

DEPARTEMENT DU RHÔNE

COMMUNE DE BRON

Projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Lyon - Bron



Enquête ouverte du 6 septembre au 7 octobre 2013 inclus

Références :

- Décision T.A de Lyon n° E13000185 / 69 du 11 juin 2013
- Arrêté préfectoral n° 2013-198-0004 du 17 juillet 2013

II- CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Lyon, le 3 décembre 2013

Henri Caldairou
Commissaire enquêteur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Caldairou', written over a horizontal line.

SOMMAIRE

I.	RAPPEL SUCCINCT DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE	3
	a. Origine de la décision	
	b. Le demandeur	
	c. Objet de l'enquête	
	d. Déroulement de l'enquête	
II.	MOTIVATION DE L'AVIS	7
III.	FORMULATION DE L'AVIS	10

I. Rappel succinct de l'objet de l'enquête

a. Origine de la décision

Pour éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores aériennes, le code de l'urbanisme (art L147-1 à L147-8 et R147-1 à R147-11) prévoit l'élaboration de « Plans d'Exposition au Bruit » (PEB) ayant pour objet le développement maîtrisé des communes autour des aéroports.

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon-Bron actuellement en vigueur a été approuvé décision préfectorale en date du 18 novembre 1977.

L'ancienneté de ce document, les évolutions des conditions d'exploitation de l'aérodrome de Lyon-Bron, ainsi que les évolutions réglementaires justifient aujourd'hui la mise en révision du document.

b. Le « demandeur »

L'autorité « demandeur » est la Préfecture du Rhône.

L'autorité organisatrice de l'enquête publique est la Préfecture du Rhône, conjointement avec la Direction de Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC).

Points de contact :

Madame Christine Mathuriau
Mission de coordination interministérielle
Préfecture du Rhône
Tel : 04 72 61 61 76
Mail : christine.mathuriau@rhone.gouv.fr

Monsieur Patrick Bronner
DSAC Centre-Est
Lyon St Exupéry aéroport
Tel : 04 26 72 68 51
Mail : patrick.bronner@aviation-civile.gouv.fr

c. Objet de l'enquête

L'article R147-1 du code de l'urbanisme retient désormais le « Lden » (Level day evening night) comme indice représentatif de la gêne sonore.

Cet indice recommandé par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore est largement utilisé au plan international. Il tient compte en particulier des horaires des vols.

Une pondération de coefficient 1 est appliquée pour les vols de jour (de 6h à 18h), de coefficient 5 pour les vols en soirée (de 18h à 22h) et de coefficient 10 pour les vols de nuit (de 22h à 6h le lendemain).

Des prévisions de trafic basées sur :

- les hypothèses de développement de l'aérodrome à court, moyen et long terme,
- la répartition du trafic jour, soirée et nuit,
- les trajectoires de circulation aérienne,
- les infrastructures,

sont prises en compte dans les simulations pour des horizons de 2010 (court terme) à 2030 (long terme).

Le logiciel de modélisation du bruit INM (Integrated Noise Model) permet de calculer et de tracer des courbes reliant les points du territoire de même Lden.

Ainsi, sont déterminées quatre zones de gêne sonore appelées :

- A : zone de bruit fort (intérieur de la courbe Lden 70),
- B : zone de bruit fort (entre Lden 70 et Lden 62 à 65),
- C : zone de bruit modéré (entre Lden 62 à 65 et Lden 55 à 57),
- D : zone à isolation phonique obligatoire pour les habitations nouvelles (extérieur de la zone C et 50 Lden).

Pour ce qui concerne l'aérodrome de Lyon-Bron, les indices retenus par le Préfet du Rhône, dans les fourchettes permises, sont Lden 62 pour la zone B et Lden 56,5 pour la zone C.

Par ailleurs, le Préfet du Rhône a décidé l'établissement d'une zone « D ».

Les communes concernées par les zones A, B, C et D du projet de PEB sont :

- Bron,
- Chassieu,
- Décines-Charpieu,
- Mions,
- Saint-Priest,
- Vaulx-en-Velin,
- Villeurbanne.

