PLAN LOCAL D'URBANISME & DE L'HABITAT

PLU-H

DECLINAISON COMMUNE

REVISION N° 2
Approbation - 2019

DECINES-CHARPIEU

ANNEXE

C.4.2 – Plan d'Exposition au Bruit

Aérodrome de Lyon-Bron



GRANDLYON la métropole

Agence d'Urbanisme aire métropolitaine Lyonnaise

DISPOSITIONS PARTICULIERES
AUX ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

Article L112-10 du Code de l'Urbanisme

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit.

A cet effet :

1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

a) De celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;

b) Dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;

c) En zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation acoustique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur ;

2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ;

3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;

4° Dans les zones D, les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 112-12 ;

5° Dans les zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Une telle augmentation est toutefois possible dans le cadre des opérations prévues par le I de l'article 166 de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dans les conditions fixées aux I et II dudit article. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par l'autorité administrative compétente de l'Etat après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

DISPOSITIONS PARTICULIERES
AUX ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

Article L112-11 du Code de l'Urbanisme

Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ce bien.

Article L112-12 du Code de l'Urbanisme

Toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit conformément aux dispositions de l'article L. 112-10 font l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.

Article L112-13 du Code de l'Urbanisme

Le certificat d'urbanisme signale l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

69_Préf_Préfecture du Rhône

69-2016-12-15-014

Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU RHÔNE

Préfecture
Direction Interministérielle d'Appui
Bureau de la coordination interministérielle

Lyon, le 15 DEC. 2016

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° PREF_DIA_BCI_2016_12_09_01

portant approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon – Bron

LE PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES,
PRÉFET DE LA ZONE DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ SUD-EST,
PRÉFET DU RHÔNE

Officier de la Légion d'honneur
Commandeur de l'Ordre national du mérite

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-16, L 571-11 à L 571-13, R 123-1 à R 123-23, R571-58 à R 571-65 et R 571-70 à R 571-80 ;

Vu le plan d'exposition au bruit en vigueur rendu disponible par décision préfectorale du 18 novembre 1977 ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lyon – Bron sur le choix des indices délimitant les zones B et C en date du 10 décembre 2009 ;

Vu le projet de Plan d'exposition au bruit ;

Vu l'arrêté préfectoral du 3 décembre 2010 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon – Bron ;

Vu les avis des communes et de l'établissement public de coopération intercommunale concernés ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lyon – Bron sur le projet de plan d'exposition au bruit en date du 5 juillet 2011 ;

Vu l'enquête publique conduite du 6 septembre 2013 au 7 octobre 2013 ;

Considérant la nécessité de limiter l'installation de populations nouvelles dans des zones qui sont ou seront exposées au bruit du fait de ce développement ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé pour prendre en compte les nouvelles dispositions fixées par le Code de l'environnement introduisant notamment un nouvel indice, le L_{den}, et fixant la valeur limite de la zone D, lorsqu'elle existe ;

Considérant que le choix des indices L_{den} 62 et 56,5 pour les limites des zones B et C concilie les enjeux de développement de l'aéroport et les enjeux d'urbanisme des communes concernées ;

Considérant que la mise en place d'une zone D permettra une bonne information des nouveaux arrivants ;

Sur proposition de Monsieur le Préfet, Secrétaire général, Préfet délégué pour l'égalité des chances ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1er : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon – Bron, ci-annexé est approuvé. Il comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation,
- une carte à l'échelle 1/25000ème.

ARTICLE 2 : Les communes concernées sont Bron, Chassieu, Décines-Charpieu, Mions, Saint-Priest, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.

ARTICLE 3 : Les indices L_{den} définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 et 56,5.

ARTICLE 4 : Le plan d'exposition au bruit comporte une zone D.

ARTICLE 5 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Lyon dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

ARTICLE 6 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Rhône. Il sera notifié avec le plan d'exposition au bruit annexé aux maires des communes citées à l'article 2, ainsi qu'au président de la Métropole de Lyon. Ces documents seront tenus à la disposition du public dans chacune des mairies de ces communes, au siège de la Métropole de Lyon et à la préfecture du Rhône. Mention des lieux où ces documents peuvent être consultés sera insérée dans deux journaux diffusés dans le département et affichée dans les mairies et l'établissement public de coopération intercommunale cités ci-dessus.

ARTICLE 7 : Le Préfet, Secrétaire général, Préfet délégué pour l'égalité des chances, le directeur de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est, le directeur départemental des Territoires du Rhône, les maires des communes citées à l'article 2, ainsi que le président de la Métropole de Lyon sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,

Michel DELPUECH

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

0 7 DEC. 2016

Préambule

Né en 1910, l'aéroport Lyon-Bron s'étend sur les terrains des communes de Bron, Chassieu et Saint-Priest. Ses activités impactent les communes de Bron, Chassieu, Décines-Charpieu, Saint-Priest et Vaulx-en-Velin.

A partir de 1975, l'ensemble des vols réguliers effectués à l'aéroport Lyon-Bron ont été transférés vers l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, anciennement dénommé Aéroport de Lyon-Satolas. Depuis, l'aéroport Lyon-Bron n'a plus vocation à accueillir des vols commerciaux réguliers de passagers, ni les vols aéropostaux.

Dans une démarche volontariste, les associations et entreprises aéronautiques basées sur l'aéroport de Lyon-Bron, l'aéroport, les municipalités et les associations de riverains des communes concernées s'engagent à promouvoir l'établissement de relations responsables et à respecter une charte permettant de concilier les intérêts de chacun, en particulier, le développement économique de l'aéroport et de son environnement, avec le respect de la qualité de vie des riverains.

