



PRÉFET DU RHÔNE

Préfecture
Direction Interministérielle d'Appui
Bureau de la coordination interministérielle

Lyon, le 15 décembre 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 ;

*Adresse postale : Préfecture du Rhône – 69419 Lyon cedex 03
Pour connaître nos horaires d'ouverture et les modalités d'accueil : internet : www.rhone.gouv.fr ou tél. : 04 72 61 61 61 (coût d'un appel local)*

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 1^{er} : 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 1/25000^{ème}.

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,

signé

Michel DELPUECH

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 1/25 000^{ème}

Novembre 2016

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.

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 :

- 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 pondérerait 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 :

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

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.

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 L_{den} 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.

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

	ZONE A $L_{den} > 70$	ZONE B $70 > L_{den} > (62 \text{ à } 65)^1$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} > (55 \text{ à } 57)^1$	ZONE D lorsqu'elle existe $(55 \text{ à } 57) > L_{den} > 50$
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole				
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		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.	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.			
Equipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		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.	

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

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

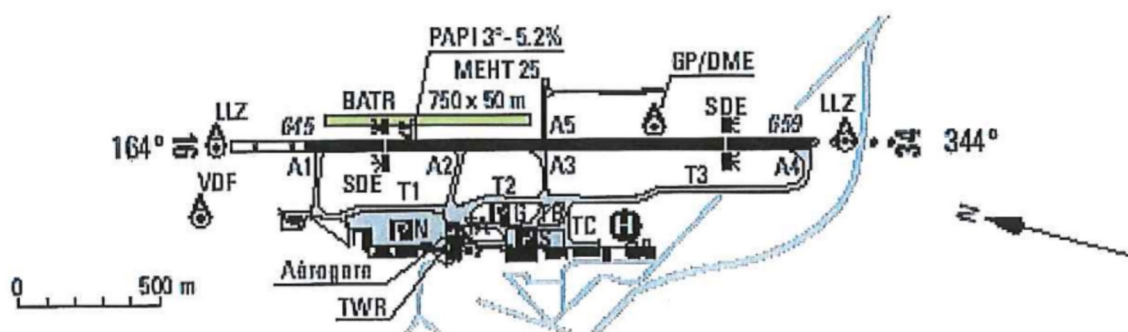
a) Les horizons envisagés

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)



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 <i>annuelle</i>	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 :

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

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 :

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%

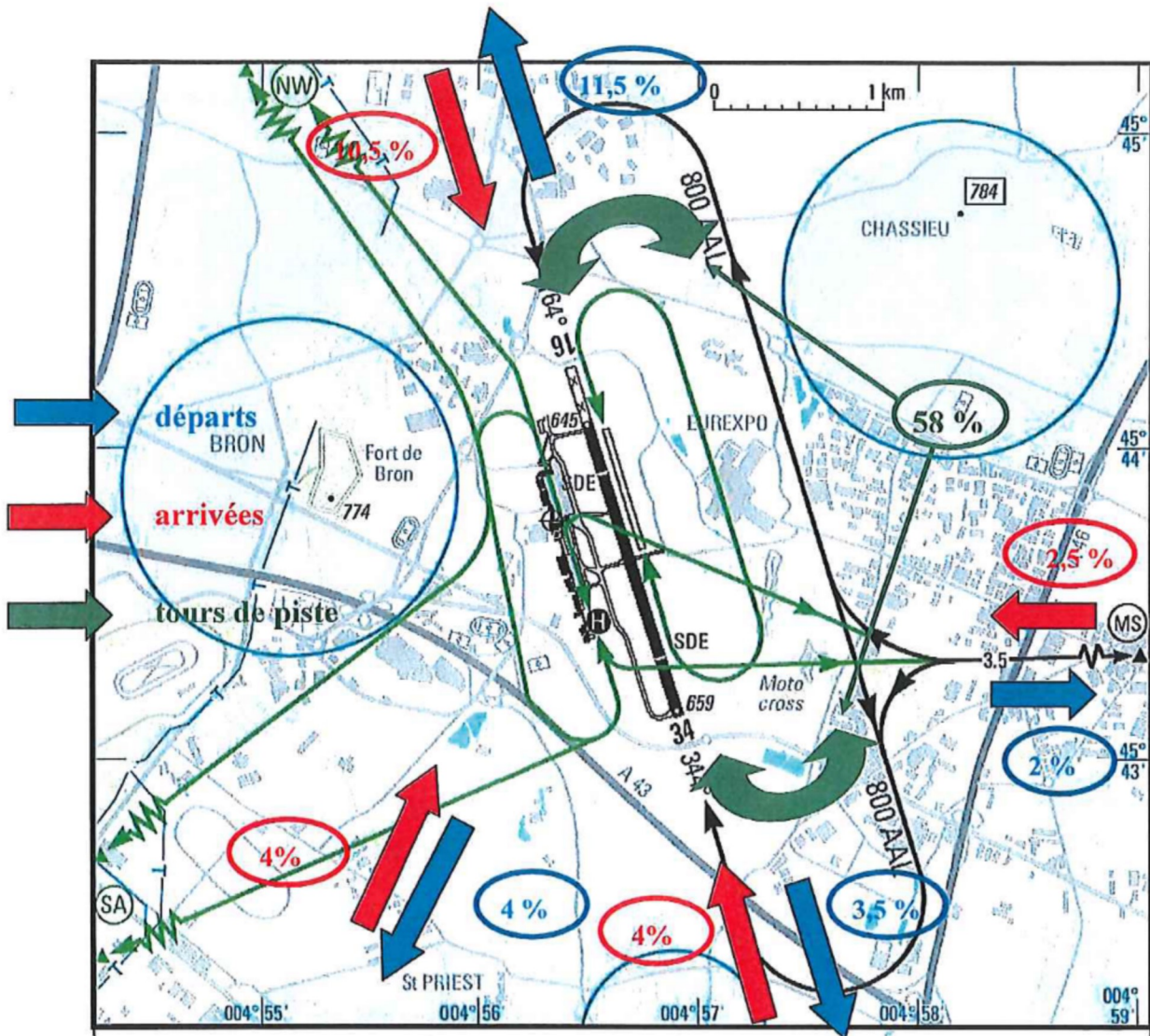
Pour le moyen terme :

