre de la sécurisation de la circulation des aéronefs utilisant l'aérodrome de LYON-BRON, un projet de modification du Plan de Servitudes Aéronautiques a été élaboré par la DGAC, répondant aux dispositions de l'arrêté du 07/06/2007 modifié, fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques.

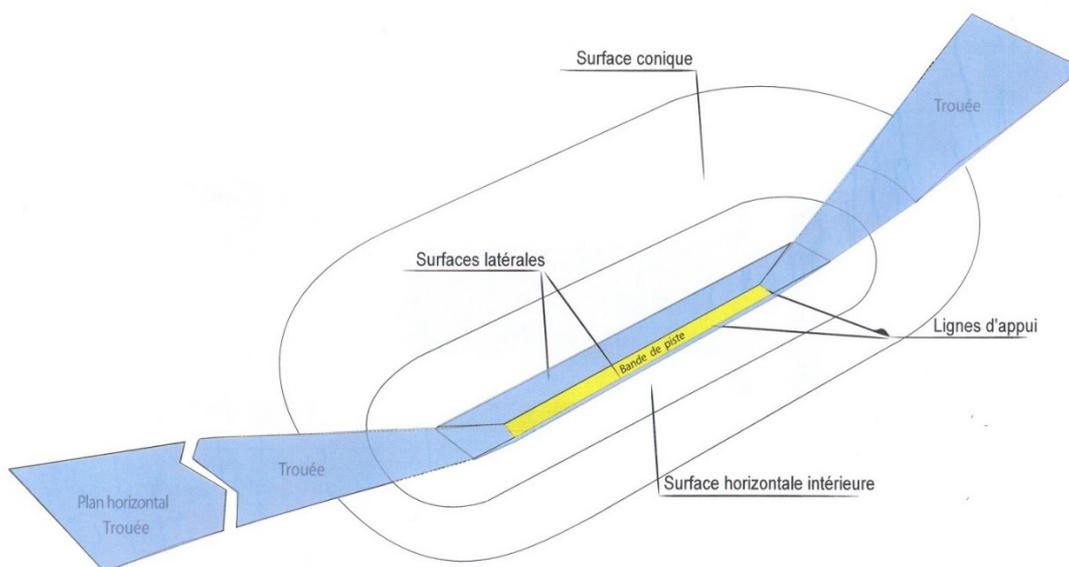
Le projet de modification du PSA a été établi en tenant compte de l'évolution ultime de plateforme envisagée. Dans le cas de LYON-BRON, ce stade correspond à

- La piste existante de 1820 mètres de long et 45 mètres de large
- Une aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères
- Le projet de PSA comprend les éléments suivants :
- 1 trouée d'atterrissage (une pour chaque sens d'utilisation);
- 1 trouée de décollage (une pour chaque sens d'utilisation);
- deux surfaces latérales ;
- une surface horizontale intérieure ;
- une surface conique ;
- la surface délimitée par le périmètre d'appui, qui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et

- des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes ;
- une surface complémentaire associée aux approches de précision,
- des surfaces applicables aux aides visuelles.

Les caractéristiques de ces surfaces sont définies en fonction du chiffre du code de référence de la piste concerné et de son mode d'exploitation (pour BRON ce chiffre vaut 4).

Schéma de principe



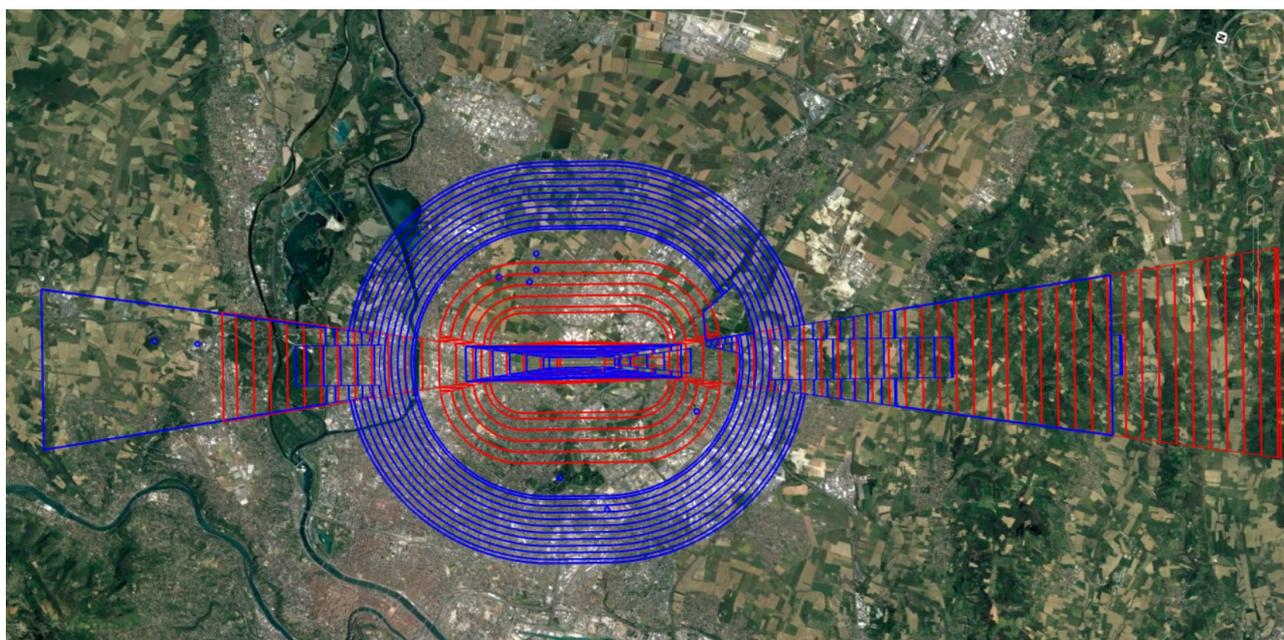
Source : DGAC – Note annexe au projet de PSA

Ces surfaces, afin de tenir compte d'obstacles existants qui ne peuvent être supprimés ont fait l'objet de 14 adaptations :

- Une adaptation sur obstacles mobiles (route RD 306 sur la commune de Saint Priest)
- Quatre adaptations globales dues au relief dans la trouée Sud
- Neuf adaptations cylindriques (arbres, pylônes, villas, châteaux d'eau, tour de télécommunication, cheminée, antennes sur immeuble) sur les communes de Rillieux la Pape, Sathonay-Village, Décines-Charpieu, Chassieu, Bron, Vénissieux et Saint-Priest.

En outre, trois obstacles existants frappés de servitudes sont appelés à être traités (élagage d'arbres sur les communes de Chassieu et Saint-Priest) : CF. Note annexe au dossier p.17.

Comparaison avec le PSA en vigueur



Emprise du PSA en vigueur (20 communes) / Emprise du projet de PSA (27 communes)

B . O R G A N I S A T I O N D E L ' E N Q U Ê T E

Le président du tribunal administratif a désigné une commission d'enquête par décision n°E21000175/69 en date du 1 décembre 2021 composée comme suit :

- Monsieur Pierre-Henry Piquet comme président
- Madame Françoise Chardigny et Monsieur Jean-Loup Bachet comme membres titulaires
- Monsieur Julien Dallemagne comme membre suppléant.

La commission d'enquête s'est réunie le 26 janvier 2022 afin de rencontrer d'une part l'autorité organisatrice de cette enquête publique concernant trois départements, qui est la Préfecture du Rhône Direction de la coordination des politiques interministérielles et d'autre part le demandeur représenté par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Cette réunion a essentiellement porté sur :

- Le dossier mis à l'enquête (récupération d'un exemplaire pour chacun des membres de la commission
- La rédaction de l'arrêté de mise à l'enquête
- Le nombre de permanences
- Les modalités de publicité et d'information du public ainsi que les modalités d'enregistrement des contributions de celui-ci. La commission a demandé outre l'adresse-mail qu'un registre électronique soit ouvert.
- La demande d'une note synthétique, le dossier étant très technique.

Compte tenu de la période de réserve précédent les élections présidentielles et législatives il est décidé d'un commun accord de reporter l'enquête publique en automne.

L'enquête s'est déroulée dans les 27 communes suivantes :

- 1. Département de l'Ain**
 - 1.1 Miribel
 - 1.2 Neyron

- 2. Département de l'Isère**
 - 2.1 Luzinay
 - 2.2 Saint-Just-Chaleyssin
 - 2.3 Valencin

- 3. Département du Rhône**
 - 3.1 Bron
 - 3.2 Cailloux-sur-Fontaines
 - 3.3 Chaponnay
 - 3.4 Chassieu
 - 3.5 Corbas
 - 3.6 Décines-Charpieu
 - 3.7 Fleurieu-sur-Saône
 - 3.8 Genas
 - 3.9 Lyon
 - 3.10 Meyzieu
 - 3.11 Mions
 - 3.12 Montanay
 - 3.13 Rillieux-la-Pape
 - 3.14 Saint-Bonnet-de-Mure
 - 3.15 Saint-Pierre-de-Chandieu
 - 3.16 Saint-Priest
 - 3.17 Sathonay-Camp
 - 3.18 Sathonay-Village
 - 3.19 Toussieu
 - 3.20 Vaulx-en-Velin
 - 3.21 Vénissieux
 - 3.22 Villeurbanne

Chacune de ces communes a reçu un registre d'enquête permettant de recueillir l'avis du public.

Quinze permanences ont été fixées : 13 permanences dans le Rhône (dont 2 au Grand Lyon, les autres dans différentes communes), 1 commune dans l'Ain et 1 commune dans l'Isère

et assurées par un membre de la commission :

Commune	Département	Lieu	Date - Heure
Miribel	Ain	CC Miribel et Plateau	Lundi 26/09 9H-12H
Valencin	Isère	CC Nord Dauphiné	Jeudi 27/10 9H-12H
Bron	Rhône	Grand Lyon	Mercredi 12/10 14H-17H
Corbas	Rhône	Grand Lyon	Jeudi 6/10 9H-12H
Lyon Hôtel de Lyon Métropole	Rhône	Grand Lyon	Vendredi 7/10 9h-12h Vendredi 21/10 9h-12h
Meyzieu	Rhône	Grand Lyon	Mercredi 19/10 14H-17H
Rillieux-la-Pape	Rhône	Grand Lyon	Mardi 18/10 14H-17H
St Bonnet-de-Mure	Rhône	CC Est Lyonnais	Lundi 3/10 14h-17h
St Pierre-de-Chandieu	Rhône	CC Est Lyonnais	Mardi 4/10 14H-17H
St Priest	Rhône	Grand Lyon	Mardi 11/10 14H-17H
Sathonay-Village	Rhône	Grand Lyon	Samedi 1/10 9h-12h
Toussieu	Rhône	CC Est Lyonnais	Vendredi 30/09 9h-12h
Vaulx-en-Velin	Rhône	Grand Lyon	Mardi 25/10 14H-17H
Villeurbanne	Rhône	Grand Lyon	Vendredi 28/10 14h-17h

Par arrêté inter-préfectoral du 12 septembre 2022, les préfets ont prescrit l'ouverture de l'enquête relative au projet de révision du Plan de Servitude Aéronautique-PSA- et en ont fixé les modalités conformément aux dispositions du code de l'expropriation.

Le dossier présenté à enquête publique comprend 16 pièces + une note d'information comme suit :

A - PLANS

- A1 Plan d'ensemble au 1/25000
- A2 Plan de détail 1/10000
- A3a Plan de la zone dégagée d'obstacles (OFZ) seuil 16 au 1/10000
- A3b Plan de la zone dégagée d'obstacles (OFZ) seuil 34 au 1/10000
- A4 Plan des surfaces de franchissement d'obstacles (OCS) au 1/25000

B- Notes annexes

- Notice explicative
- État des bornes de repérage de l'axe de la piste
- Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base
- Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagements
- Une note d'information sur le besoin de révision du PSA de Lyon-Bron.

La publicité réglementaire au moyen de l'affichage des avis d'enquête dans les mairies et sur le site internet des préfectures a été réalisée.