Cette charte, qui s'inscrit de fait dans l'application de la réglementation en vigueur et dans un esprit de priorité absolue donnée à la sécurité des vols, est le fruit d'échanges qui ont eu lieu au sein d'un groupe de travail ad hoc et avec l'aide de l'ACNUSA. Elle constitue une évolution et un élargissement de celle qui avait été élaborée avec les riverains et la Mairie de Chassieu en 1998 et de la charte signée le 3 décembre 2010.

Compte tenu de la nécessité de rechercher et de mettre en place toutes les mesures compatibles avec une exploitation raisonnable et concertée de cette plate-forme susceptible de diminuer les nuisances subies par les riverains, chacun, en ce qui le concerne, s'engage à respecter les dispositions qui suivent organisées selon trois axes.

I. Maîtriser les nuisances et réduire la gêne

Article 1er. - Limitation du nombre de mouvements

Le gestionnaire limitera son activité au sein d'une enveloppe de 80.000 mouvements totaux par an d'aéronefs thermiques.

Les mouvements annuels seront comptés de façon exhaustive suivant la méthode nationale de comptage de la DSNA.

Le gestionnaire s'engage à ne plus accueillir de nouvelles écoles de pilotage utilisant des appareils thermiques.

Article 2. - Les trajectoires VFR

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.

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.

Pour mémoire, les engagements des pilotes issus de la charte de 2010 restent valables :

Adopter un régime pente max au décollage.

Dans des conditions météorologiques favorables, adopter une altitude de 2400ft en entrée de CTR et 2000ft en sortie.

Ne prolonger les vent-arrières que sur demande du contrôle ou nécessité de sécurité.

Rappel du virage standard vers l'étape de base :

- 34 : Avant l'intersection A43 / Rocade Est de manière à éviter les habitations de St Priest.
- 16 : Travers carrefour des 7 chemins visible sur la gauche de l'appareil, afin d'éviter les habitations de Décines.

Les associations aéronautiques et écoles de pilotage sensibiliseront tous les pilotes, confirmés et débutants, au respect du voisinage, des trajectoires, des altitudes et des zones à éviter.

Article 3. - Le tour de piste d'entraînement

Les tours de piste d'entraînement sont interdits tous les jours, avant 8h00 et après 21h00.

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).

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.

Pour limiter la nuisance sonore, il ne peut y avoir plus de trois appareils effectuant simultanément des tours de piste d'entraînement.

Article 4. - Procédures de moindre bruit

Les appareils turbopropulsés appliqueront des procédures de moindre bruit dès lors que leurs performances le permettent.

Les pilotes devront exploiter au mieux la capacité de montée de leur appareil afin d'en limiter l'impact sonore au sol.

L'usage des APU (Auxiliary power units) est strictement limité dans le temps (avant vol : 20 mn et après vol : 10 mn).

Article 5. - Activité Hélicoptères

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.

Article 6: bruits au sol

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.

II. Travailler dans la transparence et la concertation

Article 7. – Instances de concertation

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.

Lorsqu'un titulaire est présent, son suppléant est admis à assister à la séance sans pouvoir participer ni aux débats ni aux votes.

Des intervenants non-membres pourront être invités, selon les besoins et avec l'accord du président de séance.

Article 8. – Tableau de bord environnemental

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 :
  - 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 :
    - les vols sanitaires,
    - les vols d'État,
    - les autres vols nocturnes,
  - et les vols d'hélicoptères par catégorie :
    - 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,
- 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,

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.

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.

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).

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.

Les engagements pour l'environnement seront diffusés auprès des adhérents des aéroclubs et des pilotes des compagnies aériennes basées.

L'aéroport transmettra cette charte aux aéroports limitrophes.

Article 11. – Réponse aux réclamations

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.

III. Promouvoir le respect de l'environnement

Article 12. – Mesures de sensibilisation des pilotes.

A partir du flux RSS d'Air 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.

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).

Une revue des manquements aux règles établies pour minimiser les nuisances et réduire la gêne sera réalisée en « Comité de sécurité aéroportuaire ».

Article 13. – Mesures de sensibilisation des riverains

Afin de toucher le plus grand nombre, les engagements des acteurs locaux pour l'environnement seront consultables sur le site de l'aéroport de Lyon Bron.

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 commun entre les parties prenantes et à concourir à l'information du public.

Dispositions finales

Article 14. – Modification de l'AIP

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.

Article 15. – Sanctions

Des infractions disciplinaires pour le non-respect des consignes particulières d'utilisation de l'aérodrome seront relevées par la DSAC et présentées à la commission de discipline des personnels navigants professionnels et non-professionnels.

Article 16.- Durée

La présente charte est conclue pour une durée de cinq ans à compter de sa signature.

Elle pourra être complétée à l'occasion des différentes CCE en accord avec toutes les parties.

Signataires

Représentants de l'Etat, des services de l'Etat, d'établissements publics et du gestionnaire

Nom, prénom : Qualité : Signature : Le Préfet Michel DELPUECH	Nom, prénom : HUPAYS Michel Qualité : Directeur DSAC-CE Signature : Michel HUPAYS Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est
Nom, prénom : LASSAGNE LIONEL Qualité : Directeur de l'exploitation Delta Signature : AÉROPORTS de LYON BP 113 - 69125 Lyon-Saint Exupéry Aéroport	Nom, prénom : CHAMBON Sylvie Qualité : Chef du SNA Centre-Est Signature : **SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE CENTRE-EST** 630 rue d'Allemagne 69125 LYON St EXUPERY AEROPORT

Représentant de la Métropole

Le représentant de la Métropole

Nom, prénom : PHILIP Thierry

Qualité : Vice - président

Signature :



En présence des Maires

Nom, prénom : Gascon . Gilles .

