



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

**ACCOMPAGNER
LA TRANSITION ECOLOGIQUE
DE L'AÉROPORT DE LYON-BRON**

Novembre 2021

SOMMAIRE

Préambule	2
I. Présentation du site et du contexte	3
A. Activité de l'aéroport.....	4
B. Evolution du trafic d'aéronefs au fil des années	5
C. Contexte actuel	6
II. Mesures des nuisances aéroportuaires	6
A. Mesures de bruit.....	7
B. Mesures des émissions atmosphériques	8
III. Principaux leviers de réduction des nuisances sonores	8
A. Réduction du bruit à la source	8
B. Apprentissage et formation	10
C. Procédures opérationnelles de navigation aérienne	10
D. Encadrement des « tours de piste » et autres exercices	11
E. Nuisances de l'aviation d'affaires et des hélicoptères.	12
IV. Transparence et concertation	12
A. Rôle du médiateur	12
B. Concertation avec les différentes parties prenantes	12
C. Implication des collectivités et populations riveraines.....	12
Conclusion.....	13
Annexes	14

Liste des illustrations

Figure 1 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron arrêté le 15/12/2016	3
Figure 2 - Trafic sur l'aéroport de Lyon-Bron en 2019	5
Figure 3 - Evolution du nombre de mouvements d'aéronefs sur l'aéroport au fil des ans	5
Figure 4 - Localisation des points de mesure Acoucity	7
Figure 5 - Carte pour les atterrissages à vue - Mai 2019.....	11
Figure 6 - Carte PEB arrêté le 15/12/2016.....	11

Liste des tableaux

Tableau 1 – Personnes morales présentes sur la plateforme Lyon-Bron (source : ADL)	4
Tableau 2 - Données bruit extraites de l'étude Acoucity 2020	8
Tableau 3 - Liste des aéronefs autorisés pour les tours de piste d'entraînement (décision du 27/11/2020) .	9

PREAMBULE

Saisie de la problématique des nuisances sonores de l'aviation légère sur et autour de plusieurs aéroports et aérodromes, l'Autorité de contrôle a publié en juillet 2020 un état des lieux dressé près de 20 ans après les travaux réalisés en 2002 sous l'égide du Conseil National du Bruit relatifs aux nuisances de l'aviation légère. Sur la base de cet état des lieux, elle a formulé des propositions et invité l'ensemble des parties prenantes à s'en saisir afin de dégager des solutions adaptées à chaque situation locale.

L'Autorité de contrôle s'attache à accompagner les parties prenantes sur les aérodromes où elle exerce des pouvoirs de sanction, ainsi que sur les aérodromes situés en zone urbaine dense sur lesquels il existe généralement des chartes de bonne conduite environnementale.

Le présent rapport concerne l'aérodrome de Lyon – Bron. Il a été mis au point pour donner suite à une saisine du maire de la commune de Chassieu et afin de contribuer à l'évaluation de la charte de l'environnement signée en 2016 et faciliter la concertation du nouveau projet de charte.

Il a pris en compte l'ensemble des éléments recueillis par les personnes missionnées¹ pour réaliser des entretiens et recueillir les données communiquées par celles-ci. Il a également pris en compte les enseignements des démarches engagées sur d'autres aérodromes, notamment ceux de Toussus-le-Noble (Yvelines) et Cannes-Mandelieu (Alpes-Maritimes). Il permet de dégager des constats pouvant aboutir à des propositions à débattre par les différentes parties prenantes, membres de la Commission Consultative de l'environnement, pour faire de l'aéroport de Lyon – Bron un aéroport exemplaire de la transition écologique.

¹ M. Bernard Chaffange, ancien membre du collège de l'Autorité, et Mme Anaïs Barcet, ingénieure au pôle technique de l'Autorité de contrôle

I. PRESENTATION DU SITE ET DU CONTEXTE

L'aéroport de Lyon – Bron s'étend sur les territoires des communes de Chassieu et Saint-Priest. Ses activités impactent les communes de Bron, Chassieu, Décines-Charpieu, Saint-Priest et Vaulx-en-Velin. Il a une longue et glorieuse histoire depuis les origines de l'aviation. Depuis la réalisation de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry aux franges de la Métropole de Lyon et aux limites des départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain, il est affecté à l'aviation d'affaires, aux hélicoptères et à l'aviation générale.

Il est géré par la société Aéroports de Lyon (ADL), filiale du groupe Vinci. Cette société exploite l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry et l'aéroport de Lyon – Bron qui constituent ensemble un « système aéroportuaire » cohérent.

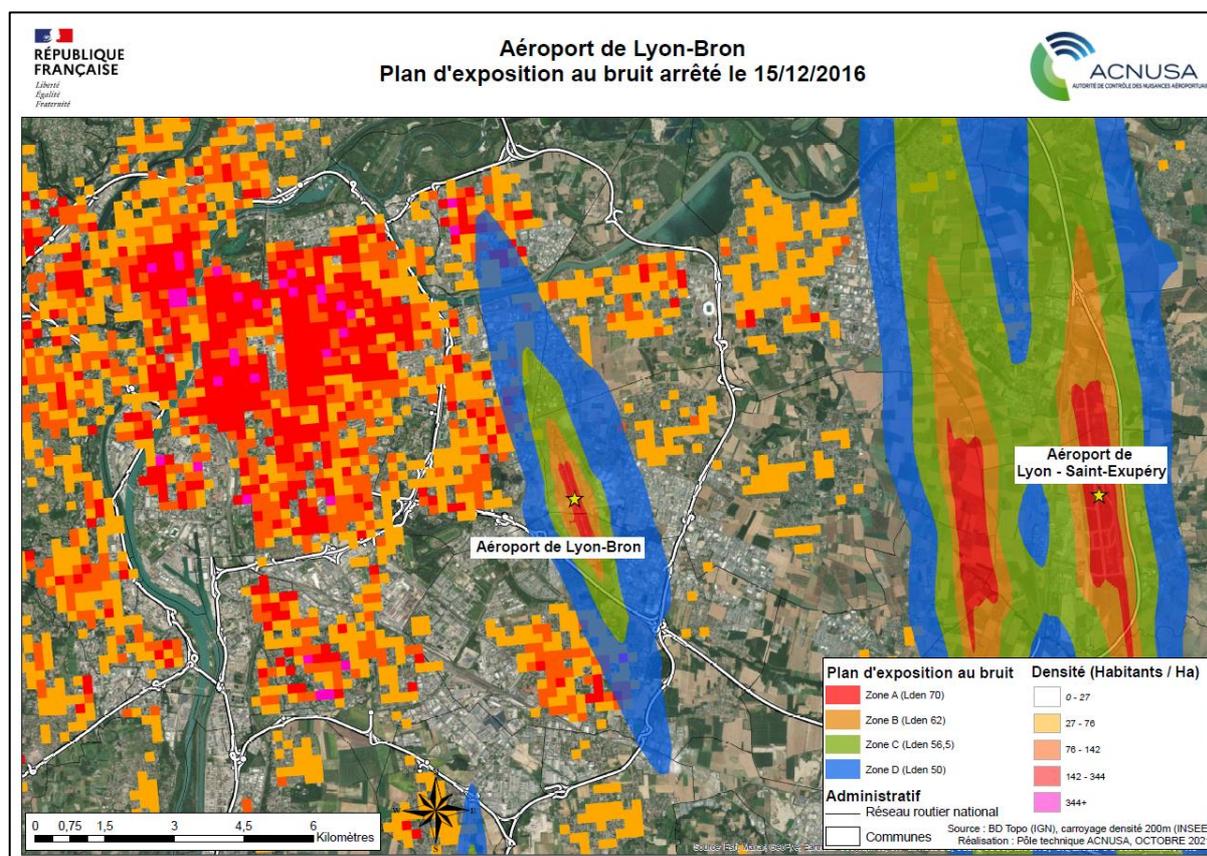


Figure 1 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron arrêté le 15/12/2016

En application de la circulaire n°2005-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère, une nouvelle charte de l'environnement a été adoptée le 7 décembre 2016 après évaluation de la précédente. Cette charte marque une évolution et un élargissement de celle élaborée en 1998 et de celle signée le 3 décembre 2010 : interdiction d'effectuer des tours de piste en entraînement les dimanches et jours fériés, mise en place du tableau de bord environnemental, limitation du nombre de mouvements annuel... Elle prévoit un dispositif de suivi. Il en a été rendu compte par la société Aéroports de Lyon à plusieurs reprises et dernièrement lors de la séance de travail du 14 octobre 2021.

Lors de l'élaboration de la dernière charte, il n'a pas été jugé utile, après avis de la Commission Consultative de l'Environnement, de proposer au ministre chargé de l'aviation civile de formaliser dans une réglementation opposable les restrictions d'exploitation qu'il serait indispensable de mettre en œuvre. Le recours à un texte réglementaire peut être envisagé lorsque la complexité du contexte local est susceptible d'entraîner un nombre important de manquements aux conditions d'exploitation retenues par la charte. Il permet de sanctionner les contrevenants sur le fondement d'un procès-verbal établi par un agent assermenté de l'aviation civile ou de la gendarmerie des transports aériens ayant constaté l'infraction. A l'expérience acquise dans l'exercice des pouvoirs de sanction sur d'autres aéroports d'aviation générale, il importe que ces restrictions restent une menace mise en œuvre uniquement pour des manquements à fort impact pour la santé et l'environnement des populations impactées et donc que les décisions qui en résultent réglementent des sujets très spécifiques. Conformément à la circulaire interministérielle relative aux nuisances de l'aviation légère, une proposition en ce sens ne peut être envisagée, après concertation, que de manière complémentaire à la mobilisation effective des autres leviers existants.

