

Charte pour l'environnement de l'aéroport de Lyon-Bron 2022-2027

Préambule

Créé en 1910, l'aéroport Lyon-Bron s'étend sur les terrains des communes de Bron, Chassieu et Saint-Priest.

À 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.

Les activités de l'aéroport impactent les communes de Bron, Saint-Priest, Chassieu, Décines-Charpieu, et Vaulx-en-Velin. Depuis de nombreuses années, dans le cadre d'une démarche volontariste, les associations de riverains, les usagers (entreprises aéronautiques, compagnies basées, aéroclubs, écoles de formation), le gestionnaire, les élus locaux et métropolitains s'engagent à promouvoir l'établissement de relations responsables. Ils établissent, d'un commun accord, une charte pour l'environnement qui vise à concilier les intérêts de chacun, en particulier, le développement économique de l'aéroport dans le cadre de sa mission de service public telle que définie à l'article R224-1 du code de l'aviation civile, avec le respect de la qualité de vie des riverains.

Le statut de ce document est celui d'un accord relatif visant l'adoption de bonnes pratiques environnementales. Certaines de ses dispositions seront toutefois opposables aux tiers et pourront faire l'objet d'une sanction dès lors qu'elles seront traduites dans l'information aéronautique (AIP) par l'administration.

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 issu de la commission consultative pour l'environnement, en octobre et novembre 2021. Elle constitue une évolution et un élargissement des chartes signées précédemment.

Compte tenu de la nécessité de mettre en place toutes les mesures compatibles avec une exploitation soutenable et engagée dans la transition écologique et de préserver la qualité de vie des riverains, chacun, en ce qui le concerne, s'engage à respecter les dispositions qui suivent.

Les engagements pris dans les précédentes chartes restent applicables. Ils sont rappelés en annexe.

INFOGRAPHIE : PEB

I. Maîtriser les nuisances et réduire la gêne

Article 1er. - Limitation du nombre de mouvements

Contexte : Le plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur, document d'urbanisme adopté en 2014, a fixé comme hypothèse de trafic long terme pour l'aéroport de Lyon-Bron le nombre de 120.000 mouvements annuels afin de protéger au maximum les futurs habitants du voisinage. Ce nombre de mouvements est toutefois anxiogène pour les populations locales. Dans le cadre de la charte pour l'environnement 2016-2021, le gestionnaire avait limité le nombre de mouvement, hors avions électrique à 80.000 mouvements.

Engagement : Le gestionnaire limitera les mouvements totaux par an au sein d'une enveloppe de 75.000.

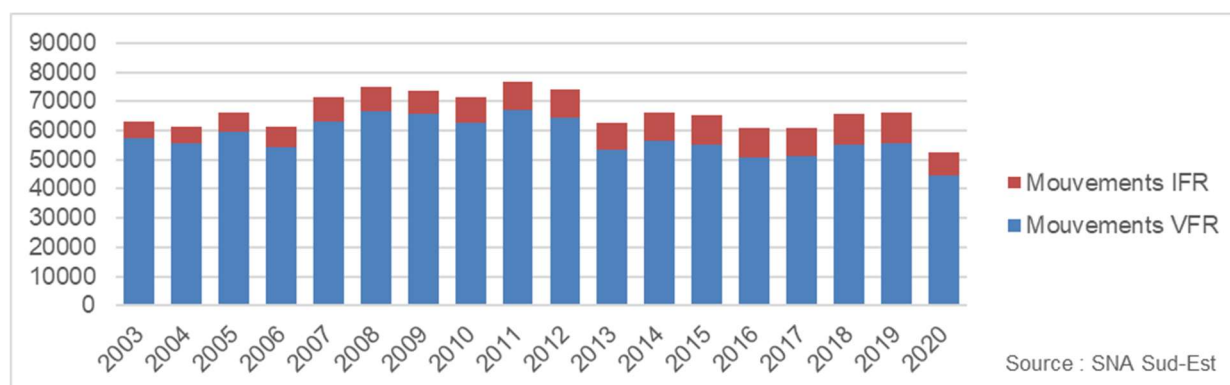
Les mouvements annuels seront comptés de façon exhaustive suivant la méthode nationale de comptage de la DSNA (par la tour de contrôle).

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanente

Indicateur de réussite : non dépassement du plafond

INFOGRAPHIE : Évolution historique du nombre de mouvements



INFOGRAPHIE : définition VFR et IFR

Article 2 – Exemption au profit des aéronefs électriques

Contexte : Afin de limiter les nuisances sonores des activités de formation, les industriels et exploitants développent des aéronefs électriques. Ils représentent une innovation

importante et prometteuse pour la réduction des nuisances sonores. Le gestionnaire souhaite un fort développement de cette innovation.