Qualité : Maire

Signature :



Nom, prénom : Jean-Michel LONGUEVAL

Qualité : Maire de BRON

Signature :



Nom, prénom : SELLES Jean-Jacques

Qualité : Maire .

Signature :

Conseiller Métropolitain

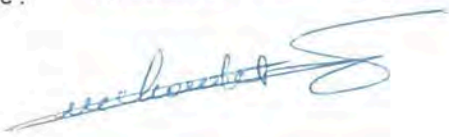
Nom, prénom : FAUTH Laurence

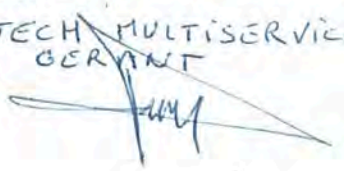
Qualité : Maire

Signature :



Représentants des usagers

Nom, prénom : DURIEUX/JM Qualité : Centre Inter-Clubs Signature : 	Nom, prénom : DANAL Bernard Qualité : Centre Inter Clubs Signature : 
Nom, prénom : CRUCHAUSET Dominique Qualité : Président Collisseurs les Aubepierres - CHASSIEU Signature : 	Nom, prénom : CREPIN Michel Qualité : Président CDPT'AIR Héliclub Signature : 

Franck ALPANES
SKYTECH MULTISERVICES
GERANT


Représentants des associations

Nom, prénom : PUET Michel Qualité : Président Signature : Chassieu Environnement 2, Impasse de la Drelatière 69680 CHASSIEU	Nom, prénom : PEZY Alain Qualité : Président MARIBA Signature :
Nom, prénom : PREVOST Bernard Qualité : Président Aic. des Four Signature : Pas de prise en compte des vols de Nuit = Pas de signature de la Charte Le Président Bernard PREVOST	Nom, prénom : MURAD gilles Qualité : Président AS LUCIOLA Signature :
Nom, prénom : PERCET JOELLE Qualité : Presidente Signature : Association RIBAUD ROBERDIERES	Nom, prénom : CHARBONNIER CLAUDE Qualité : Trésorière AVVU Signature : CHARTE NE signée, car non prise en compte de nos demandes !

Le nombre d'emplacements prévu pour le paraphe de la charte ne correspondant pas au nombre d'associations de riverains, je suis donc contraint d'utiliser le bas du feuillet.
Nom,Prénom : LAROSE Michel - Qualité : Président du Comité d'intérêt Local Beauregard-Champ Blanc
Signature :

Je signe ce document pour les deux seuls avancées concernant la commune de Décines, qui portent sur les tours de pistes d'entraînement, interdiction le samedi entre 12h et 15h en heures d'été et autorisés aux seuls appareils munis de silencieux. Par ailleurs je suis désagréablement surpris par les informations fournies par ADL après clôture des discussions sur la charte:
1/Par mail daté du 12/02/2016, ADL nous informe qu'il existe une trajectoire au nord vers le grand large, nous n'avons jamais été informés de ce tracé malgré nos nombreuses réclamations. Cet axe survole la partie la plus urbanisée de Décines, et d'autre part l'utilisation de NA permet aux appareils le survol de la totalité du territoire de la commune à l'altitude du tour de piste d'entraînement, croyais naïvement que la charte avait pour but la réduction des nuisances sonores pour les riverains !
2/ Par mail daté du 15/02/2016, M. LASSAGNE nous indique que l'article 7 permet d'exclure les non signataires de la charte, après plusieurs lectures je ne vois rien qui lui permette une telle affirmation.

Comité d'Intérêt Local
Beauregard - Champ Blanc
69150 Décines
Agrément préfecture : W691061283
Siren 511 498 305

ANNEXE 1

Textes applicables
sous réserve de l'évolution de la réglementation nationale

- Arrêté du 03 mars 2006 relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne.

- Arrêté du 11 décembre 2014 relatif à la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) n°923/2012.

- Règlement SERA : règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la commission du 26 septembre 2012 établissant des règles de l'air communes et les dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne.

- Code de l'aviation civile : Chapitre VII du titre II du livre II, articles R227-1 à R227-20 : ACNUSA (R227-1 à 5) et restrictions applicables aux aéroports, codification du décret hélicoptère n°2010-1226 du 20 octobre 2010 (articles R227-16 à 20)

- Code de l'environnement: L571-7 et R571-31-1 à 6 (codification du décret hélicoptère n° 2010-1226) et L571-13 et R571-70 à 80 (commission consultative de l'environnement)

- Code des transports : titre VI du livre III de la 6e partie (articles L636).

Vu pour être annexé à mon
arrêté en date de ce jour,

Lyon, le 15 DEC. 2016

Le Préfet

Michel DELPUECH

AÉROPORT
DE LYON – BRON
PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT
(PEB)

RAPPORT DE PRÉSENTATION

PLAN AU 1/25 000ème

Novembre 2016

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

AVANT PROPOS

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Lyon-Bron précédemment en vigueur a été rendu disponible par décision préfectorale en date du 18 novembre 1977 (plan n° STBA/EGU/26/G).

De nouvelles dispositions réglementaires (décret n° 2002-626 du 26 avril 2002) ont modifié le code de l'urbanisme, introduisant notamment un nouvel indice, le L_{den}, en lieu et place de l'indice psophique, pour définir les limites des zones de bruit. Ces dispositions définissent aussi la limite d'une éventuelle zone D (facultative à Lyon-Bron).

Ces éléments nouveaux ont imposé la révision du PEB.

Le PEB constitue un des instruments de planification destinés à encadrer et à accompagner le développement de l'aéroport pour le rendre compatible avec le maintien de la qualité de vie dans son environnement.