A. ACTIVITE DE L'AEROPORT

Troisième aéroport d'affaires de France, après le Bourget et Cannes-Mandelieu, la plateforme de Lyon-Bron est un aéroport d'affaires qui répond aux besoins de la Métropole de Lyon et de la région Rhône-Alpes. Avec plus de 12 000 passagers par an², l'activité de l'aéroport semble se stabiliser depuis quelques années³, à la différence du fort dynamisme de l'aéroport de Lyon – St-Exupéry et son aviation commerciale. De par sa localisation et en l'absence des inconvénients liés au trafic de lignes commerciales régulières, la plateforme propose des conditions optimales pour la formation et le maintien des qualifications des pilotes de l'agglomération. Au-delà de leurs activités de formation, plusieurs aéroclubs proposent des vols « Découverte » ou encore des vols d'« Initiation » qui ont pour vocation principale de permettre aux personnes intéressées de tester leur motivation aéronautique. Trois écoles et huit aéroclubs sont basés sur la plateforme exerçant ainsi une activité conséquente sur la plateforme. Le site de Lyon-Bron possède également un hélicoptère utilisé par les services de l'Etat (Gendarmerie, SAMU, Sécurité Civile) et la société Mont-Blanc Hélicoptères.

Compagnies aériennes d'aviation d'affaires	
JETCORP	HARMONY AIRCRAFT SERVICE
EVOLEM	PAN EUROPEENNE
OYONNAIR	MONT BLANC HELICOPTERES
Ecoles de pilotage	
Aéroformation	Mikuzanics
Avnir Aviation	
Aéroclubs	
Aéroclub du CE de Renault Trucks	Aéroclub du Grand Lyon
Les Ailes Lyonnaises	Les amis du cercle laïque aviation populaire (CLAP)
Aéroclub du Rhône et du sud-est	ALPIM
Amicale de l'aviation légère	COPTAIR

Tableau 1 – Personnes morales présentes⁴ sur la plateforme Lyon-Bron (source : ADL)

² Source UAF – données 2019 : <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/lyon-bron>

³ Voir partie I.B. Evolution du trafic d'aéronefs au fil des années

⁴ Liste non-exhaustive

La figure ci-dessous présente la répartition des mouvements d'aéronefs et hélicoptères. Il ressort qu'en 2019⁵, la plus grande activité de l'aéroport sont des vols VFR⁶ qui peuvent globalement être assimilés aux vols opérés par les aéroclubs, les écoles de pilotages et, pour une faible part, les pilotes privés. Les vols IFR⁷, quant à eux, sont constitués en grande partie des vols relevant de l'aviation d'affaires ainsi qu'en plus faible nombre de certains vols de formation. Les vols d'hélicoptères ont principalement des missions sanitaires ou de sécurité.

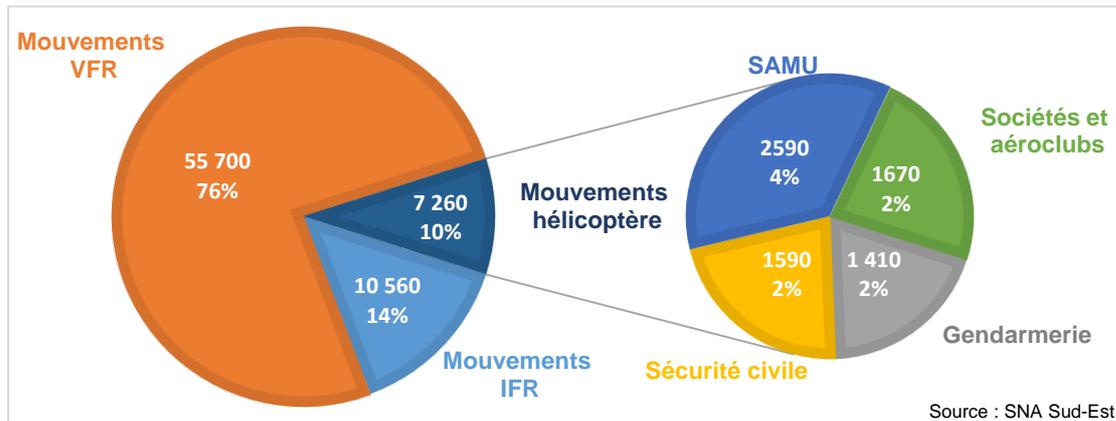


Figure 2 - Trafic sur l'aéroport de Lyon-Bron en 2019

B. EVOLUTION DU TRAFIC D'AERONEFS AU FIL DES ANNEES

Durant les années 2000, l'aéroport de Lyon – Bron a connu une augmentation de son trafic aérien. En 2011, la plateforme enregistrait plus de 76 000 mouvements d'aéronefs soit le plus grand nombre depuis sa création. Depuis, ce nombre oscille entre 60 000 et 66 500 mouvements par an. Le trafic a diminué suite à la crise sanitaire due à la Covid19. Il est intéressant de noter également – en excluant les années 2020 et 2021 – que la part de l'aviation d'affaires dans le nombre total de mouvements augmente depuis le début des années 2000 (en passant de 9% en 2003 à 16% en 2019).

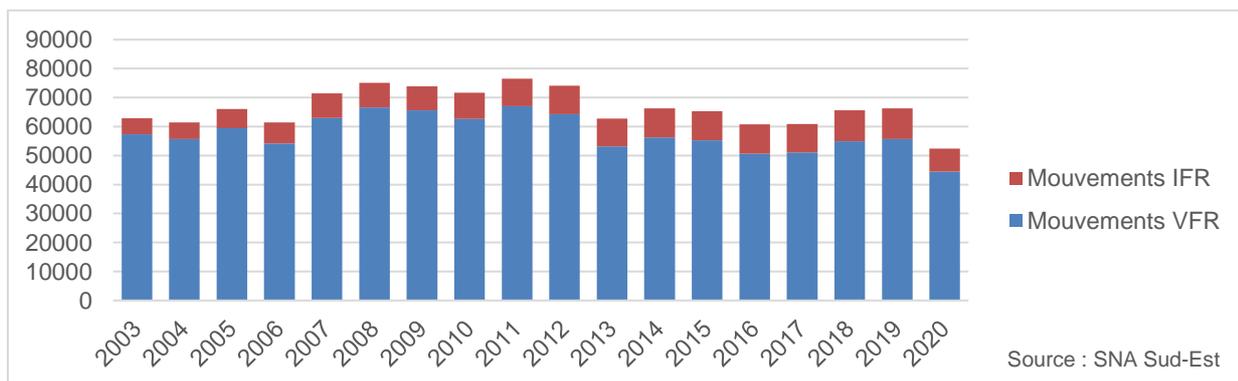


Figure 3 - Evolution du nombre de mouvements d'aéronefs sur l'aéroport au fil des ans

Les années 2020 et 2021 étant très affectées par la crise sanitaire, celles-ci montrent des trafics très différents des autres années. Durant la période estivale (juin-octobre) 2021, des records de mouvements mensuels ont été atteints avec une augmentation de +10% du nombre total de mouvements (vols IFR et VFR) sur cette période par rapport à 2019. Ceci est une conséquence directe

⁵ Compte-tenu de la crise sanitaire due au Covid19, il est préférable de retenir l'année 2019 plutôt que 2020.

⁶ Le vol à vue, suivant les règles VFR (Visual Flight Rules), est la technique de vol la plus utilisée en Europe et repose sur le principe de voir et d'éviter.

⁷ Le vol aux instruments ou IFR (Instrument Flight Rules) est un type de vol qui permet de piloter avec la seule aide des instruments de l'avion et du guidage du contrôle aérien, sans information visuelle extérieure.

des confinements nationaux qui ont ralenti le trafic pendant plusieurs semaines et des différentes politiques de fermeture des frontières internationales. Le trafic ne retrouvera une certaine stabilité qu'à partir de l'année 2022 voire 2023. Il est important de noter que malgré cette augmentation ces derniers mois, le nombre total de mouvements IFR et VFR (environ 60 700 au 31 octobre 2021) restent bien en dessous de la limite prévue par la charte (80 000 mouvements).

C. CONTEXTE ACTUEL

Pour garantir au mieux la qualité de vie des populations riveraines, le préfet a créé une Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Des Chartes de l'Environnement ont été négociées et signées. La charte en vigueur, signée pour 5 ans au mois de décembre 2016, vient à échéance fin 2021 et doit être renouvelée.

En matière de circulation aérienne, des dispositions dérogatoires ont été mises en place pour l'exécution des tours de piste d'entraînement afin de limiter, entre autres, le survol de la commune de Chassieu. Ils sont effectués systématiquement à l'est des installations (et donc à droite au QFU34) et sont représentés sur la carte d'atterrissage sous la forme d'un hippodrome. Ces dispositions ont permis de conserver une situation globalement apaisée et reconnue comme telle en CCE. Le préfet qui la préside affirmant être "très vigilant sur la qualité des relations entre les riverains et l'aéroport", s'est ainsi déclaré "très impressionné par cette qualité à Lyon, à la différence de bien d'autres aéroports". Il est rejoint en cela par une représentante associative : "Au fil du temps, je me suis aperçue qu'on avait vraiment avancé au niveau de cette commission, ce qui est important pour les habitants" (PV de la CCE du 15-04-21).