Le PEB entraîne des limitations au droit de construire et des prescriptions constructives dans les différentes zones. Il n'a aucune incidence sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

d. Déroulement de l'enquête

L'enquête publique a été déclenchée par l'arrêté préfectoral n° 2013-198-0004 en date du 29 juillet 2013. Elle s'est déroulée du 6 septembre au 7 octobre 2013, soit 32 jours consécutifs et a eu pour objet de recueillir les requêtes et observations du public.

Les registres d'enquête ont été déposés dans les mairies de chaque commune concernée par le projet de PEB.

Ils sont restés, ainsi que les pièces du dossier, à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies.

Le commissaire enquêteur a tenu 7 permanences :

- vendredi 6 septembre 2013 de 09h00 à 12h00 en Mairie de Bron,
- lundi 9 septembre 2013 de 09h00 à 12h00 en mairie de Saint-Priest,
- lundi 9 septembre 2013 de 14h00 à 17h00 en mairie de Vaulx-en-Velin,
- vendredi 20 septembre 2013 de 09h00 à 12h00 en mairie de Chassieu,
- vendredi 27 septembre 2013 de 09h00 à 12h00 en mairie de Saint-Priest,
- vendredi 4 octobre 2013 de 09h00 à 12h00 en mairie de Chassieu,
- lundi 7 octobre 2013 de 09h00 à 12h00 en mairie de Bron.

Cette enquête s'est déroulée conformément aux procédures en vigueur, notamment pour ce qui concerne la publicité légale dans la presse, l'affichage légal et l'information du public.

Les attestations requises figurent en annexes 3, 4 et 5 du rapport du commissaire enquêteur.

Aucun incident n'est à relever sur la durée de l'enquête.

Le commissaire enquêteur a reçu 82 personnes lors de ses permanences. Ces dernières ont exprimé un total de 317 observations orales.

Par ailleurs, 397 personnes ont émargé les registres d'enquête déposés en mairies, donnant lieu à 840 observations écrites.