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%

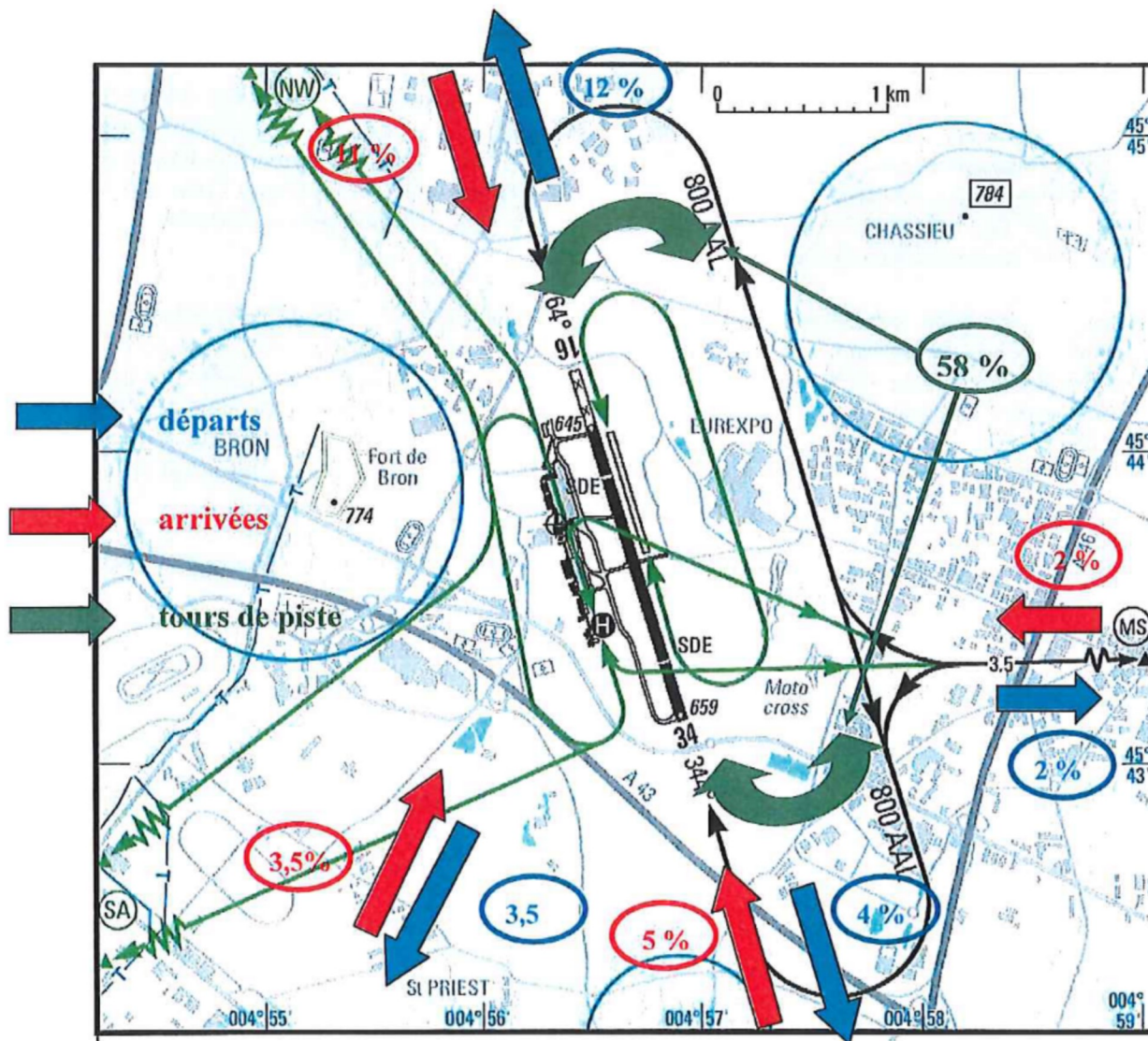
Pour le long terme :