Les périodes récentes de confinement, et le développement du télétravail ne semblent pas réellement avoir trop perturbé cette relation. Elles ont cependant déclenché un nombre important de réclamations, toutes concernant les trajectoires en tours de piste par des appareils légers (environ 200 réclamations reçues par l'aéroport en un mois et demi, de début juin à mi-juillet 2021, émises par un nombre très limité de réclamants contre environ 70 réclamations sur l'année 2019 et 45 réclamations sur l'année 2020).

Le Maire de Chassieu a alors pris l'initiative de saisir directement l'ACNUSA pour lui demander par courrier du 05-05-21 "une enquête sur le respect de la Charte par l'aéroport de Bron". Le collège de l'Autorité de contrôle a décidé de lancer une mission afin d'accompagner les acteurs locaux dans l'évaluation de la situation et l'élaboration d'une nouvelle charte.

Il importe de préciser que, pour donner suite à l'augmentation conséquente des réclamations, les équipes d'Aéroports de Lyon, les aéroclubs et écoles de pilotage ont mis en place très rapidement des mesures nouvelles pour limiter les nuisances environnementales.

II. MESURES DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

Une connaissance précise des impacts des émissions sonores et atmosphériques est indispensable pour pouvoir supprimer, réduire ou compenser les nuisances aéroportuaires. C'est d'autant plus vrai en milieu urbain où les sources d'émissions sont nombreuses. L'est lyonnais est un territoire soumis à multiples nuisances urbaines et à celles de grandes infrastructures de transport (routières, ferroviaires et aéroportuaires). La réduction de ces nuisances passe par une approche globale et systémique.

A. MESURES DE BRUIT

L'observatoire Acoucité dispose d'une station de mesure permanente dans la commune de Chassieu. Cette station de mesure est principalement dédiée au bruit routier. L'observatoire a cependant réalisé une campagne de mesures ponctuelles (2 points de mesure : communes de Décines-Charpieu et Saint-Priest) en 2020 dans le cadre d'une convention entre l'aéroport et l'observatoire. Un rapport de mesurage relatif à l'aéroport a été produit le 20 novembre 2020 et est disponible auprès des associations pour l'environnement locales.



Figure 4 - Localisation des points de mesure Acoucité (source Google Earth et Acoucité)

Ce premier rapport de mesure amène à observer plusieurs points intéressants. Sur les périodes de mesure⁸, le nombre de mouvements a augmenté en 2020 par rapport à 2019. Ceci s'explique notamment par la direction du vent et donc le sens de décollage des avions par rapport à la localisation des stations de mesure de la campagne. Le trafic est opéré principalement (82%) entre 6h et 18h avec un pic de trafic entre 11h et 12h, puis 17% entre 18h et 22h et 1% entre 22h et 6h. Les niveaux sonores mesurés pendant la campagne sont restés inférieurs aux seuils définis dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB)⁹. Le bruit maximal moyen produit par les avions de tourisme est de 61dBA. Des Piaggio Avanti survolent cependant Saint-Priest à 81dBA (très forte gêne) en moyenne. Malgré l'augmentation du nombre de mouvements, les niveaux sonores moyennés mesurés en 2020 sont plus faibles qu'en 2019. Le niveau de bruit de fond étant faible aux points de mesures (jardins de riverains), les émergences atteignent jusqu'à 40dB. Le rapport de l'observatoire ne discrimine pas les tours de piste des autres passages et ne présente pas de focus sur les week-end pour évaluer l'impact des dispositions de la charte environnementale.

⁸ En 2019, deux campagnes avaient été mises en place : du 3 au 7 mai et du 8 au 18 novembre. En 2020, les mesures ont eu lieu entre le 14 septembre et le 22 septembre.

⁹ Le Plan d'Exposition au Bruit anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne.

Décines 2020						St Priest 2020					
Type	Total	LAeq	Lmax	Lmax moyen	SEL	Type	Total	LAeq	Lmax	Lmax moyen	SEL
Tourisme	396	57	77	61	71	Tourisme	371	60	82	61	71
Affaire	24	61	74	65	75	Affaire	56	68	85	74	83
Hélico	19	61	75	65	76	Hélico	41	63	82	66	76
Piaggio	10	62	78	68	77	Piaggio	10	75	89	81	88

Tableau 2 - Données bruit extraites de l'étude Acoucity 2020

Il est certainement utile que l'observatoire réalise régulièrement des campagnes de mesures aux abords de l'aéroport. Il est prévu que deux campagnes spécifiques soient réalisées chaque année, une en période estivale, une en période hivernale.

B. MESURES DES EMISSIONS ATMOSPHERIQUES

S'agissant de la surveillance de l'impact de l'aéroport de Lyon – Bron sur la qualité de l'air locale, aucune étude récente relative à la surveillance de la qualité de l'air ou à la réalisation d'inventaire d'émissions n'a été identifiée. En tant qu'aérodrome ayant une activité de transport public situé dans une zone couverte par un plan de protection de l'atmosphère, le gestionnaire est soumis aux prescriptions du 6 octobre 2020 de l'ACNUSA portant sur la gestion de la qualité de l'air par les exploitants aéroportuaires sur et autour des aéroports. A ce titre, il lui appartient de réaliser un inventaire d'émissions et une campagne de mesure de la surveillance de la qualité de l'air à minima tous les cinq ans. Il lui appartient également de mettre en place et de suivre une série d'indicateurs et d'assurer l'information générale du public au travers de leurs outils de communication.

Il est certainement pertinent que les collectivités territoriales et l'aéroport s'accordent pour que l'ASQA régionale assure les campagnes de mesure nécessaires.

III. PRINCIPAUX LEVIERS DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES

Après avoir rencontré un certain nombre d'acteurs locaux et recueilli différentes données et informations, les leviers usuellement mobilisables pour réduire les nuisances semblent pouvoir être étudiés par les parties concernées pour une mise en œuvre au cours des cinq prochaines années.

A. REDUCTION DU BRUIT A LA SOURCE

Il ressort des interviews que le principal irritant des populations riveraines est le « tour de piste d'entraînement ». Ces tours de piste font partie intégrante de la formation des pilotes : ils permettent de travailler les techniques de décollage et d'atterrissage, qui sont essentielles pour la sécurité des vols. Un pilote doit maîtriser cet exercice pour valider sa licence, ce qui implique des entraînements durant sa formation. Ces exercices sont également nécessaires pour le maintien des qualifications. De plus, tout aéronef arrivant sur la plateforme peut être amené à intégrer le circuit d'aérodrome en vue de son atterrissage. Cette manœuvre obligatoire est cependant à différencier des tours de piste en entraînement.

L'un des premiers leviers de réduction des nuisances est de réduire directement le bruit à la source. La liste des avions autorisés à effectuer des tours de piste d'entraînement est arrêtée par décision de la Directrice de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est. A ce jour, la moitié des avions autorisés ne sont pas classés dans la base de données Calipso¹⁰, il n'est donc pas possible d'objectiver leurs nuisances sonores émises. La liste avec les correspondances Calipso est présentée dans le tableau 3 ci-après. Parmi les 14 classifiés, seuls 7 sont de classe A. Certains aéronefs ont été équipés de silencieux suite à leur classification, mais n'ont pas été reclassifiés par la suite.

Type	Immatriculation	Exploitant	Classification Calipso	Marque
DR400	FGLVF	AC Grand Lyon	-	Robin Aircraft
DR400	FGYKB	AC Grand Lyon	-	Robin Aircraft
DR400	FHIYE	AC Grand Lyon	B	Robin Aircraft
SR20	FHMAN	AC Rhône Sud-Est	B	Cirrus
C172	FGIZH	AC Rhône Sud-Est	C	Cessna
C172	FHACR	AC Rhône Sud-Est	A	Cessna
C152	FHMIT	AC Rhône Sud-Est	A	Reims Aviation
C152	FHFPM	AC Rhône Sud-Est	A	Reims Aviation
P2008	FHRON	AC Rhône Sud-Est	A	Tecnam
DR400	FGBTZ	AC Renault Trucks	B	Robin Aircraft
DR400	FGVAD	AC Renault Trucks	-	Robin Aircraft
DR400	FGXGE	Ailes Lyonnaises	B	Robin Aircraft
DR400	FGYKQ	Ailes Lyonnaises	B	Robin Aircraft
MS880	FBXTE	Aérospport	-	-
DR400	FGDYY	CLAP 69	B	Robin Aircraft
C152	FGHNZ	Aéroformation	A	Reims Aviation
PA28	FGJCB	Aéroformation	-	-
C172	FGCLT	Aéroformation	-	-
PA44	FGBPK	Aéroformation	-	-
TECNAM P2008	FHYAD	Aéroformation	A	Tecnam
TECNAM P2008	FHYAO	Aéroformation	A	Tecnam
TECNAM P2010	FHYAY	Aéroformation	-	Tecnam
C172	FGLEA	Avnir Aviation	-	-
PA38	FGDLS	Avnir Aviation	-	-
PA38	FGCQE	Avnir Aviation	-	-
PA28	FGGZB	Avnir Aviation	-	-
C172	FGRLE	Avnir Aviation	-	-

Tableau 3 - Liste des aéronefs autorisés pour les tours de piste d'entraînement (décision du 27/11/2020)

Plusieurs pistes doivent être envisagées pour rendre les flottes existantes plus respectueuses de l'environnement. Plusieurs d'entre elles sont déjà à l'étude par les usagers de l'aéroport et Aéroports de Lyon.