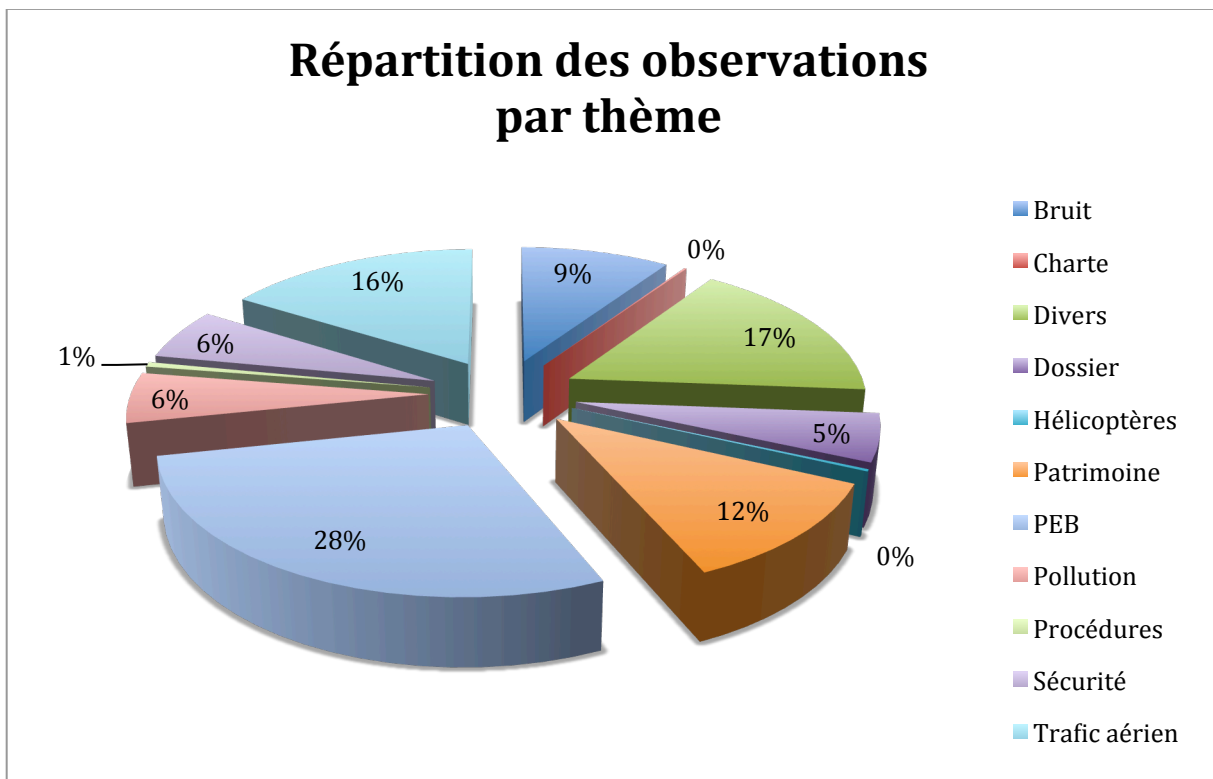
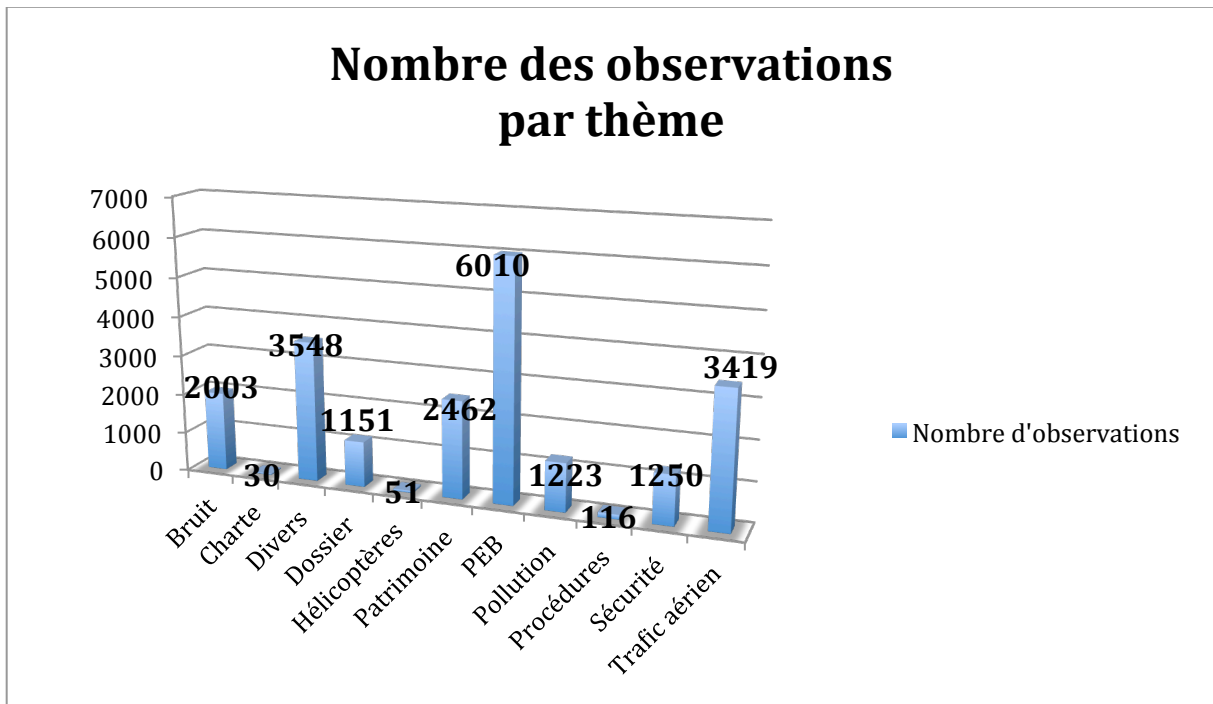
15 courriers ont été transmis au commissaire enquêteur représentant 183 observations.

Enfin, 5 pétitions comportant un total de 1894 signatures ont été remises au commissaire enquêteur. Elles représentent un total de 19 918 observations.

Le bilan global de la participation à cette enquête fait apparaître que :

- 2390 personnes se sont mobilisées,
- 21 263 observations ont été exprimées.

Ces observations sont réparties en 11 thèmes de la façon suivante :



II. Motivation de l'avis

En premier lieu, le commissaire enquêteur rappelle qu'« Aéroports De Lyon » est une société de droit privé dont le capital est réparti entre l'Etat (actionnaire majoritaire à 60%), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (25%), le Grand-Lyon, le Conseil Régional Rhône-Alpes et le Conseil Général du Rhône (5% chacun).