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%

Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le court terme



Répartition des mouvements selon les trajectoires pour le long terme



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 aérodomes 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 posteriori. Ils se sont avérés contradictoires, en particulier en ce qui concerne la limite de la zone C. Cette difficulté a 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 :

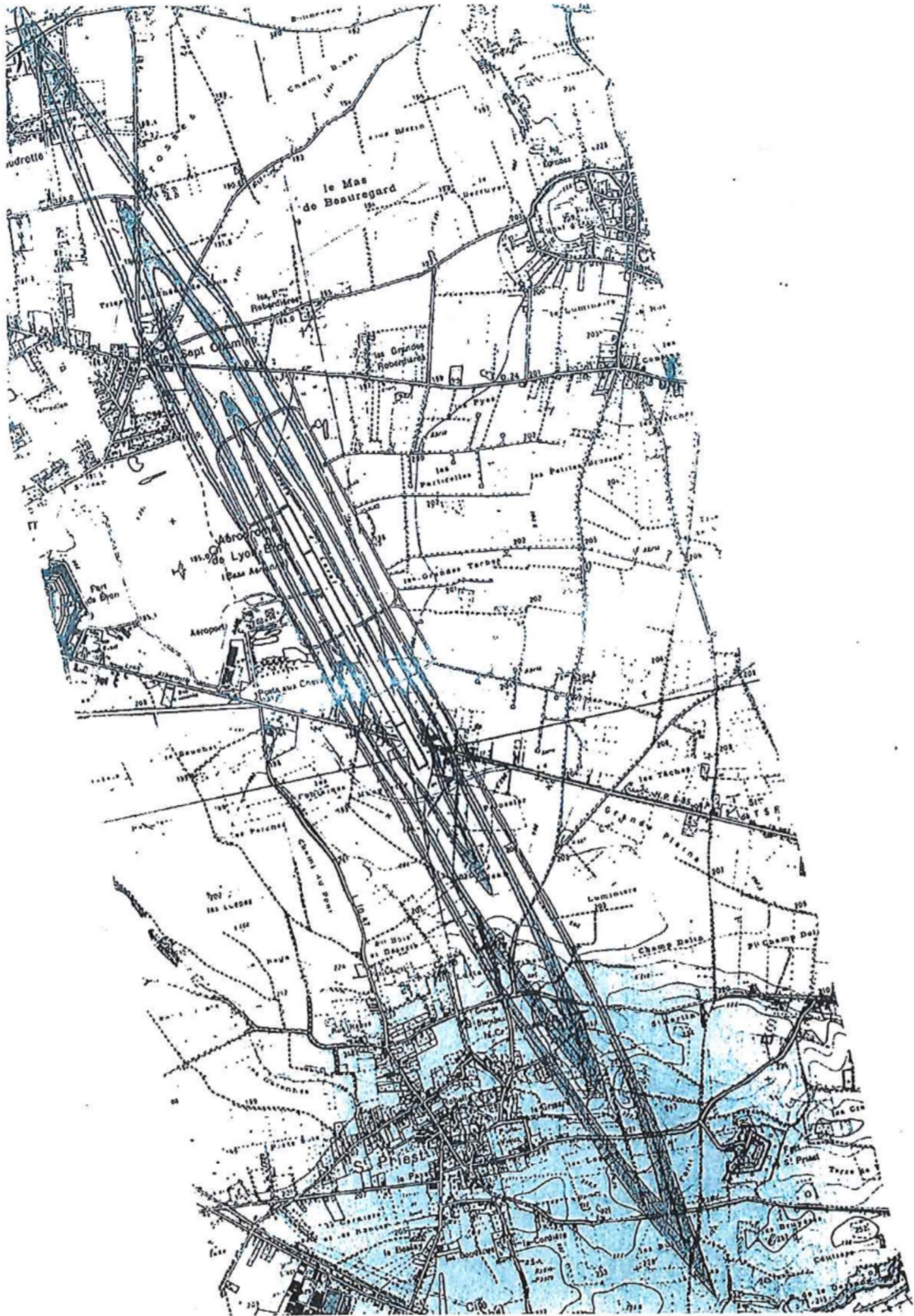
- Bron
- Chassieu
- Décines-Charpieu
- Saint-Priest
- Vaulx-en-Velin