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT(PEB)

1. Finalité et textes de références

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports. Ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'ils existent, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore. S'il limite pour cela le droit à construire dans certaines zones, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- *Code de l'urbanisme, notamment ses articles L-112-6 à L-112-17 et R-112-1 à R-112-17*

- *Code de l'environnement, notamment ses articles L-123-1 à L-123-16, L-571-11 et L-571-13 et R-571-58 à R-571-80.*

2. Méthode d'élaboration

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation doit être faite, depuis l'entrée en vigueur des dispositions introduites par le décret du 26 avril 2002, selon des hypothèses à court, moyen terme et long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport. Pour ce faire, il est nécessaire de simuler, à ces horizons, les conditions d'exploitation aéroportuaire, donc d'émissions sonores, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

- Nombre de mouvements d'avions
- Répartition des mouvements par type d'avion
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage
- Part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h) [l'indice psophique ne pondérait que les vols de nuit]

Les horizons et hypothèses retenus pour établir le PEB de l'aéroport de Lyon-Bron sont exposés au chapitre suivant.

b) Le L_{den}, un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psophique

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol ;
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures ;
- La perception différente du bruit entre le jour, la soirée et la nuit : chaque vol de soirée est pondéré d'un coefficient 5, chaque vol nocturne d'un coefficient 10.

Le résultat du calcul est exprimé en L_{den}. Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante. Le L_{den} est un des indices recommandés par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport. Il est très largement utilisé au niveau international et est compatible avec la plupart des logiciels et instruments de mesures disponibles sur le marché.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB est INM (version 6.1), logiciel adopté pour cet usage par de nombreux pays. L'avantage d'un logiciel plus répandu est, entre autres, de bénéficier de mises à jour régulières permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité.

La formule du L_{den}, qui s'exprime en décibel, est la suivante :

$$Lden = 10 \times \lg \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right]$$

avec :
« L_{day} = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures ;
« $L_{evening}$ = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ;
« L_{night} = niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

Le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes prévoit des mesures particulières pour les aérodromes dont le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen et long terme et caractérisé par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne. Pour de tels aérodromes, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage. Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

- **Les zones A et B, de bruit fort**

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, après avis de la commission consultative de l'environnement (CCE) lorsqu'elle existe, entre 65 et 62 pour la zone B. Ceci s'applique réglementairement à tous les aérodromes devant être dotés d'un PEB. Toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, interdites.

- **La zone C, de bruit modéré**

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, après avis de la CCE lorsqu'elle existe, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 55, ce dernier étant le plus protecteur. A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones B et A. Pour les aérodromes non militaires dont l'activité présente une forte irrégularité hebdomadaire ou saisonnière, le décret n°212-1470 mentionné plus haut porte l'indice extrême de limite possible de la zone C au Lden 52. À l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

- **La zone D**

La délimitation d'une zone D n'est pas obligatoire à Lyon-Bron. La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement sont obligatoires.
Dans cette zone, l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et le L_{den} 50.
Dans chacune des quatre zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

LES REGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB

<table>
<tr><th></th><th>ZONE A
L_{den}>70</th><th>ZONE B
70>L_{den}>(62 à 65)[1]</th><th>ZONE C
(62 à 65)> L_{den}>(55 à 57)[1]</th><th>ZONE D
lorsqu'elle existe
(55 à 57)> L_{den}>50</th></tr>
<tr><td colspan="5">Constructions nouvelles</td></tr>
<tr><td>Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit</td><td colspan="3">Autorisés</td><td rowspan="10">Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants[2]</td></tr>
<tr><td>Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales</td><td rowspan="2">Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés</td><td colspan="2" rowspan="2">Autorisés</td></tr>
<tr><td>Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole</td></tr>
<tr><td>Habitat groupé (lotissement…), parcs résidentiels de loisirs</td><td colspan="3">Non autorisés</td></tr>
<tr><td>Maisons d'habitation individuelles</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.</td></tr>
<tr><td>Immeubles collectifs à usage d'habitation</td><td colspan="3">Non autorisés</td></tr>
<tr><td>Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux</td><td colspan="3">Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.</td></tr>
<tr><td>Equipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique</td><td colspan="2">Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.</td><td>Autorisés</td></tr>
<tr><td>Autres équipements publics ou collectifs</td><td colspan="2">Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs</td><td>Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores</td></tr>
<tr><td colspan="5">Interventions sur l'existant</td></tr>
<tr><td>Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes</td><td colspan="3">Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs[3] délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.</td></tr>
</table>

[1] Indice fixé par le préfet après consultation de la CCE lorsqu'elle existe ; pour certains aérodromes dont l'activité présente une forte variation hebdomadaire ou saisonnière, l'indice de limite extérieure de la zone C peut s'étendre au L_{den} 52.

[2] la protection phonique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones

[3] la loi du 2 juillet 2003 permet la création de tels secteurs postérieurement à la publication du PEB

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

LA DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE LYON-BRON

1. Pourquoi et comment réviser le PEB ?

Le PEB précédemment en vigueur était ancien (1977) et les données sur lesquelles il était basé demandaient à être réactualisées. Sa révision était de plus nécessaire du fait que les nouvelles dispositions réglementaires rendent obligatoire la révision de tous les PEB.