La parution de l'avis d'enquête dans 2 journaux par département s'est faite au moins 8 jours avant le début de l'enquête et 8 jours après le début de celle-ci comme suit :

Rhône :

- Le PROGRÈS les 19/09/2022 et 03/10/2022
- Le TOUT LYON AFFICHES les 17/09/2022 et 01/10/2022

Ain :

- Le PROGRÈS DIMANCHE 18/09/2022 et 2/10/2022
- LE PROGRÈS AIN les 19/09/2022 et 03/10/2022

Par courrier électronique du 19/12/2022, la commission d'enquête s'est assurée auprès de l'autorité organisatrice que LE PROGRES DIMANCHE et LE PROGRES AIN constituaient bien deux supports de presse distinct pour la réalisation des obligations de publicité.

Isère :

- LE DAUPHINE LIBÉRÉ les 19/09/2022 et 03/10/2022
- LES AFFICHES DE GRENOBLE ET DU DAUPHINE les 16/09/2022 et 30/09/2022

Cet affichage réglementaire a été complété par les moyens divers qu'utilisent les communes pour communiquer envers leurs administrés : site internet, gazettes et panneaux lumineux.

C . DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

C.1. PARTICIPATION DU PUBLIC À L'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête préalable à l'établissement des servitudes a été déposé, pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies des communes et au Grand Lyon afin que chacun puisse en prendre connaissance aux heures habituelles d'ouverture au public. Un exemplaire du dossier a été également déposé, aux fins de consultation du public, dans les préfectures du Rhône, de l'Isère et de l'Ain,

Le dossier d'enquête a été également consultable sur les sites internet des préfectures de l'Isère de l'Ain et de la préfecture du Rhône, ainsi que sur le site du registre dématérialisé.

Le public a pu consigner ses observations sur le registre d'enquête déposé dans les mairies des 27 communes et au Grand Lyon ou au sein des trois préfectures précitées, aux heures habituelles d'ouverture au public.

Des observations pouvaient également être adressées par message électronique ou portées sur le registre électronique.

Il était aussi possible d'adresser un courrier à la commission d'enquête à son attention, au siège de l'enquête ou dans une des mairies des communes concernées par l'enquête publique.

Les 15 permanences étaient réparties sur le territoire concerné.

L'enquête publique s'est déroulée sans incident et les permanences des commissaires enquêteurs ont pu se dérouler dans de bonnes conditions.

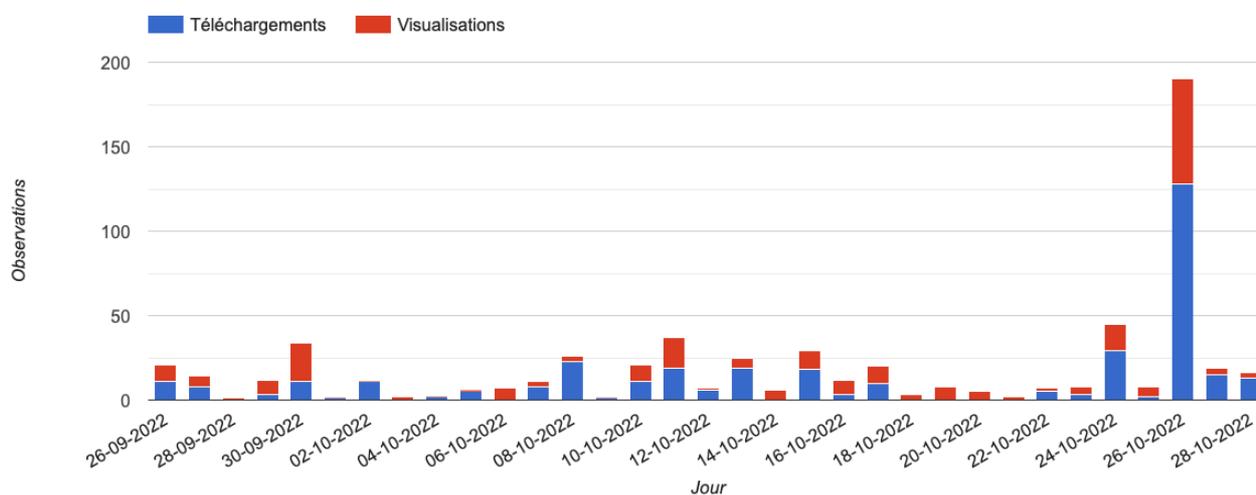
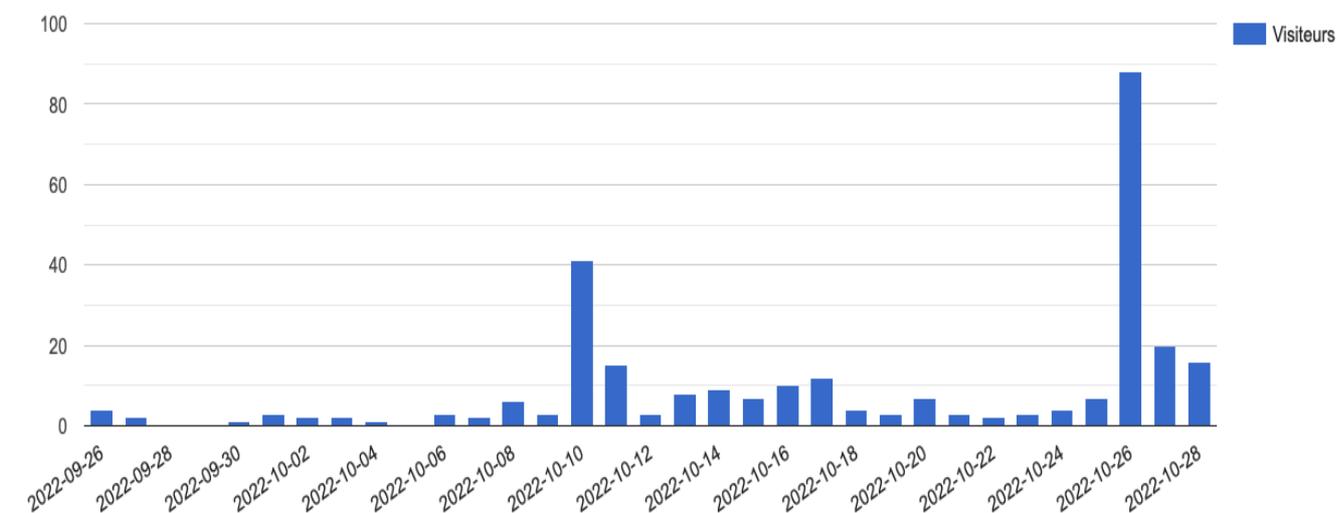
Mais les permanences ont accueilli peu de public : des élus, des agents des services techniques, des personnes sont venues s'informer. 8 personnes en tout, ont échangé sur le dossier soumis à enquête publique avec le commissaire enquêteur chargé de la permanence.

En tout 29 contributions ont été recueillies-27 sur registre dématérialisé (mails et inscriptions sur registre confondus- 1 contribution en doublon) et 2 sur registre papier.

Le registre électronique a été très largement utilisé. Ce moyen d'expression, non obligatoire dans ce type d'enquête, se révèle donc efficace pour une participation du public.

Aucune contribution n'a été portée sur les registres déposés en préfecture.

On constate néanmoins d'après les statistiques du registre dématérialisé que le nombre de visiteurs sur le site s'élève à 40 le 10 octobre et dépasse les 80 le 26 octobre.



Les contributions proviennent (lieu déclaré par les contributeurs)

- 11 de Saint Priest (notamment du quartier des Marandiers)
- 2 de Décines

- 1 de Toussieu
- 8 de Valencin
- 2 de Vaulx en Velin
- 2 de Saint Pierre de Chandieu
- 1 de Bron
- 1 de Mions.

Les contributions émanent en majorité de particuliers mais 2 associations ont participé : le collectif Forêt de Feuilly de Saint Priest et MARIBA (Mouvement Associatif Riverains Bron Aviation) avec une lettre en pièce jointe signée également par d'autres associations.

On peut également signaler une contribution de la ville de Vaulx-en-Velin. La mairie de Vaulx-en-Velin a aussi transmis une délibération prise en dehors des délais de l'enquête. Cette délibération n'apporte par ailleurs pas d'éléments nouveaux.

C . 2 . C L Ô T U R E D E L ' E N Q U Ê T E

L'enquête publique s'est achevée le vendredi 28 octobre à 16h.

Certains des registres papier des 27 communes qui auraient dû être retournés rapidement aux services de la Préfecture sont arrivés près d'un mois après cette clôture. La commission d'enquête a donc demandé au service organisateur de la Préfecture un report de la remise du rapport au 16 janvier 2023 et en a informé le Tribunal administratif.

La commission d'enquête s'est assurée de la clôture des registres par les maires ou la Préfecture.

Au titre des consultations, la Commission d'enquête a souhaité conduire à la DGAC l'ensemble des contributions et aussi une question complémentaire afin de recueillir ses réponses et ce le 29 novembre lors d'une réunion par visioconférence. Ces réponses nous sont parvenues par mel du 21/12/2022 puis par RAR.

D . ANALYSE DES CONTRIBUTIONS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Cf. Annexe 1 Contributions du public
Cf. Annexe 2 PV de synthèse de la commission
Cf. Annexe 3 Réponses du Maître d'ouvrage

Les observations, qui se présentent comme des oppositions au projet de PSA portent sur les thématiques suivantes :

D . 1 . LES NUISANCES SONORES

Celles-ci sont déclarées directement liées au nombre de vols, à la faible altitude de vol et à la conception même de certains avions.

La situation peut se dégrader davantage avec la révision de PSA de l'aéroport de Bron, en contradiction avec la charte.

Cette charte établie pour la période 2022-2027 avec l'aéroport de Bron ne semble d'ores et déjà pas respectée : des habitants constatent des vols après 22h et avant 8h le week-end.

Réponse du maître d'ouvrage

« L'affirmation selon laquelle « la situation peut se dégrader davantage avec la révision de PSA de l'aéroport de Bron, en contradiction avec la charte » environnementale existante n'est pas justifiée. Un PSA se borne à limiter la hauteur des constructions aux abords des aérodromes. Les surfaces délimitées par le PSA ne sont pas liées au nombre de vols, à la conception des avions, aux procédures de navigation donc aux altitudes de vol. En d'autres termes, un PSA n'a pas pour objet de définir la circulation d'aérodrome et les trajectoires associées. »

Avis de la commission d'enquête

Les nuisances sonores sont une des conséquences indéniables de l'utilisation de l'aérodrome. Toutefois, il n'est pas fondé de craindre l'augmentation du trafic, du seul fait de la révision du PSA.

D.2. LA NATURE ET LA TRAJECTOIRE DU TRAFIC

Pour certains contributeurs, si les transports sanitaires sont tolérés, la plupart des vols des jets privés n'ont pas vocation à l'être. Certains avions type Falcon ou Piaggio devraient être interdits ou du moins réglementés. Aux petits avions de tourisme, se sont ajoutés des vols commerciaux.

Les « tours » (notamment les cycles d'atterrissages-décollage pour entraînement des pilotes) des avions sur les villes devraient être interdits, l'aéroport de Lyon Bron est devenu trop proche des zones habitées.

Des entreprises de maintenance installées génèrent plus de trafic d'avions imposants.

Réponse du maître d'ouvrage

« Le PSA est élaboré en fonction des caractéristiques du système de pistes de chaque aéroport. Ce sont ces dernières qui permettent d'accueillir ou non certains aéronefs.

Concernant les trajectoires, ces dernières sont incluses dans les surfaces du PSA, mais elles seraient exactement les mêmes en l'absence de servitudes.

De plus, il convient de noter que le stade ultime de développement de l'aéroport utilisé pour modéliser le PSA est identique à la situation actuelle. Ainsi, le nouveau PSA de Lyon-Bron ne constitue pas une étape préliminaire à une extension de l'aéroport.

Il convient néanmoins de rappeler que la notion de « développement à long terme » d'un aéroport ne préjuge pas d'une extension future d'un aéroport, extension qui, si elle était envisagée, impliquerait nécessairement une étude d'impact et le cas échéant une évaluation environnementale (article R. 122-

2 du code de l'environnement : « Les autres modifications ou extensions de projets soumis à évaluation environnementale systématique ou relevant d'un examen au cas par cas, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement sont soumises à examen au cas par cas. »). »

Avis de la commission d'enquête

Le projet de PSA ne modifie en rien les règles d'utilisation de l'aéroport fixées par la DGAC. L'aéroport de BRON étant un terrain contrôlé, les procédures d'arrivées et de départs font l'objet de publications et de contrôle par la DGAC. Ces procédures ne sont pas modifiées avec le projet de PSA. La notion de « développement à long terme » est traitée plus loin.