Engagement : Les aéronefs électriques seront soumis aux restrictions horaires sauf à ce que les constructeurs fassent la preuve que ces appareils – à capacité équivalente - produisent une émergence sonore inférieure de 8 à 10 décibels par rapport aux appareils thermiques classifiés Calipso A.

INFOGRAPHIE : photo avion électrique

Article 3. - Limitation du nombre d'écoles de pilotage

Contexte : Une part importante des mouvements sur l'aéroport de Lyon-Bron sont liés à la formation des pilotes (tour de piste d'entraînement). Ces formations sont organisées par les écoles de pilotage et les aéroclubs. Les écoles de pilotage qui font des tours de piste sont au nombre de 2. Un accroissement du nombre de ces centres de formation sur l'aéroport est susceptible d'accroître le nombre des tours de piste d'entraînement.

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

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanente

Indicateur de réussite : stabilisation à 2 du nombre d'écoles de pilotage utilisant des appareils thermiques

Article 4. - Trajectoires VFR décollage face au Nord

Contexte : Afin de réduire les nuisances sonores pour les communes riveraines, des trajectoires de moindre bruit sont privilégiées. Il n'est toutefois pas possible de modifier les trajectoires au profit des moins impactantes car, pour des raisons de sécurité, les appareils VFR (vol à vue) doivent impérativement être séparés des appareils IFR (vols aux instruments)

Engagement : Pour les départs et les retours par le Nord, afin de limiter l'impact sonore sur les communes de Décines-Charpieu et Vaulx-en-Velin, le Service de la Navigation Aérienne, 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). Pour raison de sécurité, cette trajectoire pourrait se voir refusée par le contrôle aérien.

Responsable de l'engagement : le service de la navigation aérienne

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : Comptabilisation des FNE (fiches de notification des évènements)

Article 5. - Trajectoires VFR décollage face au Sud

Contexte : Afin de réduire les nuisances sonores pour la commune de Saint-Priest, des trajectoires de moindre bruit sont privilégiées.

Engagement : Le contrôle aérien 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.

Responsable de l'engagement : le service de la navigation aérienne

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : Comptabilisation des FNE (fiches de notification des évènements)

INFOGRAPHIE : Carte VAC avec fond de plan communes riveraines

Article 6. – Outil de monitoring des trajectoires du gestionnaire

Contexte : Afin d'objectiver les trajectoires et de répondre avec précision aux réclamants, il est nécessaire de déployer un outil de visualisation des trajectoires. Il est rappelé que les aéronefs ne suivent pas des trajectoires comme un train suit des rails ou une automobile une route. Ces repères physiques terrestres n'existent pas en vol. Le pilote doit travailler en trois dimensions et est soumis à des facteurs extérieurs qui peuvent influencer sa trajectoire comme le vent, la température de l'air, les performances de son aéronef, les contraintes qui lui sont imposées par les autres appareils en vol, ... etc.

Cet outil de monitoring est une innovation en cours de développement. L'outil et ses capacités seront présentés au comité de suivi de la charte au stade de prototype.

INFOGRAPHIE : carte VAC avec des commentaires pédagogiques pour expliquer :

- Les informations contenues dans la carte VAC
- La manière dont un pilote lit la carte

Il sera rappelé que la carte VAC n'est pas le produit de la charte et que toute restriction d'accès ou consigne particulière ne peut y être incluse que si une décision réglementaire la sous-tend.

Engagement : Le gestionnaire va se doter d'un outil de monitoring des trajectoires des aéronefs qui permettra, en cas de gêne, de les étudier et d'objectiver la réponse au réclamant.

Lors de la CCE annuelle, un décompte des réclamations visant des anomalies non justifiées de trajectoire sera présenté. Une anomalie est le non-respect d'une ou plusieurs dispositions de la présente charte, auquel il n'a pas été apporté de justification liée à un élément indépendant de la volonté du pilote concerné (météo, sécurité aéronautique, ordre du contrôle).

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : courant 2023

Indicateur de réussite : mise en service du système de suivi des trajectoires

Article 7. – Restrictions horaires des tours de piste d'entraînement

Contexte : Dans le cadre de la formation des pilotes organisée par les écoles de pilotage ou les aéroclubs, les élèves effectuent des tours de piste d'entraînement (cf. infographie). Par ailleurs, l'externalisation des tours de piste d'entraînement visant à limiter les nuisances sonores vis-à-vis des communes riveraines et les vols de courte durée génèrent des survols répétitifs et sont source de nuisances sonores. Afin d'en limiter les effets localement, le levier le plus efficace et simple à mettre en œuvre est celui de la limitation horaire des tours de piste d'entraînement.