Lorsque cela est possible, la pose d'un dispositif atténuateur de bruit d'échappement ou le changement de l'hélice permettent de limiter les nuisances sonores d'un aéronef déjà existant. Des subventions sont possibles via la DGAC pour l'installation d'un tel dispositif.

Le renouvellement de la flotte par une flotte plus récente, par l'acquisition (en pleine propriété ou en location) d'avions thermiques de « nouvelle génération » ou électriques semble indispensable pour un aérodrome urbain stratégiquement aussi important que celui de Lyon-Bron. L'industrie aéronautique a tout intérêt à ce que les écoles de pilotage et les aéroclubs forment les jeunes pilotes sur des flottes modernes afin d'éduquer les générations futures aux meilleures pratiques environnementales et au respect des populations riveraines. Des solutions existent sur le marché et l'offre devrait s'élargir rapidement tant les besoins sont considérables au niveau mondial. Encore en cours de développement, d'autres solutions vont voir le jour avec des systèmes de rétrofit¹¹ pour certains avions déjà en place. Lorsqu'elles sont techniquement réalisables et économiquement viables, ces solutions peuvent satisfaire à certains besoins spécifiques.

¹⁰ Calipso est la première classification sonore pour les avions légers. Cette base de données, encore perfectible, a l'avantage d'offrir des données objectives sur le bruit des avions légers. Les nouveaux aéronefs légers mis sur le marché conduiront certainement à moderniser cette base pour discriminer encore mieux les avions légers selon leurs performances.

¹¹ Opération consistant à supprimer des éléments spécifiques au moteur thermique incluant le réservoir, la ligne d'échappement pour le remplacer par un bloc moteur électrique, un contrôleur et des batteries.

Les écoles de pilotage et aéroclubs opérant sur l'aérodrome de Lyon-Bron apparaissent en effet devoir être fortement incités à renouveler leurs flottes et accompagnés pour former leurs instructeurs d'abord, leurs élèves ensuite, à un pilotage respectueux des populations et de l'environnement.

Un appui de l'aéroport, de l'industrie aéronautique et/ou des collectivités au financement du renouvellement des flottes utilisées peut être nécessaire pour un renouvellement rapide des flottes existantes. Il peut concerner l'acquisition mais aussi l'exploitation d'aéronefs, compte tenu des coûts pouvant être engendrés dans la durée. Il doit être possible, au cours des cinq prochaines années, de réaliser un vrai changement à ce niveau. Cela suppose que la société aéroportuaire, les industriels de l'aéronautique et les grandes collectivités territoriales concernées (Région et Métropole) accompagnent les écoles et les aéroclubs dans la transition nécessaire.

B. APPRENTISSAGE ET FORMATION

L'une des activités principales de l'aéroport est la formation des pilotes, y compris le maintien de leurs qualifications. Cette activité de formation est nécessaire pour l'ensemble du secteur aéronautique. Elle relève d'écoles de pilotage ou d'aéroclubs dont la responsabilité est importante.

La montée des exigences sanitaires et environnementales (bruit/pollutions atmosphériques/climat) doit conduire les établissements de formation à changer de paradigme pour former les jeunes générations sur des aéronefs moins émissifs aux meilleures pratiques environnementales.

Le respect des règles de navigation sur chaque aérodrome, avec notamment l'évitement des zones densément peuplées (illustrées par des ronds bleus sur les cartes pour atterrissage à vue) doit faire partie intégrale de la formation des pilotes avec des rappels à l'ordre lorsque nécessaire.

En cas de non-respect des règles environnementales, il convient de considérer la responsabilité de l'employeur (école de pilotage ou aéroclub) et non celle de l'instructeur (salarié quel que soit le type de son contrat) ou de l'élève, sauf en cas de faute détachable. La jurisprudence est parfaitement claire sur ce point. Cela n'empêche pas que des sanctions disciplinaires puissent être prononcées. Le principe de la responsabilité de l'employeur a été récemment confirmé par le Conseil Constitutionnel à l'occasion de l'examen d'une question prioritaire de constitutionnalité.

C. PROCEDURES OPERATIONNELLES DE NAVIGATION AERIENNE

L'optimisation et le respect des procédures opérationnelles de navigation aérienne est, avec le renouvellement des flottes, un axe de progrès majeur sur lequel la direction des services de la navigation aérienne est très engagée.

Lors des auditions réalisées dans le cadre de cette mission, il a été proposé de maintenir la montée initiale dans l'axe en décollage QFU34 jusqu'à 1500 pieds au lieu de 1300. D'autres propositions ont été évoquées.

Il est important que les meilleures pratiques possibles soient étudiées et développées à Lyon – Bron de manière cohérente avec le renouvellement de la flotte.

Il reste que la perception territoriale des nuisances peut ne pas être identique à celle de la navigation aérienne, notamment pour ce qui concerne les « tours de piste ». La cartographie dont disposent les acteurs est différente selon le point de vue comme le montrent les figures n°4 et 5.

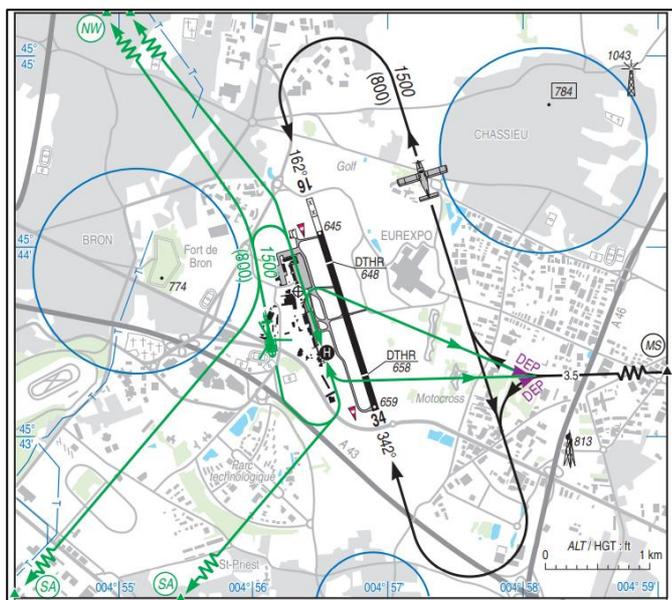


Figure 5 - Carte pour les atterrissages à vue - Mai 2019

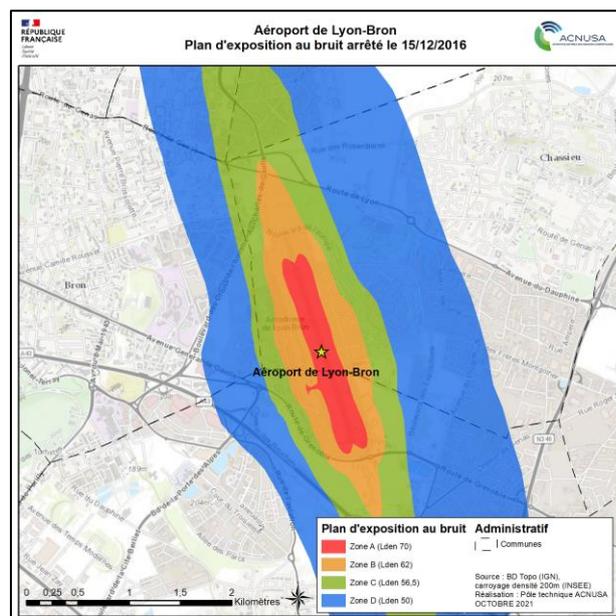


Figure 6 - Carte PEB arrêté le 15/12/2016

Cette différence de perception devrait conduire à s'interroger sur la façon de rapprocher les perspectives. En regard de la carte relative aux atterrissages à vue, il pourrait être pertinent de réviser les protections et les servitudes d'urbanisme afin :

- D'éviter toute augmentation des populations impactées à des niveaux élevés à définir localement,
- De mieux informer les populations riveraines des niveaux de bruit et des prescriptions techniques en matière d'isolation des logements.

D. ENCADREMENT DES « TOURS DE PISTE » ET AUTRES EXERCICES

La répétition des tours de piste d'entraînement génère des nuisances sonores qui sont devenues la cause principale du mécontentement des riverains. Les tours de piste « basse hauteur » posent des questions particulières. Ils sont en général effectués à 500 pieds (150m) et ne suivent pas le circuit standard, car plus proches de la piste. En effet, n'étant pas concernés par les règles de l'air, les hauteurs minimums de survol réglementaires ne s'appliquent pas¹². Seule la négociation locale peut conduire à émettre des préconisations à ce sujet.

Il peut être pertinent d'étudier la fixation de créneaux autorisant les tours de piste aux mêmes horaires l'été et l'hiver, et distinguant bien les week-end et jours fériés.

Les autres activités opérées sur la plateforme peuvent également faire l'objet d'un encadrement plus strict pour limiter les nuisances sonores. A ce titre, il convient de traiter des vols touristiques¹³ qui génèrent chacun au moins un tour de piste pour un vol local de très courte durée, celui-ci pouvant alors être assimilés par simple confusion à un tour de piste de formation. Un exercice singulier a en outre été relevé par des représentants de riverains lors des auditions : la simulation de panne au décollage en QFU34. Cet exercice provoque légitimement l'inquiétude de riverains de Décines-Charpieu et pourrait utilement n'être autorisé que dans certaines conditions. Il importe de communiquer sur ces exercices avec les populations riveraines.