D.3. LA PRÉSENTATION DU DOSSIER

Il est souligné par l'association MARIBA que la notice du dossier d'enquête est opaque pour le grand public et totalement muette sur tout ce qu'impliquent l'usage de l'aérodrome et la pratique de l'aviation générale dans le cadre de ce PSA. « Le dossier d'enquête publique invoque le développement de la plate-forme sans produire d'éléments détaillés, typologiques, qualitatifs et quantitatifs, sur le trafic actuel et le trafic envisagé. »

La notice explicative se borne à affirmer une nécessaire mise en conformité avec l'arrêté modifié de 2007 sans démontrer pourquoi elle serait justifiée.

Réponse du maître d'ouvrage

« L'association MARIBA indique que « le dossier d'enquête publique invoque le développement de la plate-forme sans produire d'éléments détaillés, typologiques, qualitatifs et quantitatifs, sur le trafic actuel et le trafic envisagé » en détournant le sens du propos contenu dans la note annexe.

En effet, la phrase complète indique que « /e plan de servitudes aéronautiques (PSA) a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi pour préserver le développement à long terme de la plate-forme ». Or il a été rappelé précédemment que le développement à long terme de la plate-forme (appelé stade ultime) est identique au stade actuel.

Par ailleurs, il est regretté que « la notice explicative se borne à affirmer une nécessaire mise en conformité avec l'arrêté modifié de 2007 sans démontrer pourquoi elle serait justifiée ».

Rappelons que l'actuel PSA, datant de 1984, respecte des spécifications techniques établies en 1977.

L'évolution des infrastructures, technologies et procédures du transport aérien sur les 45 dernières années justifie une modification des spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques. L'objet même du projet soumis à enquête publique est l'adaptation du PSA aux normes en vigueur, prévues par l'arrêté modifié de 2007. »

Avis de la commission d'enquête

Conformément à la réglementation, le projet de PSA est envisagé dans la configuration de la plateforme « dans son développement à long terme », ce qui peut induire le public en erreur. En l'occurrence, l'état de la plateforme pris en compte dans l'étude correspond au stade actuel (pas de projet de création ou d'agrandissement de piste à long terme). Le projet de PSA n'a pas pour objet l'augmentation des capacités de la plateforme.

D.4. L'IMPACT DU FUTUR PSA PRÉSENTÉ À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Des observations au sein de contributions pointent que la révision du PSA de Lyon-Bron a pour conséquence d'impacter 27 communes contre 20 actuellement, et d'agrandir la longueur du PSA à 32 km (actuellement à 31 km) et d'agrandir également la largeur à 12 km (actuellement de 6 km) et donc que l'agrandissement de ce PSA impacterait un plus grand nombre d'habitants.

Pour MARIBA toujours, « l'impact très significatif en matière de nuisances sonores résultant des évolutions géométriques de trajectoires plus basses et de surfaces intérieures plus étendues n'est pas exposé et encore moins justifié.... L'alibi de la sécurité aérienne va accroître la surface d'évolution et les trajectoires à basse altitude des aéronefs. »

« Ce PSA n'est pas conforme à la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil européen du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation environnementale des incidences de certains plans et programmes, le fait que l'État n'ait, en matière d'aviation générale, pas transcrit ou transcrit incomplètement en droit français cette directive ne fait pas obstacle à ce qu'elle soit appliquée au cas d'espèce, l'administration ayant toute faculté pour soumettre ce PSA à évaluation environnementale. »

Réponse du maître d'ouvrage

« L'argument soulevé est le suivant :

« Ce PSA n'est pas conforme à la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil européen du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation environnementale des incidences de certains plans et programmes, le fait que l'État n'ait, en matière d'aviation générale, pas transcrit ou transcrit incomplètement en droit français cette directive ne fait pas obstacle à ce qu'elle soit appliquée au cas d'espèce, l'administration ayant toute faculté pour soumettre ce PSA à évaluation environnementale ».

Cependant, la directive précitée a été entièrement transposée en droit interne par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004. Sont, ainsi, codifiées aux articles L. 122-4 et suivants du code de l'environnement, les dispositions qui traitent de « l'évaluation de certains plans et programmes ayant une incidence notable sur l'environnement ».

L'article L. 122-4 soumet à évaluation environnementale systématique « les plans et programmes qui sont élaborés dans les domaines des (...) transports et qui définissent le cadre dans lequel les projets mentionnés à l'article L. 122-1 pourront être autorisés (...) ».

Aussi, « font l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou après examen au cas par cas par l'autorité environnementale : (...)

2° les plans et programmes (...) qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets pourra être autorisée si ces plans sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement » ;

3° les modifications des plans et programmes mentionnés au II et au 1° et au 2° si elles sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ».

C'est notamment ce qu'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision n° 447 123 du 28 octobre 2021

concernant les plans d'expositions au bruit qui « se bornent à recenser les actions déjà engagées ou prévues au titre de la lutte contre les nuisances sonores, avec l'accord des autorités compétentes pour leur mise en œuvre, et à définir des objectifs indicatifs de réduction du bruit dans certaines zones exposées. » Le Conseil d'Etat a donc considéré que « ces plans ne peuvent être regardés comme ayant pour objet de définir le cadre de mise en œuvre de travaux ou projets et ne sont donc pas au nombre des plans et programmes au sens de l'article L. 122-4 du code de l'environnement, pris pour la transposition de l'article 3 de la directive 2001/42/CE, qui doivent être soumis à une évaluation environnementale préalable. »

De même, le PSA se borne à mettre en œuvre les spécifications techniques prévues par voie réglementaire dans le seul objectif de préserver la sécurité de la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Il n'a pas pour objet de définir le cadre de mise en œuvre de travaux ou projets et n'est donc pas au nombre des plans et programmes au sens de l'article L. 122-4 du code de l'environnement, pris pour la transposition de l'article 3 de la directive 2001/42/CE, qui doit être soumis à une évaluation environnementale préalable.

En conclusion, la réglementation en vigueur, résultant de la transposition complète de la directive 2001/42/ CE invoquée, ne prévoit pas à juste titre l'obligation d'une évaluation environnementale d'un projet établissant un PSA. »

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête entend le raisonnement émis par l'association MARIBA mais en l'état actuel du cadre législatif, le projet de PSA n'est pas soumis à évaluation environnementale. La soumission ou non d'un projet de PSA à évaluation environnementale est une question purement juridique il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer sur cette question.

E . Q U E S T I O N C O M P L É M E N T A I R E A U M A I T R E D ' O U V R A G E P A R L A C O M M I S S I O N D ' E N Q U Ê T E

Supplémentairement aux éléments soulevés par le public, la commission d'enquête a questionné la DGAC pour des compléments d'informations sur le sujet suivant : (Cf. Annexe 2)

Le plan général du projet de PSA présente sur un même document le PSA en vigueur et celui projeté (Nota : ce qui pouvait induire le Public en erreur avec le Code couleur choisi).

La coupe A-A' présente un profil en long du futur PSA. Pour les distances les plus éloignées, celui-ci ne fixe pas d'altitudes symétriques : 346 m au Nord et plus de 400 m au sud. Quelle est la raison de cette différence ?

Réponse du maître d'ouvrage

« Non, seul le projet de PSA est représenté sur le plan général A1 ou sur le plan détaillée A2.

A noter que les trouées de décollages sont représentées en bleu sur ces plans lorsque qu'elles deviennent plus contraignantes que les trouées d'atterrissages.

Une adaptation globale au sud a été nécessaire afin de préserver le terrain naturel et les nombreux obstacles, de ce fait la dernière section de la trouée d'atterrissage Sud/Est est constituée d'un plateau

horizontal calé à 400, 86 m (note annexe § 1.9.5). »

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse du MO.

F . C O N C L U S I O N S D E L A C O M M I S S I O N

En conclusion de cette enquête, en l'état du dossier, au vu des éléments transmis, après avoir analysé les observations du public et consulté le maître d'ouvrage,

Considérant sur la forme :

- Le contenu du dossier soumis à l'enquête, bien que très technique répond à la réglementation,
- La nécessité de réviser le PSA en vigueur datant du 25 mai 1984 pour l'aérodrome de Lyon BRON compte tenu de l'évolution des surfaces de base des servitudes aéronautiques définies dans l'arrêté du 07/06/2007, et par le fait que le PSA en vigueur protège les trouées d'atterrissage et non les trouées de décollage,
- Les mesures de publicité et d'information envers le public ont été satisfaisantes,
- La participation du public, notamment grâce à la mise en œuvre du registre électronique, a été possible et significative,
- La réponse du MO aux observations du public dans son courrier du 21/12/2022,

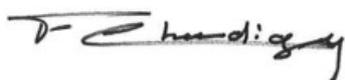
Considérant sur le fond :

- L'intérêt de préserver la sécurité des vols sur l'aérodrome de Lyon BRON,
- La révision du PSA en vigueur approuvé le 25 mai 1984 pour l'aérodrome de Lyon Bron est nécessaire compte tenu de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié en 2012 et 2015 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques pour préserver la sécurité des vols sur l'aérodrome,
- Les cinq mesures d'adaptations globales proposées et les neuf adaptations cylindriques prenant en compte des spécificités particulières du terrain ou des constructions existantes (Arbres, pylones, réservoirs d'eau, etc...),
- Le PSA, dans le cadre actuel de la législation, n'est pas soumis à évaluation environnementale et c'est une problématique purement juridique qui ne relève pas de la compétence de la commission d'enquête,

- - La sensibilité locale particulière de toute procédure concernant le fonctionnement de l'aérodrome a conduit le public à s'exprimer sur les thématiques d'exploitation de la plateforme (nuisances sonores, trafic), Les contributions ne sont donc pas pour la majorité en lien direct avec l'objet de l'enquête.

La commission donne un **AVIS FAVORABLE** au projet de révision du Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de BRON présenté par la DGAC (Ministère chargé des transports-Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires).