2. Hypothèses prises en compte dans les simulations

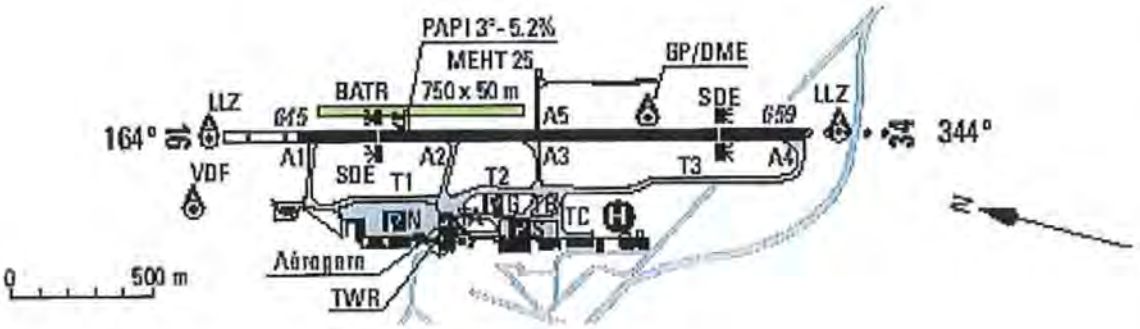
a) Les horizons envisagés

Les nouvelles dispositions réglementaires imposent de prendre en compte les hypothèses à court, moyen et long terme. Pour le PEB de Lyon-Bron, les termes retenus sont respectivement les horizons 2010, 2020 et 2030.

b) Les pistes

Ont été retenues les infrastructures actuelles de l'aéroport :

- Piste revêtue de 1820 m orientée 164° / 344°
- Une zone de poser pour hélicoptères (H)



69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

c) Le trafic aérien

Le trafic de l'aéroport a été analysé selon trois segments :

- Les vols d'avions de tourisme. Pour ce segment, une évolution modérée a été retenue.
- Les vols d'avions d'affaire. Pour ce segment, une évolution plus soutenue est envisagée.
- Les vols d'hélicoptères. Une faible croissance par an a été retenue.

Pour les trois horizons, la répartition du trafic entre les différentes catégories d'aéronefs est la suivante (le nombre de mouvements est arrondi à la centaine près ; les pourcentages de croissance le sont au dixième près) :

Nombre de mouvements (*)

Année	**Mouvements** 2008	*progression annuelle*	**Mouvements Court terme 2010**	**Mouvements Moyen terme 2020**	**Mouvements Long terme 2030**
Avions de tourisme	49711	*2,6%*	**52 300**	**67 400**	**87 000**
Avions d'affaire	7190	*4,3%*	**7 800**	**11 900**	**18 000**
****** Hélicoptères	13265	*0,6%*	**13 400**	**14 200**	**15 000**
Mouvements totaux	70166	*2,4%*	**73 500**	**93 500**	**120 000**

(*) Un mouvement = un atterrissage ou un décollage

d) La répartition des mouvements par type d'appareils

Ces hypothèses ont été traduites en nombre de mouvements journaliers pour chaque type d'aéronef, sur la base du trafic observé. Pour les court et moyen termes, 13 types différents ont été retenus, ce qui donne la répartition journalière moyenne suivante :

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

Type d'appareil	Nombre de mouvements journaliers	
	Court terme	Moyen terme
ATR 42	0,56	0,86
Beech1900, Beech 200, Beech 300	5,41	8,26
Beech 90	5,59	8,52
Cessna C 525	0,50	0,76
Cessna C550, C560, C560XL	2,34	3,58
Embraer 135	1,22	1,86
Falcon 900, Falcon 20, Falcon 50	1,01	1,54
Falcon 10, Learjet 45	1,74	2,65
British Aerospace BAe-125-700	0,20	0,3
Piper Twin Commanche, Beech 58	2,80	4,27
Monomoteurs à pistons	143,29	184,66
hélicoptères légers	36,28	38,45
Hélicoptères plus lourds	0,43	0,46
Total	**201,37**	**256,17**

Pour le long terme, seuls 6 types d'appareils représentatifs ont été retenus, avec la répartition journalière suivante :

Type d'appareil	Trafic journalier à long terme
Cessna C550, C560, C560XL	36,41
Falcon 900, Falcon 20, Falcon 50	6,45
Piper Twin Commanche, Beech 58	6,46
Monomoteurs à pistons	238,36
hélicoptères légers	40,61
Hélicoptères plus lourds	0,48
Total	**328,77**

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

e) La part du trafic nocturne et de soirée

Il a été retenu, pour les trois horizons, la répartition suivante du trafic global basé sur la répartition observée :

	JOUR	SOIR	NUIT
Court, moyen et long terme	83%	16%	1%

f) La répartition du trafic par piste et par sens d'atterrissage ou de décollage

Le trafic étant coordonné avec celui de Saint-Exupéry, le partage retenu est conforme à celui qui a été pris en compte pour l'étude du PEB de cet aéroport :

piste 16 (face au sud)	piste 34 (face au nord)
40%	60%

g) Les procédures de circulation aérienne

Les procédures de départ et d'arrivée des avions en régime de vol aux instruments (IFR) imposent des trajectoires dans l'axe des pistes, sur des distances relativement importantes, au nord comme au sud. Ces procédures concernent notamment le trafic d'aviation d'affaire, qui continuera à s'effectuer, à court, moyen ou long terme, dans l'axe de la piste (nord et sud).

Les avions et hélicoptères (vols de voyage) évoluent généralement en régime de vol à vue (VFR). Les principaux axes de départ et d'arrivée de ces vols sont le nord, le sud-ouest et l'est de l'aéroport. Il n'est pas prévu de modification des trajectoires actuelles ou de la répartition des vols entre ces trajectoires.

Les vols en tour de piste suivent des cheminements correspondant au schéma de principe figurant sur les cartes ci-jointes.