¹² Cf Rapport ACNUSA sur les nuisances de l'aviation légère publié en juillet 2020

¹³ Vols « Découverte » ou « Baptême » proposées par plusieurs aéroclubs

E. NUISANCES DE L'AVIATION D'AFFAIRES ET DES HELICOPTERES.

Ces deux sujets n'ont pas été traités spécifiquement dans le cadre de cette mission.

Concernant les nuisances des hélicoptères (hors mission de sécurité), l'Autorité de contrôle renvoie à la mise en œuvre des dispositions législatives existantes¹⁴ qui permettent de réguler les activités en zone urbaine dense.

Concernant les réductions des nuisances de l'aviation d'affaires, l'Autorité de contrôle recommande une approche globale et cohérente sur Lyon – Saint-Exupéry et Lyon – Bron, notamment pour ce qui est des procédures de navigation aérienne et de l'usage des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale.

IV. TRANSPARENCE ET CONCERTATION

La mise en place d'un comité de suivi de la charte avec notamment la diffusion du tableau de bord environnemental permet à chacune des parties concernées d'avoir des éléments objectifs sur l'activité de l'aéroport et ses impacts environnementaux. Il importe que l'aéroport continue à rester totalement transparent à ce sujet pour établir une relation de confiance entre les différents acteurs, notamment par la diffusion annuelle du tableau de bord environnemental.

A. ROLE DU MEDIATEUR

Aéroports de Lyon a engagé un médiateur pour gérer le dialogue entre l'aéroport et ses riverains. Il doit être l'interlocuteur premier des riverains et avec les usagers dont le comportement est mis en cause. Son rôle est important, il ne doit pas être court-circuité sinon son intérêt devient limité. Le respect du délai de réponse aux réclamants prévu dans la charte (14 jours) est un point essentiel pour assurer une relation de confiance entre les différentes parties.

Pour la plateforme de Lyon – Bron, le médiateur est joignable à l'adresse suivante : mediateur-bronaeroport@lyonaerports.com

B. CONCERTATION AVEC LES DIFFERENTES PARTIES PRENANTES

La concertation avec les populations et les collectivités locales de proximité est primordiale. Il importe d'associer rapidement les communes de Bron, Chassieu, Saint-Priest et Décines-Charpieu, fortement impactées par les nuisances de l'aérodrome. A ce jour, la Métropole de Lyon siège à la Commission Consultative de l'Environnement mais il n'y a plus de représentants directs de ces collectivités. La qualité de la représentation des différents niveaux des collectivités territoriales, des professionnels opérant sur site et des riverains est importante dans les instances de concertation.

C. IMPLICATION DES COLLECTIVITES ET POPULATIONS RIVERAINES

L'aéroport de Lyon-Bron est situé dans un milieu urbain et assure une fonction économique importante. Les populations riveraines doivent, si elles le souhaitent, pouvoir s'investir dans son activité. L'aéroport doit être force de proposition, par le biais de son médiateur par exemple, pour aller au contact des populations, proposer des visites ou des rencontres d'information. Il pourrait en outre être intéressant que les communes riveraines de l'aéroport soient intégrées au dispositif LyonAeroEmploi permettant d'impliquer directement les habitants dans la vie de l'aéroport. Il importe que l'aéroport se développe dans son environnement local, en respectant la santé et l'environnement des populations impactées.

¹⁴ Articles L. 571-7 et R. 571-97-1 du code de l'environnement

CONCLUSION

L'aérodrome assure des fonctions stratégiques en matière de sécurité, d'éducation et de formation aéronautique à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Il importe que son intégration dans le milieu urbain soit la plus assurée possible et que sa performance environnementale soit exemplaire.

Les cinq prochaines années peuvent permettre de renouveler les flottes utilisées sur cet aéroport afin d'en faire un centre de formation avec de nouvelles pratiques de pilotage, respectueuses de la santé et de l'environnement des populations de l'agglomération.

L'histoire de cet aérodrome et l'engagement de toutes les parties locales pour réduire les émissions sonores et atmosphériques au niveau de la métropole devraient permettre à la prochaine charte de l'environnement de traduire un changement de paradigme. Avec un engagement déjà fort des équipes de l'aérodrome, et à l'instar de l'engagement sur l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, toutes les conditions semblent localement réunies pour faire de cette plateforme une référence dans la transition écologique des aérodromes urbains utilisés pour des missions de sécurité et pour l'éducation et la formation des pilotes.

L'Autorité de contrôle pourra, si elle reste destinataire des données transmises aux parties membres de la commission consultative de l'environnement, accompagner la transition écologique de l'aéroport. Elle sera, si une réglementation environnementale était mise en place pour prévenir le risque de manquements, en charge de l'exercice des pouvoirs de sanction.

ANNEXES

- Lettre de mission
- Liste des personnes rencontrées
- Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon – Bron arrêté le 15 décembre 2016
- Charte de l'environnement adoptée le 7 décembre 2016
https://aeroportdebruit.fr/images/articles/pdf/Charte-environnement-LYN_signee-071216.pdf
- Compte-rendu de la réunion de suivi de la charte du 14 octobre 2021
- Extraits de l'AIP concernant l'aérodrome de Lyon-Bron en vigueur à la date du présent rapport
Publication eAIP : https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dvd/eAIP_04_NOV_2021/FRANCE/AIRAC-2021-11-04/html/index-fr-FR.html
- Cartes d'approches et d'atterrissage à vue de Lyon-Bron : Visual Approach Charts (VAC)
https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dvd/eAIP_07_OCT_2021/Atlas-VAC/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/AD-2.LFLY.pdf
- Rapport ACNUSA sur les nuisances de l'aviation légère publié en juillet 2020
Sur le site internet de l'ACNUSA : <https://www.acnusa.fr/nuisances-sonores-de-laviation-legere-128>
- Circulaire n°2006-88 du 6 décembre 2005 relative à la maîtrise des nuisances sonores au voisinage des aérodromes d'aviation légère
Site du Bulletin Officiel : <https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/notice?id=Bulletinofficiel-0018136&reqId=03bda622-f323-4a16-8e62-277bf73a1efd&pos=1>

ANNEXE : LETTRE DE MISSION



Paris, le 12/05/2021

Le président

Monsieur Bernard Chaffange

Nos références : *CD 448 bis*
Affaire suivie par : Anaïs Barcet
Email : anais.barcet@acnusa.fr

Objet : Mission exploratoire sur l'aéroport de Lyon – Bron pour le compte de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

Monsieur,

A la demande de plusieurs riverains de l'aéroport de Lyon-Bron, la mairie de Chassieu a saisi l'Autorité de contrôle de manière à ce qu'une enquête soit menée sur le respect de la charte de l'environnement en vigueur. Depuis la fin du premier confinement, une augmentation des nuisances sonores dues à la plateforme est ressentie par les riverains qui s'investissent et s'engagent de plus en plus sur le sujet. Implanté en partie sur la commune de Chassieu et de Saint-Priest, l'aéroport de Lyon-Bron se situe dans un tissu urbain dense de la Métropole de Lyon. Il accueille des activités d'aviation d'affaires, d'aviation légère et des vols d'hélicoptères. Plusieurs actions ont déjà été mises en place sur le terrain pour répondre aux demandes des riverains : campagne de mesures, réunions de médiation, rencontres riverains/usagers, etc., sans que cela ne permette une amélioration de la situation selon les riverains. L'Autorité dispose de la compétence pour enquêter sur le terrain et formuler des recommandations pour apaiser les tensions locales dues aux nuisances sonores aériennes. Le collège de l'Autorité a donc décidé de répondre favorablement à la demande de la commune de Chassieu en engageant une mission exploratoire sur l'aéroport de Lyon-Bron. Les objectifs de cette mission seront, dans un premier temps, d'évaluer les effets de la charte de l'environnement ainsi que son respect et, dans un second temps, d'assister les différentes parties pour la mise au point d'une nouvelle feuille de route.

Nous avons souhaité vous mandater, avec appui du pôle technique de l'Autorité (votre contact serait Mme Anaïs Barcet, adjointe au responsable du pôle technique de l'Autorité) pour conduire cette mission exploratoire sur l'aéroport de Lyon-Bron en vous déléguant les pouvoirs d'investigation dont dispose l'Autorité. Il s'agit d'évaluer la situation actuelle, notamment les effets de la charte de l'environnement en vigueur, et de proposer des pistes d'améliorations pour la prochaine feuille de route de l'aérodrome pour les cinq années à venir.

Vous avez bien voulu accepter cette mission et je vous en remercie.

Dans le cadre de cette mission, vous pourrez obtenir communication de toutes pièces que vous estimerez nécessaires conformément à l'article L. 6361-8 du code des transports :

« Pour l'exercice des missions définies aux articles L. 6361-5 à L. 6361-7, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires peut charger un ou plusieurs de ses membres ou de ses agents, ou des experts qu'elle a mandatés, de procéder à des vérifications sur place ou de se faire communiquer tous renseignements et documents utiles à ses missions.