Fait à Lyon, le 13 janvier 2023



Françoise CHARDIGNY



Jean-Loup BACHET



Pierre-Henry PIQUET

G . A N N E X E S

ANNEXE 1. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

ANNEXE 2. PV DE SYNTHESE DE LA COMMISSION

ANNEXE 3. REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

ANNEXE 1. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

ID Unique	Provenance	Nom	Prénom	Organisme	Date de dépôt	Anonyme	Ville	Objet de la contribution	Texte de la contribution	Pièce(s) jointes
@1	E-registre		Cff	Collectif Forêt de Feuilly	09/10/2022 15h10	non	Saint-Priest	Nuisances sonores	<p>Les habitants de St Priest, proches de la forêt de Feuilly et des hauts de Feuilly ont constaté une recrudescence des nuisances dues au trafic aérien, alors qu'une nouvelle charte 2022-2027 pour l'environnement de l'aéroport Lyon-Bron a été signée le 5 mai dernier, sensée « contenir de réelles améliorations pour les San-Priots les plus impactés par le trafic aérien ».</p> <p>Or, depuis approximativement la même date, les hélicoptères qui empruntent le couloir des secours semblent voler plus bas, et être plus nombreux. De plus, bon nombre de petits avions de tourisme, parfois très bruyants, et même après 22h continuent à circuler soit sur le couloir de secours, soit en perpendiculaire.</p> <p>Certains de ces engins génèrent une nuisance sonore très forte, avec des vibrations allant jusqu'à faire trembler la vaisselle.</p>	-
@2	E-registre				10/10/2022 15h10	oui	Saint-Priest	Non-respect des horaires de vol autorisés depuis l'aéroport de Bron	<p>Habitants de Saint Priest Manissieux, nous subissons régulièrement des nuisances sonores causées par l'activité de l'Aéroport de Bron :</p> <p>.Vols d'avions de tourisme après 22h en semaine</p> <p>.Vols d'avions de tourisme avant 8h le week-end</p> <p>C'est totalement inadmissible!</p> <p>La santé de nos enfants en jeu!</p>	-
@3	E-registre	ARASPIN	Joanna		10/10/2022 18h10	non	Saint-Priest	Enquête aéroport bron	<p>Nous sommes particulièrement gênés dans notre vie quotidienne par le bruit de certains avions notamment ceux à hélice qui volent également très bas. Les horaires de décollage ou d'atterrissage définis dans la charte ne sont pas respectées.</p>	-
@4	E-registre	LEMETAYER	Pierre		10/10/2022 18h10	non	Saint-Priest	Contribution avis Aéroport de Lyon Bron	<p>La charte soit disant signée avec l'aérodrome de Bron pour limiter les tours de piste n'est pas respecté selon moi : nous entendons des vols parfois après 23h, vers 6h du matin et ce même le dimanche !!!</p> <p>Ce sont en plus pour la plupart des jets privés donc sans aucun intérêt public, contrairement aux hélicoptères transportant des malades.</p> <p>De plus ces avions circulent beaucoup trop bas ce qui est très dangereux pour les habitations se situant aux abords de l'autoroute, c'est une aberration écologique et sécuritaire !!</p>	-
@5	E-registre	LAURENT	Jérôme		11/10/2022 08h10	non	Saint-Priest	pas d'augmentation des nuisances sonores	<p>Bonjour,</p> <p>Je réside sur le secteur de Manissieux sur la commune de St PRIEST. Nous sommes venus vivre sur ce secteur en raison du calme de l'environnement. Depuis un projet de modification de l'aire autoroutière est en cours avec le risque d'une aggravation des nuisances sonores et de pollution. Nous ne souhaitons pas que s'y rajoute de nouvelles nuisances sonores en lien avec la révision des plans de servitude aéronautique.</p> <p>Vous en remerciant par avance,</p> <p>Jérôme LAURENT</p>	-
E6	E-mail	PH GUILLAUD			11/10/2022 12h10	non		Enquête aéroport Bron	<p>Bonjour, Habitant aux Marandiers à Saint Priest, je vous fait part des nuisances importantes occasionnées par cet aéroport sur plusieurs communes riveraines, pour une utilité qui me semble à justifier aujourd'hui et, à minima, un fonctionnement à régler plus drastiquement. Sur l'utilité de cet aéroport je pense que vous avez des études, il semble surprenant d'avoir une telle installation uniquement dédiée à l'aviation d'affaire si proche de la ville alors que Saint exupéry est sous utilisé. Sur le fonctionnement: - certains avions de grande taille type Falcon...ou bruyants à hélices type Piaggio devraient être interdits voire réglementés (horaire , trajectoire) pour limiter les nuisances la nuit, le matin dès 6h, le soir après 20h, éviter les trajectoires sur la ville de Saint Priest (avec des écoles et des cités entières dérangées fortement). Les trajectoires sur la rocade et les zones non habitées devraient être obligatoires. Les tours sur la ville pour se présenter dans l'axe de la piste même avec des petits avions devraient être interdits. - Les hélicoptères devraient être réglementées : pas de vol à basse altitude et le week-end. A votre disposition. Philippe Guillaud Envoyé depuis l'application Mail Orange</p>	-

E11	E-mail				14/10/2022 15h10	oui		NUISANCES SONORES AÉRIENNES	Bonjour Habitant Les Marendiers, quartier en 1ère ligne, nous subissons de plus en plus des nuisances sonores aériennes. En particulier les insupportables Piaggio Les gros avions de lignes volent de plus en plus bas Certains avions de tourisme ne doivent pas être équipé d'un pot d'échappement homologué. Sans compter les hélicoptères de l'armée qui survolent à trois ou quatre le lotissement et toute la commune de Saint Priest. Tout cela est bien connu de tous les politiques et décideurs régionaux mais rien n'est fait. Je pensais que la charte mise en place allait être efficace, je me suis bien trompé. Si seulement les auteurs de ces infractions à cette charte étaient réprimandés et verbalisés il y aurait peut-être de l'amélioration. En attendant la santé et le bien-être de tous les riverains se dégrade. Dans l'attente et l'espoir de la prise en compte de cet échange..... Cordialement ALEX Daniel 36 rue Arthur Rimbaud 69800 st Priest Obtenir Outlook pour Android	-
@7	E-registre				14/10/2022 16h10	oui	Saint-Priest	Plan de servitudes aéronautiques	Bonjour, L'enquête publique organisée par la Préfecture concerne la révision du plan de servitudes Aéronautiques. Son rôle est de préserver la sécurité de la circulation aérienne, en limitant les hauteurs d'obstacles naturels ou artificiels (végétaux ou constructions) aux abords immédiats de l'aéroport. Je crains fort que les revendications concernant le bruit des avions (les Piaggio, inadmissible!), le non respect de la charte soit disant signée avec l'aérodrome de Bron pour limiter les tours de piste, seront considérées hors sujet. L'aéroport de Lyon-Bron est maintenant trop proche des zones habitées générant beaucoup de nuisances. Pourquoi ne pas transférer toute l'activité aérienne sur le site de l'aéroport Saint-Exupéry ? Avec l'aéroport de Lyon-Bron et le projet de passage de l'A46 à 2x3 voies et de l'aménagement du shunt de Manissieux, les résidents du lotissement Les Marendiers de Saint-Priest sont victimes de beaucoup de pollutions !	-
@8	E-registre				15/10/2022 08h10	oui	Saint-Priest	RÉVISION DU (PSA) DE DÉGAGEMENT DE L'AÉROPORT DE LYON-BRON	La révision du PSA de Lyon-Bron a pour conséquence d'impacter 27 communes ! contre 20 actuellement, et d'agrandir la longueur du PSA à 32 km (actuellement à 31 km) et agrandir également la largeur à 12 km (actuellement de 6 km!). Alors non ce n'est pas possible d'agrandir ce périmètre, car actuellement la population souffre énormément aux décollages et atterrissages des appareils, volant très bas, lors de ces manoeuvres, au dessus des habitations environnantes L'agrandissement de ce PSA impacterait un plus grand nombre d'habitants. Alors oui nous sommes opposés à cette révision pour agrandissement alors que cet équipement est très mal placé par rapport aux villes environnantes et très proches	-
@9	E-registre	ROY	Stephane		16/10/2022 15h10	non	Décines-Charpieu	Bruit des avions	Bonjour, habitant à Décines Champ-blanc, le bruit des avions est un vrai fléau pour les habitants. Malgré la charte aéroport, le bruit ne fait qu'augmenter depuis 20 ans. A l'époque il y avait déjà trop de petits avions de loisirs, et depuis quelques années, ce sont ajoutés des vols commerciaux quotidiens avec un bruit beaucoup plus intense. Trop près des communes il est devenu nuisible .	-
@10	E-registre				17/10/2022 17h10	oui	Décines-Charpieu	Bruit des avions	Bonjour, Je confirme le dérangement causé par les avions en particulier sur la zone des lotissements de Décines sud. Ce sont notamment les petits avions de loisirs qui effectuent leurs "rondes" souvent très bas et avec des moteurs assez bruyants. Mais à cela s'ajoutent les avions commerciaux qui décollent ou atterrissent régulièrement dans les environs et qui sont très bruyants également. Cordialement	-
E12	E-mail	LILIANE RAOULX			23/10/2022 06h10	non		TR: TR: Réponse à l'enquête publique concernant l'aéroport de Bron	Envoyé de mon Galaxy A20 Orange	-

@13	E-registre	GUILLAUD	Philippe		23/10/2022 08h10	non	Saint-Priest	Nuisances aeroport Bron	<p>Apparemment beaucoup de nuisances proviennent d'entreprises de maintenance aéronautique implantées sur l'aéroport de Bron, elles génèrent du trafics d'avions imposants, puissants et bruyants.</p> <p>Je pense à la Société Harmony jet avec des départs et arrivées de jet type Falcon 50 , Embraer....qui repartent sur l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne ou le Royaume Uni.</p> <p>Je pense aussi à l'entretien des Piaggio très bruyants.</p> <p>Ces entreprises n'offrent pas un service qui nécessite une localisation si près de la ville, contrairement à l'aviation d'affaire ou au transport sanitaire...elles seraient sûrement mieux à St Exupery ...</p>
@14	E-registre	M & MME	P & J		23/10/2022 16h10	non	Saint-Priest	RÉVISION DU PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES (PSA) DE DÉGAGEMENT DE L'AÉROPORT DE LYON-BRON	<p>Habitants de St Priest les Marendiers, nous constatons une recrudescence des nuisances sonores due au trafic aérien avec une altitude très basse.</p> <p>Une journée en semaine, j'ai même comptabilisé une trentaine de passages d'avions de type Cessna en ...1 heure. Passage ne veut pas dire atterrissage et décollage. L'avion tournait au-dessus du lotissement.</p> <p>De plus les avions de type Piaggio font un vacarme énorme.</p> <p>Les vols d'avions se font également pendant les horaires de nuit (à l'aube et après 23h) et le Week-end.</p> <p>Cette nuisance sonore s'ajoute à celle provenant de la circulation routière des autoroutes.</p> <p>Pour terminer, notre toit et terrasse, sont systématiquement noircis par la pollution engendrée par le passage des avions au-dessus de nos habitations.</p> <p>Est-ce qu'un organisme est désigné pour veiller au respect de la charte actuelle ?</p> <p>La charte prend-elle en compte les désagréments occasionnés au quotidien des riverains ?</p>
@15	E-registre	MARCHAND	Gilles	Particulier	26/10/2022 19h10	non	Valencin	Nuisance de certains modeles d'avion	<p>La nécessité de l'aéroport n'est pas remise en question et bien qu'étant en plein milieu des trajectoires à Valencin à mon domicile ou à Decines à mon entreprise, certains types d'avions sont acceptables alors que d'autres provoquent de véritables nuisances et c'est totalement incompréhensible qu'ils soient tolérés tellement ils sont bruyants notamment sur des lignes régulières ce qui n'en fait pas des nuisances occasionnelles mais permanentes qui pourraient parfaitement être gérées en éliminant ce type d'aeroneff.</p>
@16	E-registre				26/10/2022 21h10	oui	Valencin	Nuisance aérodrome Bron	<p>Bonjour</p> <p>Nous habitons la commune de Valencin et nous regrettons de subir les nuisances sonores dues aux différents passages de jets, avions en direction ou au départ de Bron.</p> <p>Ceux ci passent à faible altitude. Par ailleurs, de par leur conception, ces avions sont pour certains très bruyants.</p> <p>Nous déplorons fortement situation.</p> <p>Cordialement</p>
@17	E-registre	HORTAIL	Cédric		27/10/2022 06h10	non	Valencin	Bruit des avions	<p>Bonjour,</p> <p>Je me permets de vous écrire concernant les servitudes.</p> <p>Habitant Valencin, nous espérons que le plan des servitudes sera respecté. En effet, au dessus de notre habitation nous avions constaté que le bruit était particulièrement conséquent, le seuil était dépassé suite à des analyses. Aujourd'hui nous remarquons une grande amélioration.</p> <p>Par avance merci,</p> <p>Bonne réception.</p>

@18	E-registre	DARNAND	Monique		27/10/2022 15h10	non	Vaulx-en-Velin	AEROPORT DE LYON-BRON	<p>Je suis résidente à Vaulx-en-Velin, précisément au Village et certains jours, le trafic aérien est très désagréable pour diverses raisons énoncées ci-dessous.</p> <p>- Ne parlons pas des avions sanitaires qui sont très bruyants ; j'avais cru comprendre que des améliorations sonores seraient envisagées pour de ce type d'appareil.</p> <p>- Les jours de beau temps, de nombreux vols de petits avions passent aux dessus des lotissements, immeubles au Village, faisant des aller-retour ou des boucles ; ce bruit incessant est très pénible et atteint chacun nerveusement.</p> <p>- Il semblerait que de plus en plus de gros avions décollent de Bron, volent également au-dessus du village et à basse altitude. Il y a quelque temps j'ai constaté qu'un avion assez important, volait à très basse altitude une fois la nuit tombée ; je me suis même demandée s'il n'allait pas heurter quelque chose avant d'atterrir à Bron tellement il était bas !</p> <p>- Nous avons souvent le passage des hélicoptères SAMU, Armée, Gendarmerie</p> <p>Pour toute ces raisons, je suis opposée à un agrandissement de l'aéroport de Bron et demande à ce que les vols soient plus orientés sur le Parc de Miribel Jonage ou ailleurs plutôt que sur les habitations, ne serait-ce pour éviter une grave catastrophe en cas d'accident. Je demande à ce que les couloirs de vols soient respectés par les pilotes car j'avais cru comprendre que le Village ne devait pas être impacté par ces nuisances aériennes.</p> <p>Merci de votre attention</p>	
@19	E-registre				27/10/2022 16h10	oui	Toussieu	<p>désaccord sur la révision du plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Bron</p> <p>Alors que toutes les décisions devraient considérer en premier lieu l'impact environnemental, la transition énergétique et les économies d'énergie cette révision du plan de servitudes aéronautiques visant à développer un aérodrome à des fins privées, pour le confort de quelques uns, générant de la nuisance pour des dizaines de milliers d'autres est une hérésie et un non-sens pour un équipement situé en zone urbaine.</p> <p>Nous sommes très loin d'un équipement d'intérêt général bien que cet aérodrome soit en partie financés sur fonds publics (région, conseil départemental, métropole, caisse des dépôts et consignations, Chambre de Commerce et d'Industrie).</p> <p>De plus, depuis le covid le trafic de l'aérodrome de Bron s'est intensifié avec des avions Piaggio Avanti hyper bruyants volant à basse altitude, dans des créneaux horaires très gênants, en particulier la nuit.</p> <p>Les usagers de l'agglomération de Lyon ont déjà à disposition l'aéroport de Saint-Exupéry et la clientèle d'affaires devrait, elle aussi, réduire son impact environnemental et donc sa consommation d'énergie et repenser ses modes et fréquences de déplacement.</p> <p>La qualité de vie des habitants ne doit pas être dégradée dans le seul but d'augmenter des intérêts privés.</p>		