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.

Ancien PEB (échelle réduite)



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.

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.





MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

ACCUSE RECEPTION DE LA DECLARATION D'APTITUDE AU VOL D'UN ULM

Conformément aux dispositions de l'article 5-1 de l'arrêté du 23 septembre 1998 modifié relatif aux ULM, la DGAC accuse réception de la déclaration d'aptitude au vol de l'ULM :

Appellation ou type	BIONIX2 13 / SKYPPER LST 912 S		
Code d'identification	B202SF03019E		
N° de série (ULM de série)	A16128-16130	Marque d'identification	07RG

effectuée par :

NOM & Prénom ou raison sociale	AIR CREATION
-----------------------------------	--------------

Cet accusé réception est délivré en considération de la seule déclaration du postulant, sans que celle-ci ait fait l'objet d'une quelconque vérification par les services de l'aviation civile.

Il doit accompagner à tout instant la carte d'identification de l'ULM.

A défaut d'une nouvelle déclaration d'aptitude au vol, la carte d'identification de l'ULM deviendra invalide à compter du **24/11/2018**.

Avant cette date, la déclaration d'aptitude au vol peut être réalisée :

- par internet, sur le service en ligne « Mon espace ULM »*, (procédure recommandée ; dans ce cas l'accusé réception pourra être téléchargé immédiatement).
- en envoyant le formulaire de déclaration d'aptitude au vol au bureau local DGAC, avec un préavis de 1 mois.

* « Mon espace ULM » est accessible depuis le site www.developpement-durable.gouv.fr (rubrique Transports > Secteur Aérien > Aviation légère, générale et hélicoptères > Navigabilité des aéronefs > ULM : Ultra Léger Motorisé > Mon espace ULM).

Accusé réception établi le 25/11/2016

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Centre-Est

DSAC-Centre-Est (dépt 07, 69)

Lyon Saint-Exupéry, le 24 Novembre 2016

AIR CREATION

615, route de l'aérodrome

07200 LANAS
FRANCE

Nos réf. : /2016/DSR/AG/AA

Affaire suivie par : Pascaline LEROI

ulm69.dsac-ce@aviation-civile.gouv.fr

Tél. 04 26 72 68 82 - Fax : 04 26 72 68 29

Objet Délivrance d'une carte d'identification ULM 07RG

Monsieur,

Comme suite à votre demande et conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 septembre 1998 modifié relatif aux ULM, j'ai l'honneur de vous adresser, en pièces jointes, la carte d'identification de votre ULM, identifié 07RG, ainsi que l'accusé réception de la déclaration d'aptitude vol de l'ULM qui doit à tout instant accompagner la carte d'identification.

Ces documents sont délivrés en considération de votre seule déclaration, sans que celle-ci ait fait l'objet d'une quelconque vérification par les services de l'aviation civile. Je me permets de vous rappeler que l'auteur d'une fausse déclaration est passible des dispositions de l'article 441-1 du code pénal.

La carte d'identification jointe n'a pas de date limite de validité. En revanche, à défaut d'une nouvelle déclaration d'aptitude au vol, la carte d'identification de l'ULM deviendra invalide 24 mois après la date d'établissement de l'accusé réception joint.