Les autorités publiques, les agents publics, les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens ne peuvent s'opposer à l'action de l'Autorité pour quelque motif que ce soit et prennent toutes mesures utiles pour la faciliter. »

Le préfet président de la commission consultative de l'environnement, la DSAC Centre Est et le président du directoire de la société d'exploitation de cet aéroport ont été informés de votre mission.

Vous me rendrez compte de cette mission aux différentes étapes de sa réalisation. Il serait souhaitable de pouvoir réaliser la phase de diagnostic au début de l'été afin de pouvoir engager les parties prenantes dans un processus de progrès pour accompagner l'élaboration d'une nouvelle charte d'engagements. Votre rapport de mission mettra en évidence l'état de la situation actuelle (activités et nuisances sonores), les effets de la charte et l'évaluation du respect des engagements, puis les propositions d'améliorations, générales ou locales, concertées avec les parties prenantes que vous aurez sollicitées, susceptibles d'être mises en œuvre.

Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer à l'avance l'échéance à laquelle vos analyses et propositions pourront être présentées au collège.



Gilles LEBLANC



ANNEXE : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

-1- ETAT

-Préfecture : Monsieur Benoît ROCHAS, Sous-Préfet, Secrétaire Général Adjoint et Président de la CCE

-DGAC/DSAC : Madame Muriel PREUX, DSAC/CE - Madame Géraldine MARCHAND-DEMONCHAUX, Cheffe de la Division RDD et Madame Cécile Du CLUZEL, son adjointe

-DGAC/DSNA : Monsieur Bruno DEMEULE, Chef du Service Exploitation du SNA/CE - Madame Nathalie BRACHET, Cheffe de tour à Bron et Monsieur BARRAS, son Adjoint

-2- GESTIONNAIRE DES AEROPORTS DE LYON

- Monsieur Tanguy BERTOLUS, Président du Directoire d'ADL

- Monsieur Lionel LASSAGNE, Directeur du développement Durable et Immobilier

- Monsieur Pierre MARNOTTE, Directeur de l'aéroport de Lyon-Bron

- Monsieur Florent PETROZZI-BEDANIAN, Responsable QSE/ Travaux de l'aéroport de Lyon-Bron

-3- MUNICIPALITES RIVERAINES

- Monsieur SELLES, Maire de Chassieu

- Madame ALLAGNAT et Monsieur NIOULOU, Service de l'Environnement de la Mairie de Décines-Charpieu

-4- ASSOCIATIONS DE RIVERAINS

- Madame Marie-Agnès CHAPGIER, Association Chassieu-Environnement et membre titulaire de la CCE

- Monsieur Michel LAROSE, CIL Beauregard-Champ-Blanc à Décines-Charpieu et membre titulaire de la CCE

NB : Madame Joëlle PERCET, Association Ribaud-Roberdière à Chassieu, Conseillère Métropolitaine et membre titulaire de la CCE, n'a pas été présente au rendez-vous dont nous avons convenu et ne s'est pas manifestée malgré trois messages téléphoniques de ma part.

-5- RIVERAINS INDIVIDUELS

- Trois à Chassieu et trois à Décines-Charpieu

-6- ECOLES DE PILOTAGE ET AERO-CLUBS

- Ecole AV'NIR Aviation : Madame GONZALEZ, Gérante, et Monsieur ROSSET, son Assistant

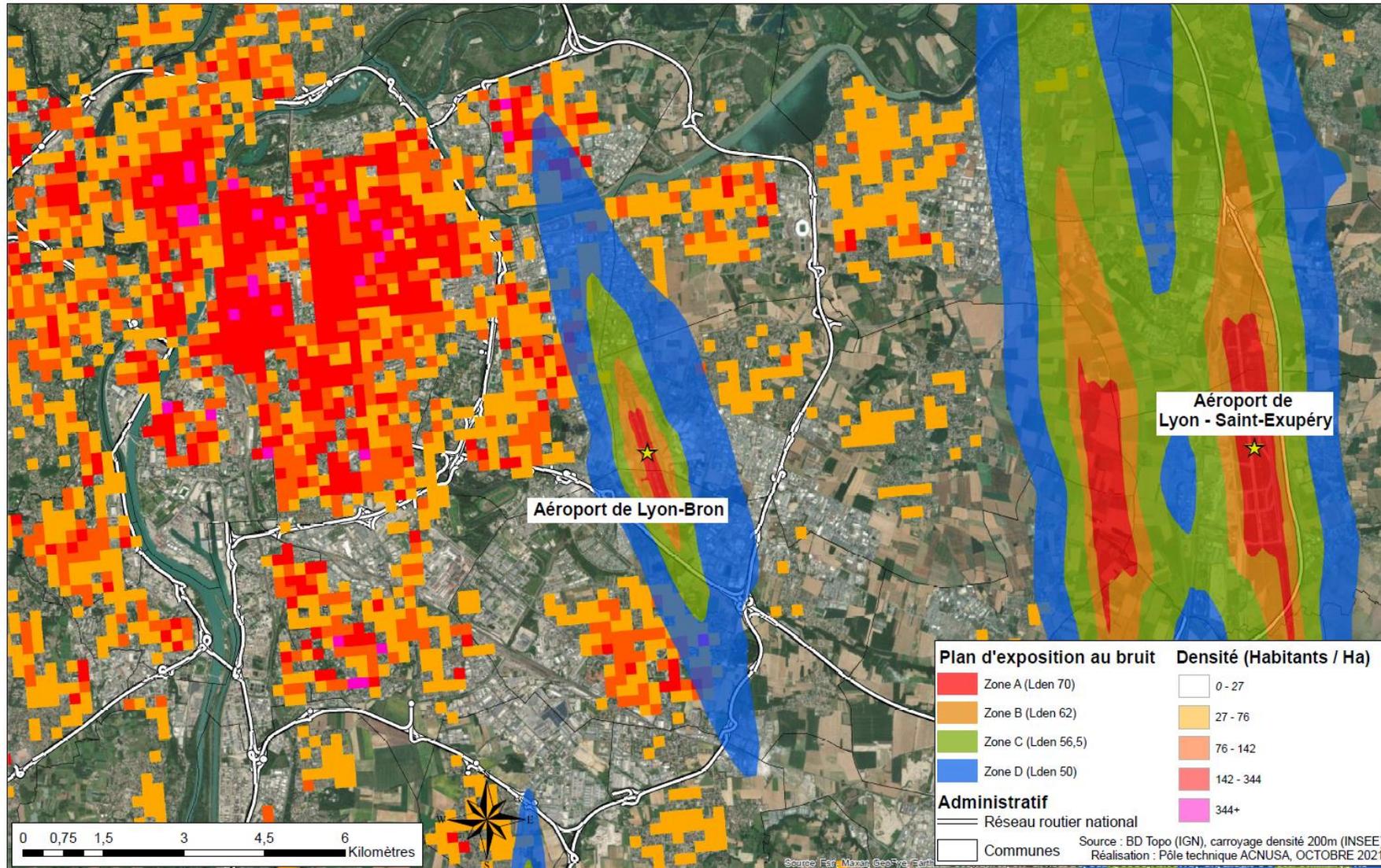
- Ecole AEROFORMATION : Monsieur BUISSON, Directeur

- Centre Interclubs : Monsieur DURIEUX, Président et Monsieur DAVAL, Vice-Président, par ailleurs Président de l'Aéro-Club Renault Trucks et membre fondateur de l'association Chassieu Environnement

-Aéro-Club du Grand Lyon : Monsieur Philippe GUET, Président

Ainsi que quelques autres interlocuteurs qui ont souhaité ne pas être cités nommément.

Aéroport de Lyon-Bron
Plan d'exposition au bruit arrêté le 15/12/2016



Charte pour l'environnement de l'aérodrome de Lyon Bron

Oct 2016 – Oct 2021

CR de la séance de travail du jeudi 14 octobre 2021

Préambule : veiller pour la future charte de la rendre accessible et visuelle.

I. Maîtriser les nuisances et réduire la gêne

Article 1er. - Limitation du nombre de mouvements

<p>Le gestionnaire limitera son activité au sein d'une enveloppe de 80.000 mouvements totaux par an d'aéronefs thermiques</p>	<p>Bilan : ADL : plafond respecté CIL Beauregard : A renforcer par une diminution a 70 000 mvts annuel Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche. Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : RAS</p>
<p>Les mouvements annuels seront comptés de façon exhaustive suivant la méthode nationale de comptage de la DSNA.</p>	<p>Bilan : ADL : engagement respecté CIL Beauregard : Efficace si on explique de façon clair le mode de comptage Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche. Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Mieux expliquer le mesure.</p>
<p>Le gestionnaire s'engage à ne plus accueillir de nouvelles écoles de pilotage utilisant des appareils thermiques</p>	<p>Bilan : ADL : engagement respecté Jetcorp : à supprimer</p>

	<p>CIL Beauregard : Efficace, mais un bémol si une nouvelle école est accueillie. Quel type d'appareils sera utilisé ??</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>RAS</p>
--	---