@20	E-registre	CORNOUILLER	Fabien		27/10/2022 18h10	non	Valencin	Réduire la voilure !	<p>Bonjour,</p> <p>Sur la commune de Valencin (38), nous subissons les nuisances des avions de l'aéroport de St Exupéry en plus de celles de l'aéroport de Lyon-Bron.</p> <p>Nous avons tous les jours un avion avec le nez plat qui passe et fait un vacarme assourdissant => direction Bron.</p> <p>En plus de cela, tous les jours aussi, et même plusieurs fois par jour, des petits avions, qui volent à basse altitude, avec un bruit qui dure très longtemps après leur passage, encore plus les jours où le temps est calme. Ces avions (j'ignore si ce sont des avions de plaisance ou non) survolent les villages, les maisons et propriétés privées à très basse altitude, je trouve cela irrespectueux pour les gens qui s'y trouvent, et je voudrais bien savoir si cela est considéré comme une atteinte à la propriété privée.</p> <p>Provenance et direction de ces petits avions => Bron.</p> <p>Nous, citoyens de bas étage, on nous demande de moins polluer, de se chauffer moins, mais les avions (qui recrachent bien plus de polluants que notre voiture pour aller travailler), continuent bien de voler au-dessus de nos têtes, qu'ils soient pleins ou vides d'ailleurs.</p> <p>Nous sommes des populations ancrées (pour la plupart) depuis plusieurs générations dans les territoires, et, par nos modes de vie, nous rendons plus à la nature que ce que nous lui prenons, nous respectons notre environnement.</p> <p>Nous nous efforçons de limiter notre impact sur nos voisins (travaux bruyants etc...), et nous subissons le passage des avions au-dessus de nos têtes, qui ont un impact esthétique, environnemental, bruyant.</p> <p>Aujourd'hui, il faut que l'aéronautique "réduise la voilure" sur notre secteur. Nous subissons trop de nuisances liées aux avions.</p>
@21	E-registre				28/10/2022 11h10	oui	Valencin	CONTRE	<p>Bonjour,</p> <p>Il existe une charte environnementale pour limiter l'impact de Bron mais elle n'inclut pas Valencin (ni un représentant) car nous ne devrions pas être impactés. Mais nous sommes touchés. Nous sommes particulièrement impactés par la trajectoire d'atterrissage basse (vitesse/direction et altitude) bien au-dessus des niveaux sonores indiqués dans le PEB. C'est très impactant et ignoré, ce n'est même pas inclus dans la charte environnementale de Bron. Je suis donc opposé à toute extension jusqu'à ce qu'il y ait une amélioration démontrée à la suite de la mise en œuvre de cette charte et que le bruit des avions à l'atterrissage soit réduit bien conformément au PEB.</p> <p>Les avions qui vont à Bron sont trop bas et trop bruyants. Contre le développement de Bron parce qu'il n'y a pas d'approche proactive pour cela à Valencin peut-être parce que cela ne touche qu'une petite partie de ma commune. Aucune conséquence pour les aéroports. C'est comme une invasion de notre vie privée. Les avions pourraient facilement s'éloigner légèrement de Valencin à l'ouest de 100 mètres et avoir un impact extrêmement positif sur notre commune et survoler des champs au lieu de maisons.</p> <p>Vous en remerciant,</p> <p>Alain</p>
E22	E-mail	DE PIZZOL VANESSA			28/10/2022 12h10	non		observations enquête publique 2022	<p>Monsieur, Madame L'objet de cette enquête publique concerne la révision du plan des servitudes aéronautiques. Une précédente enquête publique avait fait état des nuisances sonores, en 2013. Depuis lors, en tant qu'habitant de Saint Pierre de Chandieu située sur le couloir de navigation des vols d'affaire, privés, et militaires (hélicoptères) liés à l'aéroport de Bron, j'ai pu constater une intensification importante du trafic, tous éléments confondus, particulièrement depuis la période Covid. Les nuisances sonores sont très sensibles également en dehors des heures ouvrables. Concernant le trafic des jets, j'ai pu également constater que les appareils sont pour certains très conséquents et volent relativement bas en phase de descente vers l'aéroport de Bron. Vous remerciant pour votre attention, je vous adresse mes salutations les meilleures, Vanessa De Pizzol 69 ch. De villeneuve 69780 Saint Pierre de Chandieu</p>

@23	E-registre	PAGANO	Jennifer		28/10/2022 12h10	non	Valencin	Contre les nuisances de Lyon-Bron	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour cet espace où nous pouvons nous exprimer et être je l'espère, lus et entendus. Au regret, en revanche, de voir le peu de diffusion de l'information ce qui ne rend donc pas une représentation juste de la position de l'ensemble des populations impactées. De plus, à la lecture, impossible de comprendre ce qui est, ce qui change, pourquoi et quels en sont ou seraient les impacts.</p> <p>Mon avis en tant qu'habitant de Valencin (côté Chaponnay) reste toutefois inchangé.</p> <p>Valencin ne devrait pas être impacté par Bron en termes de nuisance sonore et pourtant, nous, habitants, le déplorons surtout lors des atterrissages qui peuvent être jusqu'à assourdissants. De ce fait, les paramètres d'altitude et de vitesse au-dessus de nos habitations devraient être évaluées, mesurées et corrigés lorsque nécessaire afin de respecter le niveau sonore au sol. Le nombre de vols et les horaires se devraient aussi d'être raisonnés en termes d'impacts économique, écologique et de santé publique.</p> <p>Je suis donc CONTRE le développement de l'aéroport de Bron et pour la maîtrise, la mesure et la réduction des impacts actuels.</p> <p>Merci pour la prise en compte de ma contribution.</p> <p>Bien cordialement.</p>	
@24	E-registre	WOLF	François	MARIBA	28/10/2022 13h10	non	Bron	contribution des associations d'habitants des communes riveraines de l'aérodrome de Bron à l'enquête publique sur le PSA	<p>Nous renvoyons à la pièce jointe qui est établie par un ensemble d'associations d'habitants de communes riveraines.</p>	contribution enquête publique PSA BRON associations de riverains.pdf
@25	E-registre				28/10/2022 13h10	oui	Valencin	Contre de nouvelles nuisances	<p>Bonjour,</p> <p>Habitant la commune de Valencin, nous subissons au quotidien les nuisances sonores des avions et jets en provenance des aéroports environnants, notamment Lyon-St Exupery et Lyon-Bron. Ces nuisances sont directement liées au nombre de vols, à la faible altitude et à la conception même de certains avions/jets. Nous ne souhaitons pas que la situation se dégrade davantage sur notre commune avec la révision de PSA de dégagement de l'aéroport de Bron. Il est nécessaire de mesurer, contrôler et maîtriser davantage les impacts sur les villages et les populations.</p> <p>Vous remerciant par avance pour votre considération,</p> <p>Cordialement</p>	

@26	E-registre	FISCHER	Matthieu	Ville de Vaulx en Velin	28/10/2022 13h10	non	Vaulx-en-Velin	Contribution de la ville de Vaulx en Velin à l'enquête publique sur le PSA	<p>Le projet de révision du PSA soulève plusieurs interrogations pour Vaulx en Velin et ses habitants.</p> <p>- L'extension de la zone de survol Concernant Vaulx-en-Velin, l'élargissement de cette zone impacte l'ensemble du territoire urbain (donc hors zone du Grand Parc et îles sur le Vieux Rhône). Cela représente 52 795 personnes impactées (INSEE 2019) par les nuisances caractérisées principalement par du bruit ainsi que des vibrations liées à l'activité aéronautique de toutes catégories (loisirs et particulièrement l'aviation d'affaire), occasionnant des désagréments et gênes importantes jusqu'au sein de leur logement altérant de fait le bien être des habitants.</p> <p>- Une absence d'analyse sur l'impact environnemental, voire une détérioration des acquis</p> <p>Le dossier d'enquête publique rappelle que le PSA a vocation à assurer la sécurité des avions lors des phases d'approche, d'atterrissage et de décollage mais aussi de « préserver le développement à long terme de la plate-forme ». Or il n'est rien dit sur le projet de développement de l'aérodrome de Bron et sur les conséquences environnementales de son fonctionnement : bruit, pollution, risques technologiques.</p> <p>Un PSA doit viser deux types d'objectif : le premier d'ordre sécuritaire et le second d'ordre économique. Il serait donc attendu que le dossier d'enquête publique aborde les deux enjeux en détaillant les avantages et aussi les coûts, notamment environnementaux de cette activité en intégrant nécessairement les nuisances sonores et vibrations avec une évaluation de leurs intensités et des conséquences.</p> <p>- L'aérodrome de Bron s'est doté d'une charte qui met en avant les actions menées pour limiter la réduction des nuisances sonores. Celle-ci a été reconduite en mai 2022 pour la période 2022-2027</p> <p>La révision des PSA vient contredire les effets que peut avoir cette charte y compris pour l'aviation d'affaire dont l'impact et les nuisances ne sont traitées qu'à la marge alors même qu'elle serait amenée à se développer à travers ce nouveau PSA.</p> <p>Pour la ville de Vaulx en Velin, Matthieu Fischer Adjoint à Madame la Maire délégué à l'environnement, la transition écologique et l'urbanisme.</p>	
@27	E-registre	WOLF	François	MARIBA	28/10/2022 13h10	non	Bron	contribution des associations d'habitants des communes riveraines de l'aérodrome de Bron à l'enquête publique sur le PSA	<p>Cet envoi annule et remplace l'envoi effectué à 15h05 qui comprenait une erreur matérielle dans la pièce jointe .</p> <p>Nous renvoyons à la pièce jointe rectifiée qui est établie par un ensemble d'associations d'habitants de communes riveraines.</p>	contribution enquête publique PSA BRON associations de riverains.pdf

SAINT PIERRE DE CHANDIEU

N° Contribution	Contribution
1	<p>La taille des avions de Bron a tendance à augmenter. Les avions bruyants (Piaggio, nez en requin marteau) sont de plus en plus nombreux. Les vols nocturnes se démultiplient provoquant nuisances et troubles du sommeil (problèmes d'endormissement et réveils précoces). Nous sommes par conséquent fermement opposés à toute augmentation du trafic sur Bron Le contexte de sobriété énergétique s'y oppose également. Cordialement. Famille Zéribi</p>

MIONS

N° contribution	Contribution
1	<p>Je ne comprends pas que temps d'avions atterrissent à Bron petits et un peu plus gros qui font beaucoup de bruit le jour oui mais la nuit entre minuit et 3h du matin aussi du trafic on dit transport sanitaire ! Mais cela ne doit pas se présenter ts les jours ou les nuits qu'un organe est dispo mais tant mieux pour ceux qui les attendent.</p> <p>Ce jour un énorme avion est passé au dessus de notre maison mais semble-t-il n'atterrissait pas à Bron il a tourné en direction de Satolas.</p> <p>Espérons que cela s'arrange un peu.</p> <p>M Bonnet</p>

Pour les associations signataires,
François Wolf, Président de MARIBA
Maison des sociétés. Square Grimma.
BP 92
69500 BRON
association.mariba@gmail.com

Bron le 27 octobre 2022

Objet : Enquête publique relative au Plan de Servitudes Aériennes (PSA) de l'aérodrome de Bron

Les associations signataires représentant les habitants de communes riveraines de l'aérodrome de Bron versent la contribution ci-après.