Les tours de piste d'entraînement sont interdits durant la période **d'hiver** (du 1^{er} novembre au 31 mars) :

- Du lundi au vendredi : avant 8h00 et après 19h00 ;
- Le samedi : avant 9h00 et après 18h00 ;
- Le dimanche et jours fériés : avant 9h00 et après 12h00.

Les tours de piste d'entraînement sont interdits durant la période **d'été** (du 1^{er} avril au 31 octobre) :

- Du lundi au vendredi : avant 8h00 puis de 12h00 à 14h00 et après 19h00 ;
- Le samedi : avant 9h00 et après 12h00 ;
- Le dimanche et jours fériés : pas de vols d'entraînement.

Si les constructeurs des appareils électriques font la démonstration de la plus-value sonore de leur production telle qu'indiqué à l'article 2, ceux-ci ne sont pas soumis à ces restrictions d'exploitation.

Responsable de l'engagement : le service de la navigation aérienne

Temporalité de réalisation : à partir de 2022

Indicateur de réussite : respect des restrictions

INFOGRAPHIE : tour de piste d'entraînement en trois dimensions / tableau comparatif des restrictions sur les autres aéroports d'affaires.

Article 8. – Restriction sur les appareils autorisés à faire des tours de piste d'entraînement

Contexte :

Les appareils de l'aviation légère bénéficient d'un classement acoustique appelé CALIPSO qui classent les appareils en fonction de leur niveau sonore.

Engagements : La possibilité d'effectuer des tours de piste d'entraînement est réservée aux appareils basés, électriques ou classés dans la **catégorie A** de l'outil de classification CALIPSO et inscrits sur une liste accessible sur le site <https://www.ecologie.gouv.fr/calipso-classification-sonore-avions-legers> (activer la fenêtre « application CALIPSO – consultation et demande de classement »).

Quatre appareils exploités par les deux écoles de pilotage (les sociétés Aéroformation et AVNIR Formation) ne peuvent pas respecter cette disposition. D'un commun accord entre les parties prenantes, ces appareils sont autorisés à faire des tours de piste d'entraînement dans le respect des restrictions horaires et uniquement la semaine.

Les immatriculations des appareils concernés sont les suivantes :

- F-GJCB, F-GBPK - le nombre total annuel de tours de piste réalisés par ces deux appareils ne devra pas excéder 300 ;
- F-GCLY, F-GCQE - le nombre total annuel de tours de piste réalisés par ces deux appareils ne devra pas excéder 300.

Les deux écoles de pilotage s'engagent à remplacer, sur la durée de la charte, ces quatre appareils dans le cadre de l'activité de tours de piste d'entraînement.

Responsable de l'engagement : Les usagers basés pour l'enregistrement de leurs appareils sur la liste CALIPSO et pour le respect des clauses relatives aux tours de piste.

Temporalité de réalisation : À la signature de la charte pour tout nouvel appareil basé sur terrain. Au 1^{er} janvier 2023 pour les appareils basés avant la signature de la charte et ne respectant pas les critères.

Indicateur de réussite : respect de la restriction et périodicité de la communication de la liste.

INFOGRAPHIE : classement CALIPSO + photos des quatre appareils concernés par la dérogation.

Article 9. – Limitation du nombre simultané de tours de piste d'entraînement

Contexte : Les tours de piste d'entraînement sont source de nuisances sonores répétitives. Un des leviers pour réduire le bruit est celui de la limitation du nombre d'appareils en vol.

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

Responsable de l'engagement : le service de la navigation aérienne

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : nombre de situations anormales effectives remontées au médiateur

INFOGRAPHIE : Annexer plan photo aérienne avec tracé tour de piste

Article 10. - Procédures de moindre bruit au décollage

Contexte : Un des leviers pour diminuer les nuisances sonores lors du décollage, en complément de la réduction du bruit à la source, est celui de l'application de procédure de moindre bruit.

Engagements :

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.

Responsable de l'engagement : les usagers pilotes

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : rapport annuel des exploitants d'appareils turbopropulsés

INFOGRAPHIE : Illustration des procédures de moindre bruit - l'impact sonore d'adopter une pente de montée plus forte.