Avant cette date, une nouvelle déclaration d'aptitude au vol pourra être réalisée:

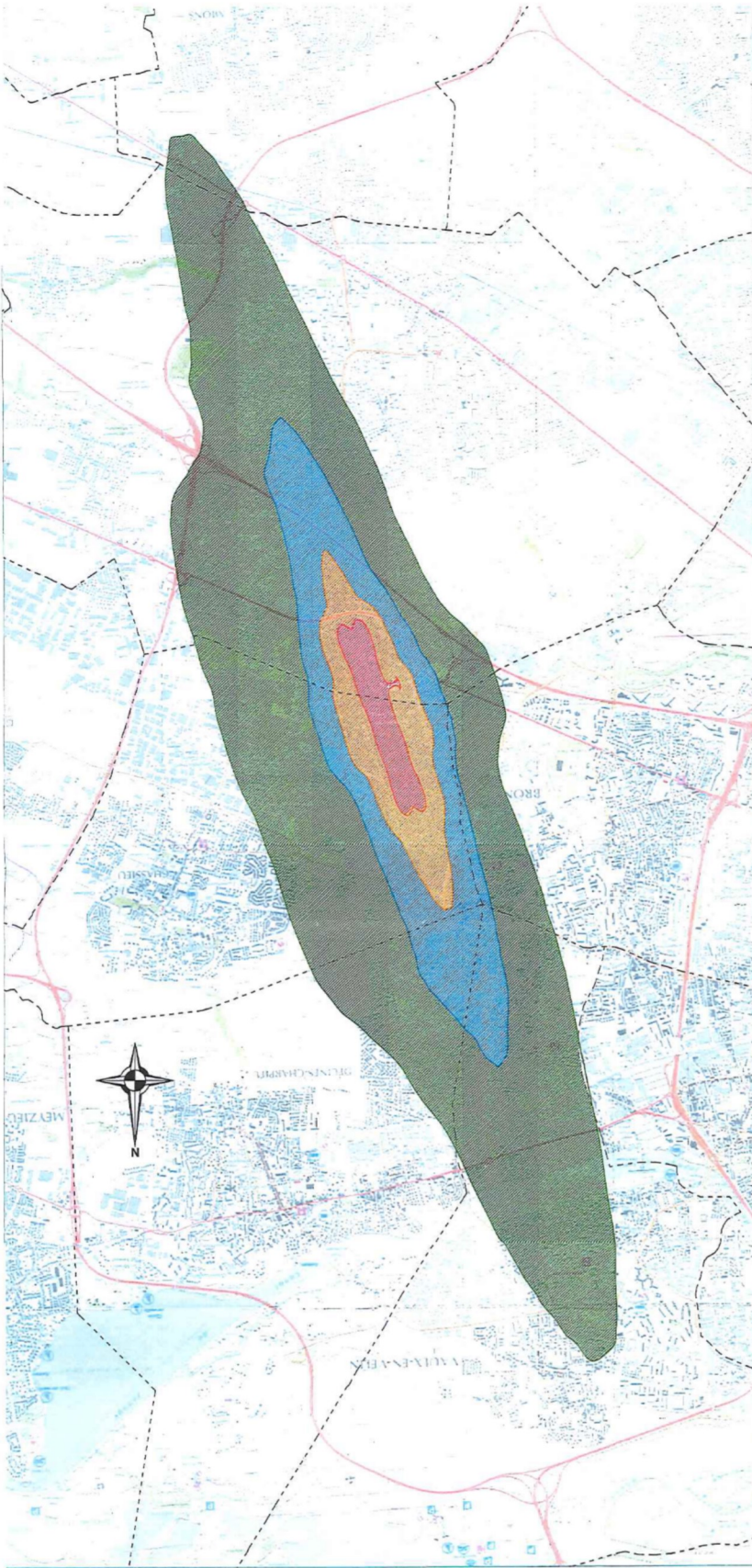
- par internet, sur le service en ligne «Mon espace ULM» *, (procédure recommandée; dans ce cas l'accusé réception pourra être téléchargé immédiatement).
- en envoyant le formulaire de déclaration d'aptitude au vol au bureau local DGAC, avec un préavis de 1 mois.

En cas de cession, comme rappelé au § 5 de la carte d'identification jointe, vous disposez d'un délai de 15 jours pour nous informer de la cession, par recommandé avec accusé réception.

Vous souhaitant bonne réception de ces documents, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

* «Mon espace ULM» est accessible depuis le site www.developpement-durable.gouv.fr (rubrique Transports > Secteur Aérien > Aviation légère, générale et hélicoptères > > ULM: Ultra Léger Motorisé > [Mon espace ULM](#)).

PJ : Carte d'identification + Accusé réception déclaration aptitude au vol



PEB

AEROPORT de Lyon-Bron

Maîtrise de l'urbanisme au voisinage de l'aéroport

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

PLAN AU 1/25000

Annexé à l'arrêté d'approbation

établi
 Le Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
 Le Préfet du Rhône

Michel DELAUCHE

NOVEMBRE 2016

PRÉFECTURE DU RHÔNE

LEGENDE

	L50
	L55
	L62
	L70
	limite commune

Logo of the Prefecture of the Rhône and the Auvergne-Rhône-Alpes Region.