Cadre global de l'activité de l'aérodrome

L'aérodrome de Lyon-Bron est un aérodrome d'aviation générale.

Son activité est dévolue aux vols d'affaires/transports privés, ainsi qu'aux aéroclubs et écoles, à l'activité de vols touristiques panoramiques et de découvertes, et aux vols d'agrément ou de loisirs effectués par des pilotes autonomes.

Les vols d'affaires sont principalement des vols IFR (vols aux instruments, dont jets), tandis que les vols des écoles et aéroclubs sont principalement des vols VFR (vols à vue).

Son activité comprend également l'ensemble des mouvements liés à des missions d'intérêt public, telles que sécurité civile, SAMU, gendarmerie/police, transport sanitaire vers les hôpitaux etc. générateurs principalement de vols hélicoptés.

Le nombre de mouvements annuels est aux environs de 55 000 à 60 000* (atterrissages et décollages).

*NB : on notera que pour les vols d'entraînement réalisés au sein des écoles ou aéroclubs - consistant en tours de piste - les passages au droit de la piste avec prise de terrain 'touché puis décollé' comptent pour un mouvement et non pour deux ; cela conduit à un décompte des mouvements réels (générateurs de passages et nuisances au-dessus des riverains les plus proches) notablement en dessous de la réalité. Ces mouvements sont exécutés à basse et très basse altitude avec descentes, remontées, changements de caps, variations de régime moteur, etc.

L'aérodrome est imbriqué au sein d'une zone fortement urbanisée.

Il résulte de tout cela que l'activité aérienne d'aviation générale a un impact considérable en matière de nuisances sonores et pollutions sur l'ensemble de l'Est Lyonnais. Cela a d'ailleurs été confirmé en 2021 par les restitutions de la mission du bureau d'étude Acoucity qui relevait sur l'Est Lyonnais le caractère dominant des bruits aériens dans un environnement sonore qui globalement se dégradait.

Sur le fait générateur du PSA soumis à l'enquête publique

Les faits générateurs exposés sont :

- L'ancienneté du PSA actuel datant de 1984

- La mise en conformité avec l'arrêté du 07 juin 2007 modifié « *fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques...* »
- Le besoin d'intégrer des trouées pour les décollages alors que le PSA en vigueur ne comprend que des trouées pour les atterrissages.

Sur le contexte réglementaire de l'aviation générale, telle qu'exercée à Bron, au regard des impacts environnementaux, en particulier en matière de nuisances sonores et en matière de bilan carbone

Il est constant que les règles applicables à l'aviation générale (règles de l'air VFR et IFR) n'intègrent aucun élément d'ordre environnemental. Ces règles ont exclusivement pour objet de garantir la sécurité de l'activité aérienne.

Aucun corpus de normes relevant d'autres champs réglementaires ou législatifs d'ordre environnemental, en particulier le code de l'environnement, n'est non plus adossé aux règles de l'air.

A titre d'exemple, dans le domaine du pilotage à vue les règles de l'air sont : voir, être vu, distance verticale de 300 m aux nuages et distance de 300 m au sol, et rien de tout cela n'a jamais été confronté à quelque limitation environnementale que ce soit.

Ainsi alors que tous les autres domaines d'activités, de mobilité et de loisirs ont été soumis progressivement à des normes et des restrictions de plus en plus exigeantes pour des motifs environnementaux (y compris en matière d'aviation commerciale), l'aviation générale est par un privilège exorbitant le seul domaine qui en soit resté exempt.

Le seul cadre qui puisse être invoqué est celui des chartes de l'environnement des aérodromes, instauré par une circulaire de 2005. Cette circulaire incite les acteurs concernés (collectivités locales, riverains, usagers des aérodromes et gestionnaires/exploitants) à établir un *modus vivendi* comprenant des engagements volontaires visant à limiter les nuisances issues de l'activité de l'aérodrome lui-même. Ces chartes ne produisent d'effets concrets que dans l'usage même de l'aérodrome et seulement si les engagements portant encadrement ou restrictions de certaines pratiques sont traduits en mesures réglementaires ad hoc.

La charte de l'aérodrome de Bron a été renégociée entre fin 2021 et début 2022 (fin des discussions février 2022, signature mai 2022). Deux orientations principales ont été inscrites :

- Restrictions concernant les tours de pistes : restrictions horaires, limitation aux appareils électriques (sous réserve de vérification) et appareils classés 'Calipso A' avec dérogation pour les appareils des écoles à des fins de formation professionnelle.
- Monitoring des trajectoires pour quantifier les non-respects de la charte.

Au-delà de l'usage même de la piste, la charte n'apporte aucune limitation aux pratiques en vol, alors que ces pratiques ouvertes à tous les appareils quelles qu'en soient les performances, sont la cause des nuisances élargies :

- Rien concernant les vols d'affaires/vols privés (jets et autres, trafic d'appareils exceptionnellement bruyants tels que les piaggios, etc), en particulier aucun couvre-feu
- Rien sur le non-respect des recommandations des cartes VAC
- Rien sur la limitation des pratiques nuisantes, en fonction du niveau sonore des appareils en cause (vols circulaires et vols de courtes durées, causes de nuisances stationnaires, permanentes ou récurrentes au-dessus du territoire survolé)

- Rien quant à des limitations sur les figures et mouvements effectués par les appareils en fonction de l'émergence du bruit perçu au sol.

Pourtant, et malgré ses effets limités, les usagers -écoles et aéroclubs- de l'aérodrome ont refusé de signer cette charte, considérant que les seules limitations des tours de piste constituaient déjà une atteinte excessive à leur libre activité.

A la présente date, aucune mesure réglementaire n'a été prise, relative à la mise œuvre de la charte. Le préfet interpellé sur ce point n'a produit à ce jour que des réponses d'attente.

Cette absence de norme environnementale ne peut pour autant conduire l'administration à mettre à l'enquête publique le nouveau PSA en se bornant à considérer que l'existence de l'aérodrome, l'activité aérienne qui y est exercée, et le droit de voler selon le seul respect des règles IFR et VFR seraient les seules données d'entrée de l'enquête publique et que l'établissement des servitudes y afférentes en serait le seul aboutissement.

Contenu du PSA étudié au regard des impacts et de l'absence d'évaluation environnementale

1) La surface horizontale intérieure (documents 3-3 et note annexe B) est élargie de manière considérable. Au PSA actuel cette surface avait une dimension transversale de 3 km (approximativement d'une ligne 'Grandes Brosses'-'Petites Brosses' à l'Est, à une ligne Parc du Chêne-Champ du Pont à l'Ouest) à l'altitude 244 m.

Selon le PSA nouveau, cette surface a une extension de près de 9 km transversalement (limite Bron-Lyon à l'Ouest limite Chassieu-Genas à l'Est) et 10 km longitudinalement (canal de Jonage à Vaulx en Velin au Nord, limite Saint Priest-Mions au Sud) à une altitude de 245,86 m.

La surface horizontale intérieure, constitue le plancher des surfaces de dégagement.

Les appareils ont la faculté de voler, au plus bas à cette altitude, sans risque d'y rencontrer des obstacles (sauf exception). De fait, cette surface constitue également l'altitude plancher et la surface de vol la plus proche du sol d'où peuvent être émis les nuisances sonores aéronautiques. La surface au sol ainsi impactée est considérablement augmentée d'un PSA à l'autre (d'un facteur d'environ 9). On ne peut qu'être défavorable à l'accroissement de la surface impactée.

2) Sur les trouées de décollage et trouées d'atterrissage (documents 3-3, A3b, A3a et annexe B), nonobstant la création des trouées d'atterrissage et à la lisibilité près des documents fournis, il apparaît que les trouées nouvelles sont plus creuses et permettent un passage plus bas des aéronefs au Nord sur Vaulx en Velin et Décines-Charpieu, au Sud sur Saint-Priest et Mions. Ces communes sont particulièrement soumises au vacarme des vols IFR (en particulier jets et aéronefs turbo-propulsés) qui les survolent à l'atterrissage et au décollage. Alors que des mesures auraient dû être prises pour diminuer ces nuisances les données d'entrée du PSA auront un effet inverse.

L'impact très significatif en matière de nuisances sonores résultant des évolutions géométriques de trajectoires plus basses et de surfaces intérieures plus étendues n'est pas exposé et encore moins justifié. Il est inadmissible que l'administration occulte ces aspects du plan et en passe sous silence les implications. L'alibi de la sécurité aérienne va accroître la surface d'évolution et les trajectoires à basse altitude des aéronefs.

L'administration ne peut pas exciper de l'absence de réglementation en la matière pour considérer que le document de planification qu'est le PSA n'a pas à être explicite et sincère sur ces implications en matière de nuisances. Dire que le PSA ne doit être discuté qu'au regard de son objet c'est-à-dire les servitudes d'urbanisme qu'il crée à des fins de sécurité aérienne, sans que soient

prises en compte les conséquences en particulier environnementales des données d'entrée sur lesquelles il est construit est une erreur de droit. Une étude d'impact aurait dû être présentée.

Il résulte des 1 et 2 ci-dessus que le PSA élargit de fait la zone d'évolution des aéronefs aux altitudes les plus basses et augmente donc les populations exposées aux nuisances et l'intensité des nuisances. L'administration ne peut en aucune manière exciper du fait que l'élargissement des servitudes serait sans rapport avec les zones réellement parcourues par les aéronefs. En effet il n'existe pas selon la réglementation en vigueur de limitation environnementale spécifique à l'usage des aérodromes d'aviation générale et, selon la doctrine même de l'administration confirmée en CCE de l'aérodrome de Bron, « *les mentions publiées dans les cartes aéronautiques préconisant d'éviter le survol de certaines zones ont le statut de recommandations et de ce fait ne peuvent être réglementairement sanctionnées* ».

3) En aucune manière l'impact socio/économique résultant de l'activité aéronautique de l'aérodrome de Bron n'est interrogé ni intégré dans un bilan coût avantage.

Comme indiqué en introduction :

- Au chapitre des bénéfiques, hormis les services publics (Samu, sécurité civile gendarmerie/police, sanitaire, etc), l'activité de l'aérodrome de Bron ne comprend pas d'activité d'intérêt général.

- Les inconvénients se traduisent sous la forme :

- D'émissions nettes de NOx et particules fines et de CO2 contribuant à l'effet de serre sans bénéfice collectif (une heure d'avion de tourisme, avec un pilote en vol, équivaut à un parcours de 600 km dans une automobile thermique transportant 4 personnes)
- De servitudes pesant sur le territoire (PEB et PSA actuellement discuté)
- De nuisances sonores intenses imposées à l'ensemble du territoire de l'Est Lyonnais

Alors que les impacts sont certains, le dossier mis à l'enquête ne comprend pas d'évaluation environnementale ni de bilan coût avantage, ce qui n'est pas acceptable.

4) La notice du dossier d'enquête est organisée comme un document pour experts es navigation aérienne, aptes à discuter de la pertinence de servitudes de dégagements, en fonction de diverses trajectoires, de l'existence ou pas de certains équipements, en référence à un certain arrêté ministériel de 2007. Elle est évidemment opaque pour le grand public et totalement muette sur tout ce qu'impliquent l'usage de l'aérodrome et la pratique de l'aviation générale dans le cadre de ce PSA.

Cette notice est donc insuffisante.

Irrecevabilité du PSA mis à l'enquête publique

Au final :

Le dossier d'enquête publique invoque le développement de la plate-forme sans produire d'éléments détaillés, typologiques, qualitatifs et quantitatifs, sur le trafic actuel et le trafic envisagé.

La notice explicative se borne à affirmer une nécessaire mise en conformité avec l'arrêté modifié de 2007 sans démontrer pourquoi il serait justifié que l'aérodrome de Bron ait à fonctionner sous le régime de cet arrêté plutôt que sous un régime moins protecteur de l'activité aérienne, conduisant à une limitation aux seules activités d'intérêt général.