Compte-tenu de l'évolution différenciée des divers types de trafic à court, moyen et long terme telle qu'indiquée précédemment, la répartition de trafic total entre les diverses routes de départ et d'arrivée évolue dans le temps, selon les tableaux suivants :

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

Pour le court terme :

type de trafic	Nord	Est	Sud	Sud-Ouest	tours de piste
Arrivée	10,5%	2,5%	4%	4%	29%
Départ	11,5%	2%	3,5%	4%	29%

Pour le moyen terme :

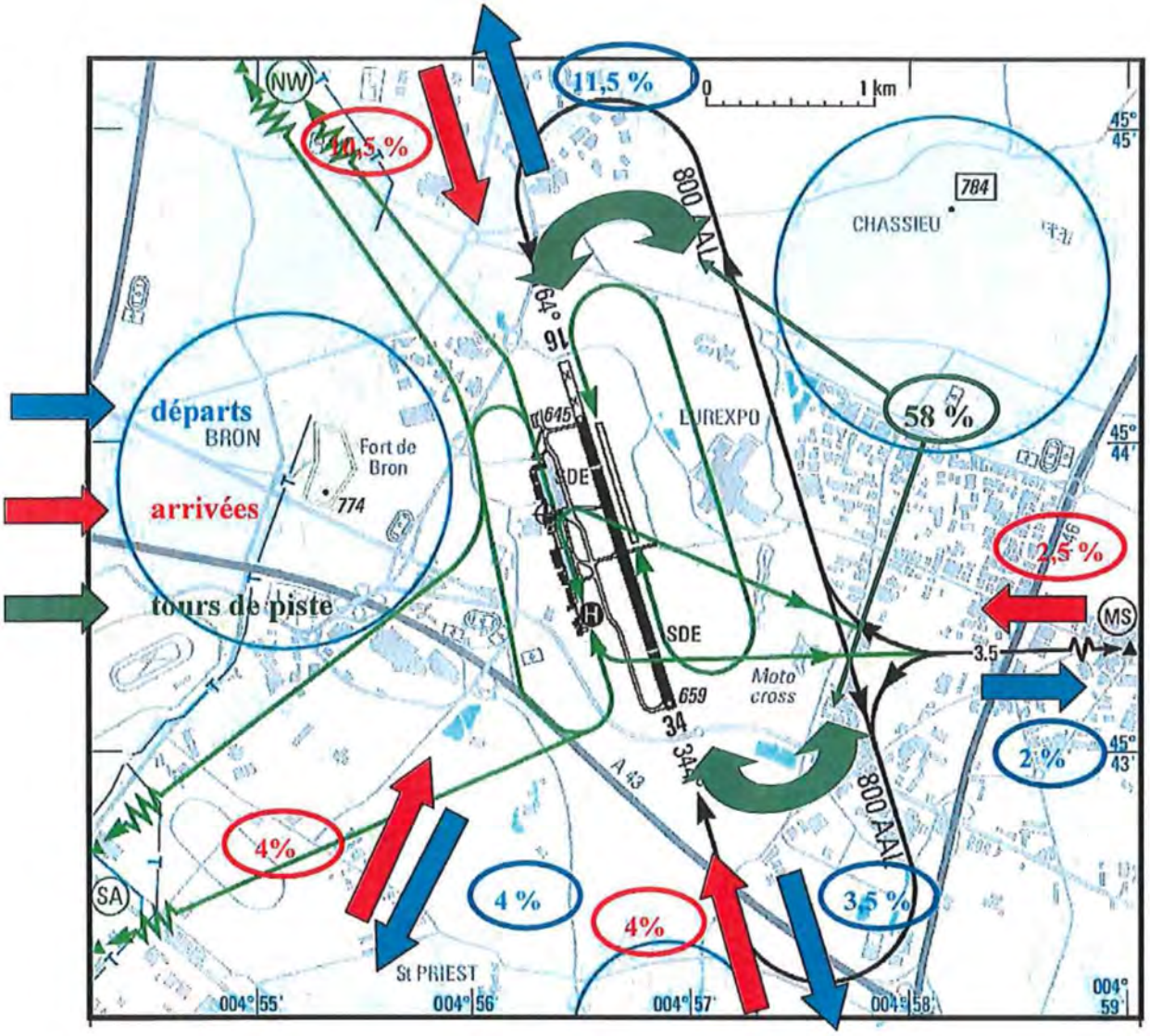
type de trafic	Nord	Est	Sud	Sud-Ouest	tours de piste
Arrivée	10,5%	2,5%	4,5%	4%	28,5%
Départ	12%	2%	4%	3,5%	28,5%

Pour le long terme :

type de trafic	Nord	Est	Sud	Sud-Ouest	tours de piste
Arrivée	11%	2%	5%	3,5%	28,5%
Départ	12%	2%	4%	3,5%	28,5%