La multiplicité des observations exprimées par les nombreux pétitionnaires, démontre que la nature ainsi que le niveau d'activité de l'aérodrome de Lyon-Bron constituent une source d'inquiétudes pour la population riveraine.

Cette dernière s'estime dorénavant et déjà particulièrement fragilisée par un environnement sonore dense (réseaux routiers et ferroviaires).

La plupart des collectivités locales concernées par le projet de PEB ont dénoncé principalement des hypothèses trop élevées d'évolution de trafic de l'aéroport de Lyon-Bron, prises en compte dans l'élaboration du projet de PEB.

Par ailleurs, le conseil communautaire du Grand-Lyon indique dans une délibération en date du 25 octobre 2010 que la question du bruit doit être considérée à toutes les étapes du développement urbain, et en particulier dans les documents d'orientation et de préconisations (SCoT et PLU).

Or, le SCoT de l'agglomération lyonnaise, qui a pour vocation de préparer à l'horizon 2030 les conditions de vie des habitants de l'agglomération, et en particulier de ceux de l'Est lyonnais, n'aborde pas de façon spécifique la question de l'aérodrome de Lyon-Bron dans le développement de l'Est lyonnais.

Le commissaire enquêteur note néanmoins que les références à l'aérodrome de Lyon-Bron dans le SCoT, ainsi que les premiers éléments extraits du projet actuel de révision du PLU-H du Grand-Lyon, indiquent que non seulement l'existence et la nature des activités de cet aérodrome ne sont pas remises en cause, mais aussi que ce dernier tient une place reconnue dans le développement de l'Est lyonnais.

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise, document majeur élaboré par les élus sous le contrôle des services de l'Etat et des organismes associés, a été approuvé le 16 décembre 2010 après enquête publique.

Aussi, après avoir :

- réceptionné le dossier d'enquête relatif au projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Lyon-Bron,
- vérifié la conformité du dossier soumis à l'enquête publique,
- étudié l'ensemble des pièces du dossier soumis à l'enquête publique,
- contrôlé les avis diffusés dans la presse en regard des dispositions prévues par la réglementation,
- vérifié l'affichage minimum réglementaire,

- assuré les sept permanences prévues dans les mairies des communes concernées par le projet de PEB,
- reçu et auditionné le public, ainsi que les représentants d'associations,
- auditionné des élus, des représentants de la DGAC et des services de l'Etat,
- recueilli et répertorié les observations orales lors des permanences,
- extrait les observations inscrites ou annexées au registre d'enquête, et en particulier celles figurant sur les cinq pétitions transmises,
- pris connaissance des quinze courriers adressés au commissaire enquêteur,
- classé par thème les observations,
- visité certains sites ayant fait l'objet de requêtes,
- élaboré, à l'attention du « demandeur », un procès-verbal de synthèse des observations reçues (art. R 123-18 du code de l'environnement), voir annexe 6 du rapport,
- pris connaissance, étudié et analysé les réponses apportées par le « demandeur » au procès-verbal de synthèse, voir annexe 7 du rapport,
- pris connaissance des avis émis par les collectivités concernées par le projet (communes et établissement public de coopération intercommunal),
- pris connaissance de l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Lyon-Bron (CCE),

Le commissaire enquêteur a constaté :

- que le dossier soumis à enquête publique est daté du mois de mai 2013,
- que les avis des collectivités et organismes associés sont datés de 2011,
- que l'enquête publique s'est déroulée du 6 septembre au 7 octobre 2013 (32 jours consécutifs), dans les conditions prévues par la réglementation, et en particulier par l'arrêté de monsieur le préfet du Rhône la prescrivant,
- que la publicité légale a été réalisée dans la presse conformément à la réglementation en vigueur,
- que l'affichage communal a été effectué conformément à la réglementation,
- que le « demandeur » s'est conformé aux prescriptions de l'arrêté préfectoral pour ce qui concerne l'affichage sur le site,
- que les pièces constitutives du dossier soumis à enquête publique étaient conformes aux textes législatifs et réglementaires en vigueur,
- que l'enquête publique a mobilisé un nombre très important de personnes,
- que les associations ont été très présentes au cours de l'enquête,
- que les élus se sont également exprimés,
- que l'Etat reste à ce jour actionnaire majoritaire de la société « Aéroports De Lyon » aux côtés de la CCIL, du Grand-Lyon, de la Région Rhône-Alpes et du Conseil Général du Rhône,
- qu'à ce titre, ils restent maîtres des orientations en matière d'évolution de la plateforme aéroportuaire de Lyon-Bron,
- que le SCoT de l'agglomération lyonnaise n'aborde pas directement la place de l'aérodrome de Lyon-Bron dans les perspectives de développement de l'Est lyonnais,
- que l'approche d'échéances électorales majeures a pu guider certaines prises de position,