Sur le fond, le développement de la plate-forme ne se limite pas à ses conséquences en matière de servitudes mais constitue une spirale dans le domaine des nuisances sonores, qu'il s'agisse des nuisances proches des pistes ou des nuisances élargies produites par les appareils en vol usant et abusant de règles de navigation particulièrement archaïques et protectrices.

Les données d'entrée de ce PSA et ses implications se traduisent par la dégradation de l'environnement sonore des populations tant en intensité qu'en nombre et donc l'augmentation des nuisances.

Le cône envisagé révèle que les avions vont pouvoir voler à très basse altitude sur un périmètre plus vaste qu'auparavant et que les trajectoires à l'atterrissage et au décollage seront plus impactantes pour les riverains situés dans l'axe des pistes. Cette évolution ne prend pas en compte le droit à la santé et au repos constitutionnellement protégé. *Elle [la constitution] garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé, la sécurité matérielle, le repos et les loisirs.* (Préambule de la constitution § 11)

La charte signée par le préfet est ignorée singulièrement dans le domaine où il avait pu être obtenu une démarche de maîtrise des nuisances pour les vols basse altitude et pour les trajectoires de moindre impact.

Or l'activité ainsi protégée et promue n'est pas une activité essentielle d'un point de vue socio/économique. Il s'agit essentiellement d'une activité pratiquée pour des motifs ou pour des besoins personnels, par une infime minorité, sans bénéfice économique et social démontré pour le territoire concerné, ni au-delà.

A l'heure où les territoires sont sommés de réduire leurs émissions et de mettre en œuvre des Plans Climat Air Energie visant à fortement diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre (émissions à diviser par 5 en ce qui concerne nos territoires par ailleurs soumis aux émissions de l'aéronautique en cause dans ce PSA), on ne peut qu'être outré du fait que la pollution atmosphérique et le bilan carbone ne fassent pas partie des données d'entrée du dossier mis à l'enquête.

Ce PSA n'est pas conforme à la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil européen du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation environnementale des incidences de certains plans et programmes, le fait que l'État n'ait, en matière d'aviation générale, pas transcrit ou transcrit incomplètement en droit français cette directive ne fait pas obstacle à ce qu'elle soit appliquée au cas d'espèce, l'administration ayant toute faculté pour soumettre ce PSA à évaluation environnementale.

On fera remarquer que l'actualité récente rend la satisfaction de cette exigence d'évaluation environnementale et de réduction des impacts encore plus nécessaire, avec l'annonce du plan pour une France "nation verte". La cohérence dans l'action publique voudrait, qu'à tout le moins, une procédure publique touchant à l'établissement d'un document de planification au bénéfice d'une infrastructure ayant un impact environnemental notoire n'échappe pas, par pratique discrétionnaire, à une nécessaire concertation publique construite sur un dossier complet et sincère.

Les associations de riverains ci-dessous signataires protestent donc avec force auprès de la commission d'enquête contre le fait même qu'un document de planification, dans un domaine ayant des implications environnementales aussi fortes et évidentes puisse être présenté de cette manière à l'enquête publique.

Pour conclure nous considérons que dans le cadre de cette enquête publique des enjeux primordiaux sont éludés, des principes supérieurs du droit sont ignorés, en suivant un processus non démocratique, fermé et opaque, posant comme principe de base la perpétuation d'un privilège exorbitant et anachronique consenti à l'aviation générale.

Ainsi c'est autant sur le fond et la forme que nous demandons le rejet du PSA de l'aérodrome de Bron.

Les associations de riverains des communes de Bron, Décines-Charpieu, Chassieu, Saint-Priest, Mions, Chaponnay, Corbas, Vénissieux, Marennes, Vaulx en Velin.



Association d'Intérêt Local du Fort
69800 Saint-Priest

M.A.R.I.B.A

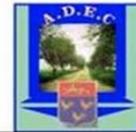


HALTE AUX BRUITS
Vénissieux & Saint
Priest



CORBAS VIGILANCE FER

Association Ribaud-
Roberdières Chassieu



ADEC - L'Association de Défense de
l'Environnement de Chaponnay



APACHE MIONS

FRACTURE

Fédération FRACTURE
Est et Sud-Est lyonnais



ANNEXE 2. PV DE SYNTHÈSE DE LA COMMISSION

ENQUÊTE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE
SERVITUDES AÉRONAUTIQUES (PSA) DE
L'AÉRODROME LYON-BRON

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET
QUESTIONS DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE A VOIR

Enquête du 26/09/2022 au 28/10/2022

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DGAC-DSAC CENTRE EST

DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

En vue de la révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport de Lyon- Bron, il a été procédé à une enquête publique dans les formes prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture en date du 12 septembre 2022 dans les 27 communes suivantes :

Département de l'Ain

Miribel

Neyron

Département de l'Isère

Luzinay

Saint-Just-Chaleyssin

Valencin

Département du Rhône

Bron

Cailloux-sur-Fontaines

Chaponnay

Chassieu

Corbas

Décines-Charpieu

Fleurieu-sur-Saône

Genas

Lyon

Meyzieu

Mions

Montanay

Rillieux-la-Pape

Saint-Bonnet de Mure

Saint-Pierre de Chandieu

Saint-Priest

Sathonay-Camp

Sathonay-Village

Toussieu

Vaulx en Velin

Vénissieux

Villeurbanne

L'enquête publique s'est déroulée pendant 33 jours consécutifs, du lundi 26 septembre 2022 9h00 au vendredi 28 octobre 2022 16h00.

Le siège de l'enquête était fixé à la préfecture du Rhône. Direction de la Coordination des Politiques.

Préalablement à la date d'ouverture de cette consultation, les registres d'enquête déposés dans les mairies des communes ainsi que dans les préfectures du Rhône, de l'Isère et de l'Ain ont été cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête.

Le dossier d'enquête préalable à l'établissement des servitudes a été déposé, pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies des communes afin que chacun puisse en prendre connaissance aux heures habituelles d'ouverture au public. Un exemplaire du dossier a été également déposé, aux fins de consultation du public, dans les préfectures du Rhône, de l'Isère et de l'Ain,

Le dossier d'enquête a été également consultable sur les sites internet des préfectures de l'Isère-de l'Ain et de la préfecture du Rhône, ainsi que sur le site du registre dématérialisé.

Le public a pu consigner ses observations sur le registre d'enquête déposé dans les mairies des 27 communes ou au sein des trois préfectures précitées, aux heures habituelles d'ouverture au public.

Des observations pouvaient également être adressées par message électronique ou portées sur le registre électronique.

Il était aussi possible d'adresser un courrier à la commission d'enquête à son attention, au siège de l'enquête ou dans une des mairies des communes concernées par l'enquête publique.

15 permanences ont été organisées par la commission et réparties sur le territoire concerné. L'un des membres de la commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public pour y recevoir ses observations aux lieux, dates et horaires suivants :

Commune	Département		
Miribel	Ain	CC Miribel et Plateau	Lundi 26/09 9H-12H
Valencin	Isère	CC Nord Dauphiné	Jeudi 27/10 9H-12H
Bron	Rhône	Grand Lyon	Mercredi 12/10 14H-17H
Corbas	Rhône	Grand Lyon	Jeudi 6/10 9H-12H
Lyon Hôtel de Lyon Métropole	Rhône	Grand Lyon	Vendredi 7/10 9h-12h Vendredi 21/10 9h-12h
Meyzieu	Rhône	Grand Lyon	Mercredi 19/10 14H-17H
Rillieux-la-Pape	Rhône	Grand Lyon	Mardi 18/10 14H-17H
St Bonnet-de-Mure	Rhône	CC Est Lyonnais	Lundi 3/10 14h-17h
St Pierre-de-Chandieu	Rhône	CC Est Lyonnais	Mardi 4/10 14H-17H
St Priest	Rhône	Grand Lyon	Mardi 11/10 14H-17H
Sathonay-Village	Rhône	Grand Lyon	Samedi 1/10 9h-12h
Toussieu	Rhône	CC Est Lyonnais	Vendredi 30/09 9h-12h
Vaulx-en-Velin	Rhône	Grand Lyon	Mardi 25/10 14H-17H
Villeurbanne	Rhône	Grand Lyon	Vendredi 28/10 14h-17h

L'enquête publique s'est déroulée sans incident et les permanences des commissaires enquêteurs ont pu se dérouler dans de bonnes conditions. Mais les permanences ont accueilli peu de public : des élus, des agents des services techniques, des personnes venues s'informer, 8 personnes en tout, ont échangé avec le commissaire enquêteur chargé de la permanence sur le dossier soumis à enquête publique.

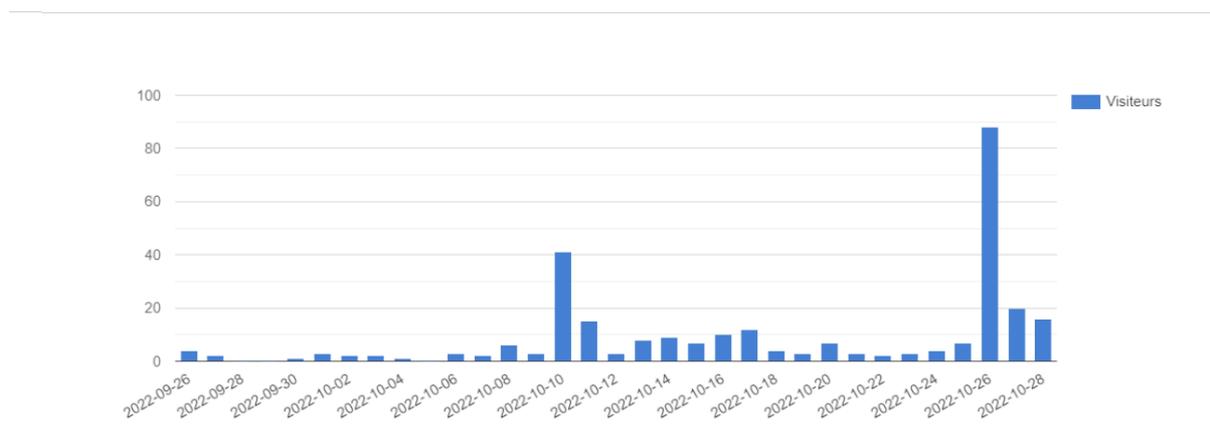
Les registres ont été clôturés à partir du vendredi 28 octobre par les maires ou leurs représentants. Plusieurs registres papier ont été réceptionnés très tardivement dans les services de la Préfecture du Rhône.

CONTRIBUTIONS RECUEILLIES

En tout 29 contributions ont été recueillies-27 sur registre dématérialisé (mails et inscriptions sur registre confondus- 1 contribution en doublon) et 2 sur registre papier.

Aucune contribution n'a été portée sur les registres déposés en préfecture.

On constate néanmoins d'après les statistiques du registre dématérialisé que le nombre de visiteurs sur le site s'élève à 40 le 10 octobre et dépasse les 80 le 26 octobre.



Les contributions proviennent (lieu déclaré par les contributeurs)

11 de Saint Priest (notamment du quartier des Marandiers)

2 de Décines

1 de Toussieu

8 de Valencin

2 de Vaulx en Velin

2 de Saint Pierre de Chandieu

1 de Bron

1 de Mions

Les contributions émanent en majorité de particuliers mais 2 associations ont participé : le collectif Forêt de Feuilly de Saint Priest et MARIBA (Mouvement Associatif Riverains Bron Aviation) avec une lettre en pièce jointe signée également par d'autres associations.-

On peut également signaler une contribution de la ville de Vaulx-en-Velin.

Les thématiques abordées dans les contributions sont principalement

1. Les nuisances sonores.

Celles-ci sont déclarées directement liées au nombre de vols, à la faible altitude de vol et à la conception même de certains avions.

La situation peut se dégrader davantage avec la révision de PSA de l'aéroport de Bron, en contradiction avec la charte.

Cette charte établie pour la période 2022-2027 avec l'aéroport de Bron ne semble d'ores et déjà pas respectée : des habitants constatent des vols après 22h et avant 8h le week-end

2. La nature et la trajectoire du trafic :

Pour certains contributeurs, si les transports sanitaires sont tolérés, la plupart des vols des jets privés n'ont pas vocation à l'être. Certains avions type Falcon ou Piaggio devraient être interdits ou du moins réglementés. Aux petits avions de tourisme, se sont ajoutés des vols commerciaux.