Article 2. - Les trajectoires VFR

<p>Pour les départs et les retours par le Nord, afin de limiter l'impact sonore sur la commune de Vaulx-en-Velin, le SNA, les aéroclubs et les sociétés inciteront tous les pilotes (employés et privés) à privilégier, lors de la préparation de leur vol, la trajectoire November-Alpha (NA). La tour acceptera quand la sécurité du trafic le permettra.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL engagement respecté par le SNA + sensibilisation des clubs en 2017</p> <p>Avenir aviation : à supprimer, les trajectoires sont à la discrétion du contrôle aérien.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer – Cette demande avait été faite pour protéger les habitants de Décines situés aux Sept Chemins. Sous l'axe de décollage et d'atterrissage NW avec régulièrement des hauteurs de survol fort basses constatées. Dommage que le paragraphe "Pour mémoire ..." est disparue.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer. Les trajectoires prévues ne sont, à priori, pas respectées. Aller plus loin en matière de suivi des trajectoires, grâce au GPS. Analyser les trajectoires, en fin de vol, avec l'instructeur.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>A renforcer : possible que la trajectoire NA devienne « nominale ».</p>
<p>La tour de contrôle demandera systématiquement aux pilotes de l'aviation légère, quand la sécurité du trafic le permettra pour les décollages face au sud en direction de Sierra-Alpha, d'effectuer un virage à gauche pour un passage vertical tour de contrôle avant de suivre la trajectoire Sierra-Alpha (SA) pour minimiser l'impact sur la commune de Saint-Priest.</p>	<p>ADL : engagement respecté Toutefois, il faut noter qq épisodes de panne radar qui n'ont pas permis d'appliquer ces principes.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>A renforcer – les trajectoires semblent « erratiques » au sud et au Nord. Beaucoup de vol survolent la commune de St-Priest.</p>

	<p>De manière générale : Possible d'avoir un dispositif de suivi des trajectoires pour un meilleur suivi. Comment mieux contrôler les altitudes.</p>
--	---

Article 3. - Le tour de piste d'entraînement

<p>Les tours de piste d'entraînement sont interdits tous les jours, avant 8h00 et après 21h00.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté</p> <p>Chassieu environnement : obtenir un meilleur suivi du respect de la trajectoire des tours de piste.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer - Question pourquoi 21h en heure d'hiver et 20h en heure d'été ??</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer – Réduire la plage horaire (avant 9h et après 20h) pour permettre aux habitants de se reposer plus amplement. (Très désagréable d'être réveillé par le bruit des avions).</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : A préciser sur les horaires d'été / hiver</p>
<p>Du 1er avril au 31 octobre, les tours de piste d'entraînement avec des avions thermiques sont interdits tous les jours à partir de 20 heures et les samedis, de 12h00 à 15h00, ainsi que les dimanches et jours fériés, à partir de 12h00. Ils sont en outre interdits à tout moment lors d'un pic de pollution (à la diffusion d'un NOTAM).</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté.</p> <p>Commentaire d'octobre 2019 sur le Notam pour pic de pollution : ne concerne que les pilotes en entrainement déjà brevetés sans instructeur.</p> <p>Chassieu environnement : il faudrait revoir les horaires du samedi (arrêter les vols à 12H comme pour le dimanche et les jours fériés).</p> <p>CIL Beauregard : A supprimer – au vu du changement climatique et des remarques des riverains</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer – Les horaires ne sont, semble-t-il, pas respectés.</p>

	<p>Réduire la plage horaire du week-end. Uniquement les samedis matin, de 9h à 12h. Les samedis après-midi et dimanches, les habitants aspirent à la tranquillité.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Demande d'une extension des restrictions, préciser que ce sont les tours de piste d'entraînement pour le Notam. Préciser le déclenchement du Notam.</p> <p>Développer les restrictions en lien avec les automobilistes.</p>
<p>La possibilité d'effectuer des tours de piste d'entraînement est réservée aux appareils basés, munis de silencieux d'échappement et/ou classés dans les catégories A et B de l'outil de classification CALIPSO et inscrits sur une liste tenue par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est. Cette liste, ainsi que ses critères de sélection, sera communiquée une fois par an en CCE.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté mais il faut noter des débats en séance non pas sur le respect de l'article de la charte mais sur des tours de piste avec des appareils encore bruyants.</p> <p>Chassieu environnement : vérifier que tous les avions qui font un tour de piste ont un silencieux d'échappement ou sont classés CALIPSO A ou B.</p> <p>CIL Beaugard : A renforcer, la liste des appareils basés n'a jamais été fournie en C.C.E. ou alors une fois au départ de la charte.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Expliquer les catégorie CALIPSO. Rajouter dans la liste des restriction les pilotes professionnels.</p>
<p>Pour limiter la nuisance sonore, il ne peut y avoir plus de trois appareils effectuant simultanément des tours de piste d'entraînement</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté.</p> <p>CIL Beaugard : A renforcer.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p>

	<p>Demande de plus de restriction. Donner la définition du tour de piste d'entraînement.</p>
--	--

Article 4. - Procédures de moindre bruit

<p>Les appareils turbopropulsés appliqueront des procédures de moindre bruit dès lors que leurs performances le permettent.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : courrier de sensibilisation en mai 2017 et Octobre 2019.</p> <p>Chassieu environnement : les appareils turbopropulsés comme le piaggio font tj bp de bruit dans leurs manœuvres</p> <p>CIL Beauregard : Efficace</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Engagement respecté sur les Piaggio mais vol répétitif Piaggio le matin ..</p>
<p>Les pilotes devront exploiter au mieux la capacité de montée de leur appareil afin d'en limiter l'impact sonore au sol.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : courrier de sensibilisation en mai 2017 et Octobre 2019.</p> <p>CIL Beauregard : A Renforcer, régulièrement des appareils survolent les habitations a une hauteur vraiment faible, décollage atterrissage et entraînement tour de piste.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Hauteur de survol – comment mesurer .. Sujet de survol de l'aviation légère.</p>
<p>L'usage des APU (Auxiliary power units) est strictement limité dans le temps (avant vol : 20 mn et après vol : 10 mn).</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : courrier de sensibilisation en mai 2017 et Octobre 2019.</p> <p>CIL Beauregard : Efficace.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p>

	<p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>RAS</p>
--	--

Article 5. - Activité Hélicoptères

<p>Dès lors que le vol ne s'effectue pas pour assurer une mission de service public, d'urgence ou de sécurité justifiant qu'il y soit dérogé, les pilotes d'hélicoptères veillent à adopter la hauteur maximum de survol</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : sensibilisation DSAC en juin 2018. Intervention Maire de Bron en 2018.</p> <p>Chassieu Environnement : on peut comprendre l'urgence de la mission au départ mais pas au retour.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer. Autre appareil privé ou club ?</p> <p>En dehors des appareils de l'Etat, qui possède ce type d'appareil sur la plateforme de Bron, particulier, aéroclub, .. ?</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>L'article 5 concerne les appareil d'Etat qui passent très bas pour les besoins de leurs missions. Les hélicoptères privés ne volent pas aussi bas. Le préciser dans la future charte. Comment sensibiliser les services de l'Etat.</p> <p>Que faire pour les hélicoptères de l'armée qui volent bas ?</p>
--	---

Article 6. - Bruits au sol

<p>L'étude ébauchée concernant la réduction des bruits au sol sera poursuivie par un groupe de travail dédié, ainsi qu'en comité de suivi. Les conclusions de cette étude pourront être mises en application avant le terme de la charte.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté le 14 oct. 19 : Présentation en CCE des mesures de bruit.</p>
---	---

	<p>CIL Beauregard : Aucun – on n'a jamais eu d'infos sur le travail du groupe de travail.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Sujet moteurs et pas mesure de bruit d'ACOUCITE. La société BCA n'existe plus.</p>
--	--

II. Travailler dans la transparence et la concertation

Article 7. – Instances de concertation

<p>Les instances de concertation et de dialogue sont la CCE, qui se réunit au moins une fois par an, et le Comité de suivi des engagements pour l'environnement qui se réunit deux fois par an. En cas de besoin, un comité technique se réunira sur un sujet demandant des approfondissements en présence d'un représentant de chaque association et de chaque commune siégeant en CCE.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : Pour la CCE, fait sauf en 2020 en raison de la crise sanitaire. Une réunion par an pour le suivi de la charte y compris en 2020.</p> <p>CIL Beauregard : A Renforcer – Le Comité de Suivi ne s'est jamais réuni deux fois l'an. Des réunions de travail ADL Bon et associations de riverains seraient nécessaires pour faire le point et voir les solutions a apportés aux réclamations nombreuses des habitants.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Ok, pour la fréquence de la CCE. Pour le Comité de suivi, une réunion pas an. Prévoir un schéma de discussions régulières.</p>
<p>Lorsqu'un titulaire est présent, son suppléant est admis à assister à la séance sans pouvoir participer ni aux débats ni aux votes.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté</p> <p>CIL Beauregard : Bof</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : Il est nécessaire que les élus des communes, proches du terrain, soient présents en CCE.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>RAS – Le Préfet invitera les communes riveraines aux CCE.</p>
<p>Des intervenants non-membres pourront être invités, selon les besoins et avec l'accord du président de séance.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté</p>

	<p>CIL Beauregard : Efficace – Question qui désigne le président de séance ??</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>RAS</p>
--	--