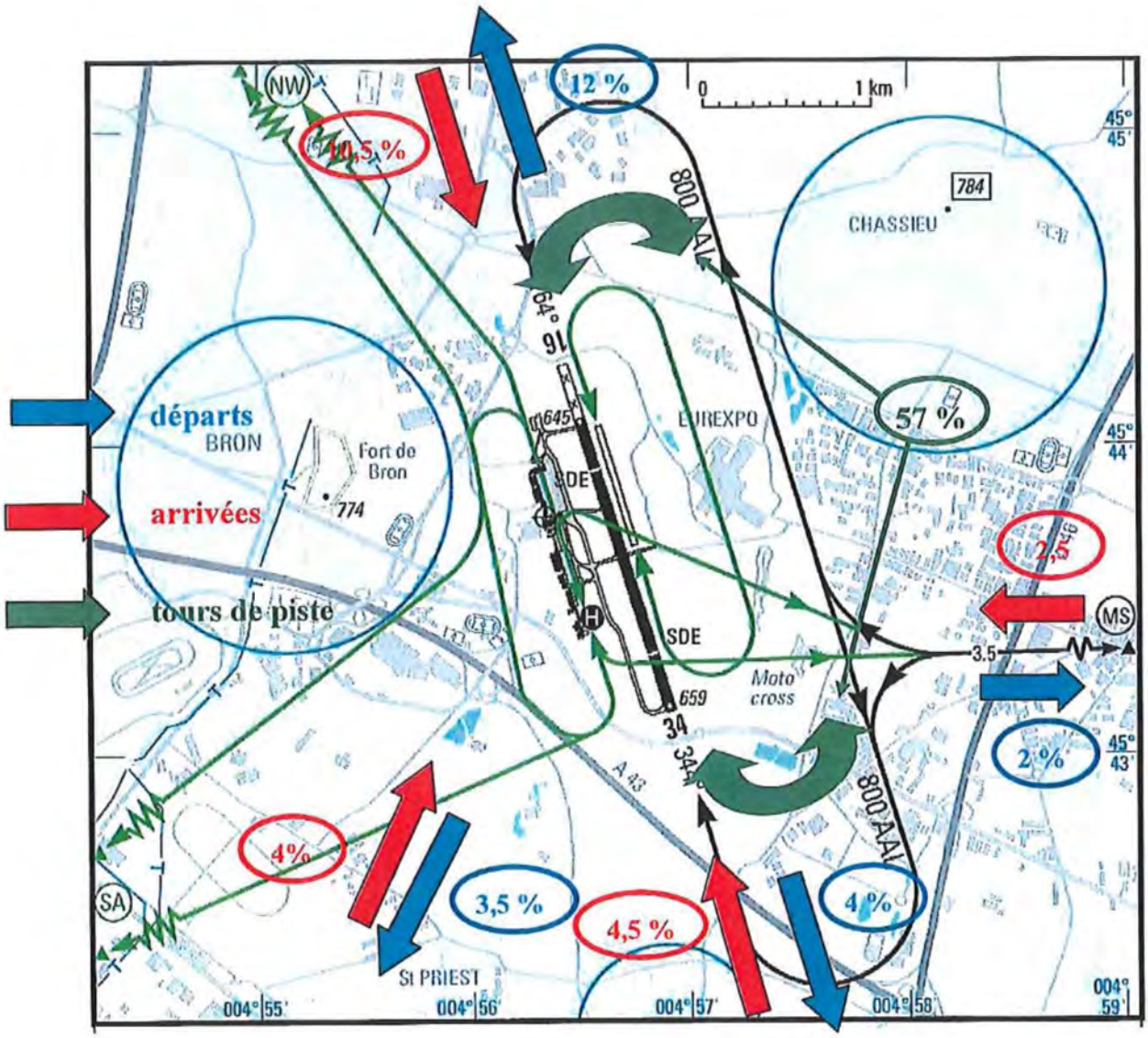
69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le court terme



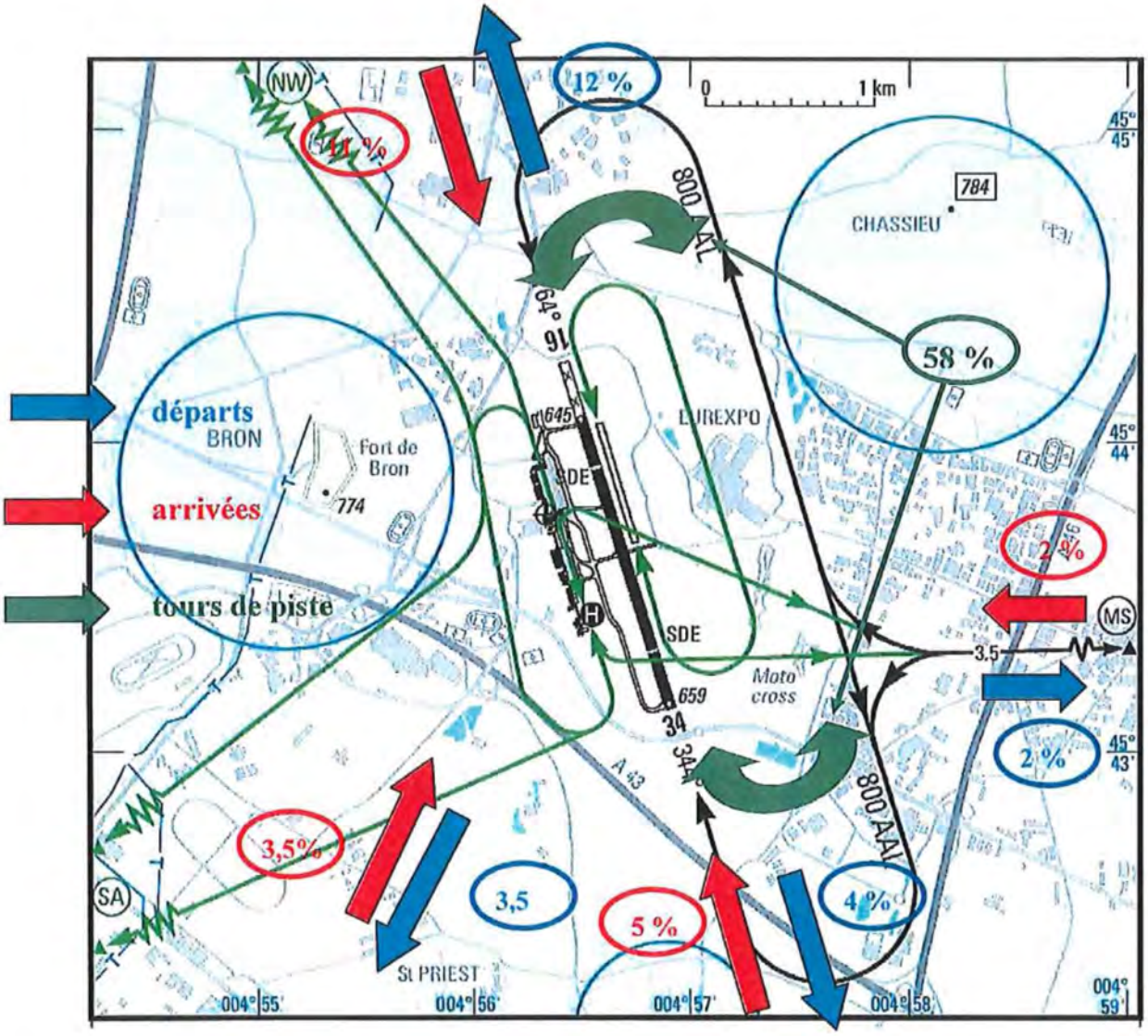
69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le moyen terme