Les « tours » (notamment les cycles d'atterrissages-décollage pour entraînement des pilotes) des avions sur les villes devraient être interdits, l'aéroport de Lyon Bron est devenu trop proche des zones habitées.

Des entreprises de maintenance installées génèrent plus de trafic d'avions imposants.

3. La présentation du dossier

Il est souligné par l'association MARIBA que la notice du dossier d'enquête est opaque pour le grand public et totalement muette sur tout ce qu'impliquent l'usage de l'aérodrome et la pratique de l'aviation générale dans le cadre de ce PSA. « Le dossier d'enquête publique invoque le développement de la plate-forme sans produire d'éléments détaillés, typologiques, qualitatifs et quantitatifs, sur le trafic actuel et le trafic envisagé. »

La notice explicative se borne à affirmer une nécessaire mise en conformité avec l'arrêté modifié de 2007 sans démontrer pourquoi elle serait justifiée.

4. L'impact du futur PSA présenté à enquête publique

Des observations au sein de contributions pointent que la révision du PSA de Lyon-Bron a pour conséquence d'impacter 27 communes contre 20 actuellement, et d'agrandir la longueur du PSA à 32 km (actuellement à 31 km) et agrandir également la largeur à 12 km (actuellement de 6 km) et donc que l'agrandissement de ce PSA impacterait un plus grand nombre d'habitants.

Pour MARIBA toujours, « l'impact très significatif en matière de nuisances sonores résultant des évolutions géométriques de trajectoires plus basses et de surfaces intérieures plus étendues n'est pas exposé et encore moins justifié.... L'alibi de la sécurité aérienne va accroître la surface d'évolution et les trajectoires à basse altitude des aéronefs. »

« Ce PSA n'est pas conforme à la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil européen du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation environnementale des incidences de certains plans et programmes, le fait que l'État n'ait, en matière d'aviation générale, pas

transcrit ou transcrit incomplètement en droit français cette directive ne fait pas obstacle à ce qu'elle soit appliquée au cas d'espèce, l'administration ayant toute faculté pour soumettre ce PSA à évaluation environnementale. »

QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête vous sollicite pour des compléments d'informations sur les sujets suivants :

Le plan général du projet de PSA présente sur un même document le PSA en vigueur et celui projeté.

La coupe A-A' présente un profil en long du futur PSA. Pour les distances les plus éloignées, celui-ci ne fixe pas d'altitudes symétriques : 346 m au Nord et plus de 400 m au sud. Quelle est la raison de cette différence ?

Vous remerciant par avance de votre retour et des réponses que vous nous transmettez afin de forger l'avis de la commission d'enquête sur le projet de révision du PSA de Bron.

Remis le 29 novembre 2022 ,

Pour la commission d'enquête

Pour le Maitre d'ouvrage

ANNEXE 3. REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction générale de l'Aviation civile

*Direction de la Sécurité de l'aviation civile
Direction de la Sécurité de l'aviation civile Centre-Est
Direction division régulation et développement durable*

Lyon, le 21 décembre 2022

**Mr PIQUET Pierre-Henry
Commissaire enquêteur**
Espace Regus
20, rue de la Villette
69328 LYON Cedex 03

Nos réf. : 22-4982

Affaire suivie par : Jean-Marc Combecave
Jean-marc.combecave@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 04 26 72 68 54

OBJET : Enquête publique du projet de Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Lyon-Bron.

PJ : 1 (note)

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

La lecture de la synthèse des observations et les deux questions de la commission d'enquête relative à l'enquête publique de l'aérodrome de Lyon – Bron du 29/09/2022 au 28/10/2022 amène plusieurs observations de ma part.

➤ Question 1 : *Le plan général du projet de PSA présente sur un même document le PSA en vigueur et celui projeté.*

Non, seul le projet de PSA est représenté sur le plan général A1 ou sur le plan détaillée A2.
A noter que les trouées de décollages sont représentées en bleu sur ces plans lorsque qu'elles deviennent plus contraignantes que les trouées d'atterrissages.

➤ Question 2 : *La coupe A-A' présente un profil en long du futur PSA. Pour les distances les plus éloignées, celui-ci ne fixe pas d'altitudes symétriques : 346 m au Nord et plus de 400 m au sud. Quelle est la raison de cette différence ?*

Une adaptation globale au sud a été nécessaire afin de préserver le terrain naturel et les nombreux obstacles, de ce fait la dernière section de la trouée d'atterrissage Sud/Est est constituée d'un plateau horizontal calé à 400, 86 m (note annexe § 1.9.5).

➤ Les autres observations relatives aux contributions relevées lors de cette enquête publique sont détaillées dans la note ci-jointe.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Simon DUPIN
Chef de la division Régulation
et Développement durable

PSA et nuisances sonores : faut-il prévoir une évaluation environnementale ?**Examen du cas de l'aérodrome de Lyon-Bron**

Lors de l'enquête publique organisée dans le cadre de la révision du plan de servitudes aéronautiques (PSA) de l'aérodrome de Lyon-Bron, les contributions présentées notamment par l'association MARIBA (Mouvement Associatif Riverains Bron Aviation) soulèvent quatre problématiques à caractère environnemental portant sur les nuisances sonores, la nature et la trajectoire du trafic, la présentation du dossier et, enfin, la conformité du PSA à la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil européen du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation environnementale des incidences de certains plans et programmes.

Les arguments soulevés, censés démontrer que le projet de PSA a des impacts directs sur l'environnement qui n'ont pas été pris en compte, sont sans fondement.

À titre liminaire, il convient de rappeler que les plans de servitudes aéronautiques de dégagement sont des servitudes d'utilité publique dont la finalité est d'éviter les constructions et autres obstacles incompatibles avec les modalités d'exploitation des aérodromes.

L'article L. 6351-1 du code de l'aviation civile prévoit ainsi que « *des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.* »

L'article R241-3 du code de l'aviation civile précise que « *les servitudes prévues à l'article R. 241-1 [aujourd'hui remplacé par le L. 6351-1] assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 ou aux conventions internationales civiles et militaires, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.* ».

Enfin, l'annexe à l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques rappelle que ces spécifications « *ont pour objet de définir autour des aérodromes l'espace aérien qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux aéronefs à voilure fixe appelés à utiliser ces aérodromes d'évoluer avec la sécurité voulue.* ».

Ainsi, la finalité du PSA est, sans équivoque, **la préservation de la sécurité de la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome**, en définissant autour de ceux-ci un volume d'espaces qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux aéronefs d'évoluer avec la sécurité voulue, notamment en délimitant les zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou d'obstacles de toute nature est règlementée

A l'aune de ces précisions, les arguments soulevés par les riverains lors de l'enquête publique sont sans fondement.

1- Impact du PSA sur l'aggravation des nuisances sonores :

L'affirmation selon laquelle « la situation peut se dégrader davantage avec la révision de PSA de l'aéroport de Bron, en contradiction avec la charte » environnementale existante n'est pas justifiée. Un PSA se borne à limiter la hauteur des constructions aux abords des aérodromes. Les surfaces délimitées par le PSA ne sont pas liées au nombre de vols, à la conception des avions, aux procédures de navigation donc aux altitudes de vol. En d'autres termes, un PSA n'a pas pour objet de définir la circulation d'aérodrome et les trajectoires associées.

2- La nature et la trajectoire du trafic :

Le PSA est élaboré en fonction des caractéristiques du système de pistes de chaque aéroport. Ce sont ces dernières qui permettent d'accueillir ou non certains aéronefs.

Concernant les trajectoires, ces dernières sont incluses dans les surfaces du PSA, mais elles seraient exactement les mêmes en l'absence de servitudes.

De plus, il convient de noter que le stade ultime de développement de l'aéroport utilisé pour modéliser le PSA est identique à la situation actuelle. Ainsi, le nouveau PSA de Lyon-Bron ne constitue pas une étape préliminaire à une extension de l'aéroport.

Il convient néanmoins de rappeler que la notion de « développement à long terme » d'un aéroport ne préjuge pas d'une extension future d'un aéroport, extension qui, si elle était envisagée, impliquerait nécessairement une étude d'impact et le cas échéant une évaluation environnementale (article R. 122-2 du code de l'environnement : « **Les autres modifications ou extensions de projets soumis à évaluation environnementale systématique ou relevant d'un examen au cas par cas, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement sont soumises à examen au cas par cas.** »).

3- La présentation du dossier :

L'association MARIBA indique que « le dossier d'enquête publique invoque le développement de la plate-forme sans produire d'éléments détaillés, typologiques, qualitatifs et quantitatifs, sur le trafic actuel et le trafic envisagé » en détournant le sens du propos contenu dans la note annexe.

En effet, la phrase complète indique que « le plan de servitudes aéronautiques (PSA) a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aéroport, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi pour préserver le développement à long terme de la plate-forme ». Or il a été rappelé précédemment que le développement à long terme de la plate-forme (appelé stade ultime) est identique au stade actuel.

Par ailleurs, il est regretté que « la notice explicative se borne à affirmer une nécessaire mise en conformité avec l'arrêté modifié de 2007 sans démontrer pourquoi elle serait justifiée ».

Rappelons que l'actuel PSA, datant de 1984, respecte des spécifications techniques établies en 1977. L'évolution des infrastructures, technologies et procédures du transport aérien sur les 45 dernières années justifie une modification des spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques. L'objet même du projet soumis à enquête publique est l'adaptation du PSA aux normes en vigueur, prévues par l'arrêté modifié de 2007.

4- L'exigence d'une évaluation environnementale :

L'argument soulevé est le suivant :

« Ce PSA n'est pas conforme à la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil européen du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation environnementale des incidences de certains plans et programmes, le fait que l'État n'ait, en matière d'aviation générale, pas transcrit ou transcrit incomplètement en droit français cette directive ne fait pas obstacle à ce qu'elle soit appliquée au cas d'espèce, l'administration ayant toute faculté pour soumettre ce PSA à évaluation environnementale ».

Cependant, la directive précitée a été entièrement transposée en droit interne par l'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004. Sont, ainsi, codifiées aux articles L. 122-4 et suivants du code de

l'environnement, les dispositions qui traitent de « l'évaluation de certains plans et programmes ayant une incidence notable sur l'environnement ».

L'article L. 122-4 soumet à évaluation environnementale systématique « *les plans et programmes qui sont élaborés dans les domaines des (...) transports et qui définissent le cadre dans lequel les projets mentionnés à l'article L. 122-1 pourront être autorisés (...)* ».

Aussi, « *font l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou après examen au cas par cas par l'autorité environnementale : (...)*

2° les plans et programmes (...) qui définissent le cadre dans lequel la mise en œuvre de projets pourra être autorisée si ces plans sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement » ;

3° les modifications des plans et programmes mentionnés au II et au 1° et au 2° si elles sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ».

C'est notamment ce qu'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision n° 447 123 du 28 octobre 2021 concernant les plans d'expositions au bruit qui « *se bornent à recenser les actions déjà engagées ou prévues au titre de la lutte contre les nuisances sonores, avec l'accord des autorités compétentes pour leur mise en œuvre, et à définir des objectifs indicatifs de réduction du bruit dans certaines zones exposées.* » Le Conseil d'Etat a donc considéré que « *ces plans ne peuvent être regardés comme ayant pour objet de définir le cadre de mise en œuvre de travaux ou projets et ne sont donc pas au nombre des plans et programmes au sens de l'article L. 122-4 du code de l'environnement, pris pour la transposition de l'article 3 de la directive 2001/42/CE, qui doivent être soumis à une évaluation environnementale préalable.* »

De même, le PSA se borne à mettre en œuvre les spécifications techniques prévues par voie réglementaire dans le seul objectif de préserver la sécurité de la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Il n'a pas pour objet de définir le cadre de mise en œuvre de travaux ou projets et n'est donc pas au nombre des plans et programmes au sens de l'article L. 122-4 du code de l'environnement, pris pour la transposition de l'article 3 de la directive 2001/42/CE, qui doit être soumis à une évaluation environnementale préalable.

En conclusion, la réglementation en vigueur, résultant de la transposition complète de la directive 2001/42/ CE invoquée, ne prévoit pas à juste titre l'obligation d'une évaluation environnementale d'un projet établissant un PSA.