Considérant :

- les objectifs de développement de l'Est lyonnais définis dans le SCoT, ainsi que la reconnaissance, sous entendue, de la contribution de l'aérodrome de Lyon-Bron à l'ambition métropolitaine du Grand-Lyon,
- les orientations prises dans le cadre de l'élaboration du PLU-H, visant à conforter la position de l'aérodrome de Lyon-Bron comme vecteur significatif du dynamisme local,
- les perspectives de développement démographique des communes de l'Est lyonnais,
- les réponses apportées par le « demandeur » aux questions du commissaire enquêteur, ainsi qu'au procès-verbal de synthèse (annexe 7 du rapport),
- la politique de non développement de l'aviation de loisirs mise en oeuvre par la société ADL,
- les perspectives d'évolutions de trafic modérées émises par la société ADL à l'horizon 2020 (voir annexe 9 du rapport),
- que l'action conjuguée de la modernisation des appareils et de la disparition progressive des modèles les plus anciens sera de nature à atténuer les nuisances ressenties par les riverains,
- que le choix des indices « Lden » pour le projet de PEB est le résultat d'un compromis entre les communes,
- que les hypothèses d'augmentation de trafic prises en compte pour l'élaboration du projet ne constituent en aucune façon des objectifs,
- que ces hypothèses effectivement élevées compensent le choix d'un indice « Lden » moins protecteur pour la zone B, et contribuent à établir un document équilibré et suffisamment protecteur,
- que le PEB est un document préventif, permettant d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore,
- que le PEB n'a aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées,
- que les règles de constructibilité limitée qui en découlent ne sont pas de nature à compromettre le développement des communes voisines de l'aéroport,
- l'avis favorable de la commission consultative pour l'environnement, ainsi que les avis partagés émis par les collectivités concernées par le projet,
- que la charte pour l'environnement sonore de l'aéroport de Lyon-Bron présente de larges possibilités d'évolution et d'amélioration,
- que dans ces conditions, la révision du PEB en date du 18 novembre 1977 de l'aérodrome de Lyon-Bron est justifiée et nécessaire,

III. Formulation de l'avis

Le commissaire enquêteur émet un

AVIS FAVORABLE

au projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lyon-Bron

Cet avis est assorti des recommandations suivantes :

- Des équilibres doivent être trouvés afin de permettre la cohabitation des populations riveraines avec une activité raisonnée de la plateforme de Lyon-Bron. L'écoute et la concertation sont les éléments essentiels au dialogue entre services de l'Etat, autorité gestionnaire de l'aérodrome, collectivités locales, utilisateurs de la plateforme et associations de riverains. A cet égard, la charte pour l'environnement sonore de l'aéroport de Lyon-Bron doit être améliorée car les axes de réflexion sont nombreux.
- Bien que la réglementation ne prévoit pas de Plan de Gêne Sonore pour l'aérodrome de Lyon-Bron, des dispositifs d'aide financière à l'insonorisation pourraient être étudiés pour les habitations situées dans les zones les plus exposées aux nuisances sonores provenant de l'exploitation de l'aérodrome.
- Le SCoT de l'agglomération lyonnaise fixe les orientations 2030. Il ne prend pas en compte de façon spécifique la place de l'aérodrome dans le développement de l'Est lyonnais. Ce point n'a malheureusement pas été relevé lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 3 mai au 28 juin 2010. Cependant, les dispositions du SCoT se déclinent aujourd'hui au niveau local au travers de la révision du PLU-H du Grand Lyon. Il appartient désormais aux populations riveraines de s'exprimer à l'occasion des phases de concertations et d'enquête publique prévues par la réglementation.