69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le long terme



69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

PREPARATION DU PROJET DE PEB DE LYON - BRON

1 Choix des indices délimitant les zones B et C

Il est du ressort du préfet de choisir, dans les limites fixées par les textes et rappelées ci-après les limites des zones B et C. Pour les aérodromes susceptibles d'avoir une activité significative tout au long de l'année, comme c'est le cas pour celui de Lyon-Bron, la zone B doit être limitée par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 65 et 62, tandis que la zone C doit l'être par une valeur de L_{den} qui peut être choisie entre 57 et 55. Ce choix se fait après consultation de la commission consultative de l'environnement.

Dans ce but, cette commission a été consultée le 6 décembre 2007. Lors de cette réunion, les membres de la commission ont souhaité disposer d'un délai de réflexion pour se prononcer sur les indices limitant les zones B et C du projet. Des avis ont donc été exprimés à postériori. Ils se sont avérés contradictoires, en particulier en ce qui concerne la limite de la zone C. Cette difficulté à conduit à proposer un indice L_{den} intermédiaire décimal : le L_{den} 56,5. Une nouvelle consultation de la CCE a eu lieu le 10 décembre 2009. Le choix de la CCE s'est porté sur les indices L_{den} 62 pour la zone B et L_{den} 56,5 pour la zone C.

Le préfet a choisi de prendre en compte les indices proposés par la CCE. Il a en outre choisi de retenir une zone D.

2 Le zonage correspondant

Le zonage du plan joint à ce rapport de présentation résulte des hypothèses décrites précédemment.
La zone A est limitée par le L_{den} 70.
La zone B est limitée par le L_{den} 62.
La zone C est limitée par le L_{den} 56,5.
La zone D est limitée par le L_{den} 50.

Les communes suivantes sont concernées par les zones A, B et C du PEB :

- Bron
- Chassieu
- Décines-Charpieu
- Saint-Priest
- Vaulx-en-Velin

La zone D concerne en plus les communes de :

- Mions
- Villeurbanne

Le plan ci-après, reproduisant à une échelle réduite l'ancien PEB rendu disponible en 1977, permet de le comparer avec le nouveau PEB. L'ancien PEB ne comprenait pas de zone D.

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

Ancien PEB (échelle réduite)



69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

1. Phase d'étude et préliminaire

La première phase de la procédure de révision du PEB consiste à mener les études techniques. Elles sont conduites sous l'autorité du préfet du département concerné.

L'étape suivante est la consultation de la CCE, lorsqu'elle existe, pour le choix des indices limites des zones B et C.

2. Phase administrative

La phase administrative se subdivise elle-même en deux temps. Le premier est consacré aux consultations des collectivités et organismes concernés, le second à l'enquête publique qui précède l'approbation du PEB.

a) Consultations

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés

Le préfet du département notifie la décision de réviser le PEB et communique le projet correspondant. La consultation permet aux communes et EPCI de prendre connaissance du dossier, de s'informer et de dialoguer avec l'administration avant de formuler leur avis officiel. La durée de cette consultation est fixée par la réglementation à deux mois.

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans, les dispositions relatives aux zones C et éventuellement D si elle existe.

Consultation de la commission consultative de l'environnement.

Si l'aérodrome est doté d'une commission consultative de l'environnement, après réception des avis des communes, le préfet consulte cette commission qui a deux mois pour formuler son avis sur le projet communiqué.

b) Enquête publique et approbation

Le projet de PEB éventuellement modifié suite aux consultations est ensuite soumis à enquête publique, organisée par le préfet. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de la clôture de l'enquête. Le projet de PEB est éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

L'approbation est prononcée par le préfet du département concerné et notifiée, avec l'envoi du PEB approuvé, aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale concernés.

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron

LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

	étapes	acteurs
Phase d'études	Etudes techniques	Direction de la sécurité de l'aviation civile Gestionnaire de l'aéroport Direction départementale des territoires
	Consultation de la CCE, lorsqu'elle existe, sur le choix des indices limitant les zones B et C et information informelle des collectivités locales	Préfet
	Information informelle des collectivités locales	Préfet
Phase administrative	Notification de la mise en révision du PEB*	Préfet avec l'accord du ministre
	Consultation des communes et EPCI (2 mois)	Préfet
	Consultation de la Commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe	Préfet
	Finalisation du PEB	Direction de l'aviation civile Gestionnaire de l'aéroport Service national d'ingénierie aéroportuaire
	Enquête publique	Préfet Commissaire enquêteur
	Approbation	Préfet

** Possibilité à ce stade de mise en application anticipée.*

69_Préf_Préfecture du Rhône - 69-2016-12-15-014 - Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Lyon-Bron