Article 8. – Tableau de bord environnemental

<p>Une fois par an, ADL présentera en CCE le suivi de la charte environnementale de l'aéroport appuyé d'un tableau de bord environnemental qui comprendra obligatoirement le suivi des indicateurs suivants : Trafic aéronautique annuel, mensuel, en distinguant :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ le nombre de mouvements IFR et VFR (arrivées et départs), ○ les vols locaux VFR (dont tours de piste), ○ les vols transit, ○ les vols de nuit (22h30-6h30) en distinguant : <ul style="list-style-type: none"> ▪ les vols sanitaires, ▪ les vols d'État, ▪ les autres vols nocturnes, ○ et les vols d'hélicoptères par catégorie : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gendarmerie, Sécurité Civile, SAMU, d'une part, ▪ Sociétés et aéroclubs, d'autre part, • Bilan du système de mesure de bruit (une proposition sur les emplacements des stations et la périodicité des mesures sera faite au Comité de suivi de la charte en 2015), • Bilan des anomalies constatées par rapport aux trajectoires lors des contrôles GTA demandés par la DSAC ou sur saisine du médiateur. • Présentation des réclamations, 	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer le trafic mensuel ne nous a jamais été fourni. Serait-il possible pour les vols locaux VFR de fournir le nombre de mvts des entraînement tours de piste.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche / les mesure de bruit : à renforcer</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Possible d'avoir une ventilation des vols de nuit et compter</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> Présentation de l'impact économique de la plateforme sur l'économie locale / régionale (création / disparition d'entreprises, évolution annuelle des emplois directs, projets immobiliers, etc.). Présentation de la liste des appareils basés et autorisés en tour de piste, tenue par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est et critères de sélection, Nombre de jours d'application des mesures anti-pollution, <p>Ces informations seront transmises à l'ACNUSA et aux membres siégeant en CCE au moins un mois avant la date prévue pour la réunion de la CCE.</p>	
--	--

Article 9. – Pour les communes

Prendre les dispositions nécessaires à la reconnaissance de l'antériorité des implantations sur le site en évitant le développement des habitations dans les zones exposées aux nuisances dans le respect du PEB, du PLU, puis du PLUH lorsque celui-ci sera adopté.	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté.</p> <p>Avenir aviation : à renforcer.</p> <p>Jetcorp : à renforcer</p> <p>Chassieu Environnement : prendre les dispositions pour le signaler dans l'acte de vente.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Certainement une faiblesse sur la communication sur le PEB dans les communes.</p>
--	--

Article 10. – Autres informations

L'aéroport diffusera systématiquement un communiqué lors d'événements ponctuels exceptionnels par le biais d'un message électronique à l'intention des personnes qui se seront inscrites sur la liste de diffusion (élus et membres de la CCE).	<p>Bilan :</p> <p>ADL : signalement de Lyon Air expo en 2017, 2019 et 2021 et mouvement A400M.</p> <p>Avenir aviation : à enfocer</p> <p>Chassieu Environnement : pas fait.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer, régulièrement des absences de signalement.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Aussi prévenir les communes.</p>
Les aéroclubs, les sociétés, et Aéroports de Lyon (pour les avions privés de l'aviation légère) présenteront une fois par an à la CCE l'évolution de leur flotte ainsi qu'un bilan du nombre d'appareils équipés / équipables de silencieux. A terme, ils présenteront la classification Calipso de leur flotte.	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté lors des CCE</p> <p>CIL Beauregard : A supprimer - Ces infos devront être incluses dans le document des avions basés à Bron – Voir l'article 3 du point 3 "tour de piste d'entraînement".</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Mettre plutôt « réducteur de bruit » / silencieux ? A vérifier le point.</p>
Les engagements pour l'environnement seront diffusés auprès des adhérents des aéroclubs et des pilotes des compagnies aériennes basées.	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté 2017, 2018, 2019.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer</p>

	<p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Charte distribuée pour certains aéroclubs ? Charte diffusée dans les conventions d'occupation.</p>
L'aéroport transmettra cette charte aux aéroports limitrophes.	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté 2017, 2018, 2019.</p> <p>Chassieu Environnement : à vérifier</p> <p>CIL Beauregard : Efficace malgré quelques accros.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : A renforcer – Insister sur l'importance de limiter, voire d'interdire, le survol de la ville par les avions de tourisme qui viennent atterrir à Bron (vol à basse altitude). Trop d'avions (hors des trajectoires définies) au-dessus de la ville, à basse altitude.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Rester vigilant.</p>

Article 11. – Réponse aux réclamations

<p>Les réponses aux réclamations des riverains seront faites selon des formes identiques à la demande par le médiateur ADL (lettre, téléphone, Internet) dans un délai de 14 jours. De manière exceptionnelle, et dans le cas d'une impossibilité de joindre le plaignant par téléphone, une réponse écrite (courriel) à une réclamation déposée par téléphone sera envoyée.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : difficulté de tenir les délais en raison de mouvements de personnel.</p> <p>Chassieu Environnement : vérifier que ttes les réclamations ont eu une réponse ds le délai de 14 jours.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer – depuis plusieurs mois le délai de 14 jours n'est pas respecté. Le Covid a certaines fois eu bon dos.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>Délais pas respecté suite au Covid ... maintenir l'exigence.</p>
--	--

III. Promouvoir le respect de l'environnement

Article 12. – Mesures de sensibilisation des pilotes.

<p>A partir du flux RSS d'Air Auvergne Rhône-Alpes, le gestionnaire sensibilisera les usagers de la plateforme sur l'impact de leurs activités sur la qualité de l'air. Un code de bonne conduite environnementale sera rédigé à leur intention.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : Obtention de la certification IS-BAH en mai 2019 avec des engagements environnementaux homologués.</p> <p>Avenir Aviation : à renforcer</p> <p>Chassieu Environnement : à vérifier.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer, pas une diffusion auprès des associations de riverains du code de bonne conduite.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Le gestionnaire doit mieux communiquer.</p>
<p>Une réflexion sera engagée au sein du « Comité de sécurité aéroportuaire » sur les conditions d'une réduction des nuisances imputables aux différents usagers (aviation légère, aviation d'affaires et hélicoptéristes).</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté en 2017</p> <p>Jetcorp : à retirer</p> <p>CIL Beauregard : A Renforcer d'urgence. Une solution rapide et pérenne devra être fourni aux habitants des communes riveraines de la plateforme avec une réduction drastique des nuisance surtout imputable à l'aviation légère et aux tours de pistes d'entraînement.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p>

	<p>A renforcer pour pouvoir répondre aux remarques des habitants et notamment les salariés en télétravail.</p>
<p>Une revue des manquements aux règles établies pour minimiser les nuisances et réduire la gêne sera réalisée en « Comité de sécurité aéroportuaire ».</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : chaque année, une revue des manquements a été réalisée en « Comité de sécurité aéroportuaire »</p> <p>Chassieu Environnement : pas connaissance.</p> <p>CIL Beauregard : Cette revue est réservée aux usagers de l'aéroport et n'est pas divulguable ??</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Besoin de transparence sur les conclusions</p>

Article 13. – Mesures de sensibilisation des riverains

<p>Afin de toucher le plus grand nombre, la charte pour l'environnement seront consultables sur le site de l'aéroport de Lyon Bron.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : engagement respecté dès 2017.</p> <p>CIL Beauregard : A renforcer – Il serait utile que celle-ci apparaisse sur le site des communes riveraines de l'aéroport.</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : RAS + site des communes</p>
<p>Les associations de riverains signataires s'engagent à diffuser et expliquer auprès de leurs membres la présente charte. Elles s'engagent aussi, sur leurs communes respectives, à témoigner du travail réalisé en</p>	<p>Bilan :</p>

<p>commun entre les parties prenantes et à concourir à l'information du public</p>	<p>ADL : réalisé par certaines associations comme Chassieu environnement, ou Bon accueil. Chassieu environnement : fait CIL Beauregard : A Renforcer. Rajouter : "A.D.L. s'engage à inviter l'association de la commune lors de réunion directe entre A.D.L. et des habitants de cette commune. Commune de Chassieu (A Lornage) : efficace. Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Améliorer la pédagogie + inviter les assoc de la CCE lors de rencontres avec les habitants.</p>
--	---

Dispositions finales

Article 14. – Modification de l'AIP

<p>Les consignes d'utilisation de l'aérodrome publiées dans l'information aéronautique seront amendées pour intégrer les mesures prises pour l'exécution de cette charte.</p>	<p>Bilan : ADL : engagement respecté dès 2017 en 2017. Jetcorp : charte effectivement affichée dans certaines écoles. CIL Beauregard : A renforcer. Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche. Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 : Expliquer l'AIP</p>
---	--

Article 15. – Sanctions

<p>Des infractions disciplinaires pour le non-respect des consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome seront relevées par le SNA auprès de la DSAC et présentées à la commission de discipline des personnels navigants professionnels et non-professionnels</p>	<p>Bilan : ADL : 2 dossiers en 2017 Jetcorp : à préciser Chassieu Environnement : aucune information n'a été présentée. CIL Beauregard : Aucun commentaire, n'ayant pas d'informations sur le sujet. Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche. Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p>
---	--

	Manque de transparence ...
--	----------------------------

Article 16.- Durée

<p>La présente charte est conclue pour une durée de cinq ans à compter de sa signature.</p> <p>Elle pourra être complétée à l'occasion des différentes CCE en accord avec toutes les parties.</p>	<p>Bilan :</p> <p>ADL : RAS</p> <p>CIL Beaugard : Efficace si les réunions pour la mise au point du nouveau document ne sont pas bridées et limitées par un calendrier contraint clôture avant le 1er Décembre 2021.</p> <p>Modalité sur le fonctionnement des compléments comment cela peut-il se dérouler ??</p> <p>Commune de Chassieu (A Lornage) : En accord sur la démarche.</p> <p>Synthèse lors de la séance du 14 octobre 2021 :</p> <p>RAS</p>
---	---