Article 11. - Activité Hélicoptères

Contexte : Les hélicoptères sont régulièrement utilisés pour des missions de secours et de protection des biens et des personnes. Les services de la gendarmerie, du SAMU et de la Sécurité civile possèdent des appareils basés à l'aéroport de Bron.

Engagement : 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, le gestionnaire demandera aux exploitants des aéronefs de veiller à adopter la hauteur la plus importante possible lors du survol des communes riveraines.

Une fois par an, le Gestionnaire organisera avec les hiérarchies des services de l'État exploitant des appareils basés, une rencontre avec les élus des communes riveraines et les associations pour suivre l'application de cette bonne pratique.

Le gestionnaire identifiera les unités non basées qui fréquentent régulièrement la plateforme pour leur envoyer la charte afin de les sensibiliser.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : organisation une fois par an de la rencontre

INFOGRAPHIE : photos des appareils d'État

Article 12. – Aviation d'affaires

Contexte : Certaines parties souhaitent que l'activité spécifique à l'aviation d'affaires ne provoque pas une forte augmentation des nuisances sonores. L'agglomération lyonnaise est un des pôles hospitaliers les plus importants en France et il faut noter que de nombreux mouvements d'aviation d'affaires sont sanitaires (rapatriement ou acheminement sur les hôpitaux lyonnais et transport d'organes).

Engagement : Le gestionnaire s'engage à interdire la mise en place de liaisons aériennes commerciales régulières avec des appareils à moteur thermique au départ ou à destination de l'aéroport Lyon-Bron, et ce afin de limiter la nuisance potentiellement générée par cette activité.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : non mise en place d'une liaison régulière

II. Travailler dans la transparence et la concertation

Contexte : Afin de garantir un dialogue constructif et de mesurer les avancées réalisées grâce à la charte pour l'environnement, il est nécessaire de produire des indicateurs et de maintenir un dialogue continu entre les parties prenantes.

Article 13. – Instances de concertation

Engagement : Les instances de concertation et de dialogue sont la commission consultative pour l'environnement de l'aéroport de Lyon-Bron, qui se réunit au moins une fois par an sur convocation du préfet, et le comité de suivi des engagements pour l'environnement qui se réunit deux fois par an sur convocation du gestionnaire.

En cas de besoin, un comité technique ad hoc se réunira sur un sujet demandant des approfondissements. Il pourra aussi se réunir à la demande d'une commune riveraine. La demande devra être adressée au préfet par lettre recommandée avec accusé de réception.

Lorsqu'un titulaire est présent, son suppléant est admis à assister à la séance sans pouvoir ne 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, c'est-à-dire le préfet ou son représentant.

Les Maires ou leur représentant des communes de Bron, Saint-Priest, Chassieu, Décines-Charpieu et Vaulx-en-Velin seront systématiquement invités aux CCE, comités de suivi de la charte et comités technique. Ils ne disposeront pas de droit de vote.

Responsable de l'engagement : préfecture du Rhône

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : respect du nombre de rencontres prévues

Article 14. – Tableau de bord environnemental

Engagement : 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 (arrivés et départs) ;
 - Les vols locaux VFR (dont tours de piste) ;
 - Les vols en transit ;
 - Les vols de nuit (22h30-6h30) en distinguant pour les avions :
 - 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), deux fois par an ;
- Bilan anonyme des anomalies constatées par rapport à l'AIP lors des contrôles GTA demandés par les services de l'État ou sur saisine du médiateur ;
- Bilan anonyme des sanctions internes prononcées par les Aéroclubs ;
- Présentation d'une synthèse des réclamations ;
- La liste des événements exceptionnels programmés ;
- 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 la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est et critères de sélection, liste avions basés annexée ;
- Nombre de jours d'application des mesures anti-pollution ;
- Suivi annuel des émissions de CO2 ;
- Quantité de produits phytosanitaires utilisés annuellement ;
- Nombre de présentations publiques de la charte par les Communes et les associations.

Ces informations seront transmises aux membres siégeant en CCE au moins quinze jours avant la date prévue pour la réunion de la CCE.

Les communes sont autorisées par les propriétaires des données produites dans ce tableau de bord environnemental à les publier dans leurs supports de communication.

Deux fois par an, le gestionnaire transmettra aux membres de la CCE les indicateurs suivants :

- Le nombre de mouvements IFR et VFR (arrivées et départs)
- Le nombre de réclamations

Responsable de l'engagement : gestionnaire, communes riveraines, associations

Temporalité de réalisation : en CCE

Indicateur de réussite : respect de la périodicité de publication du tableau de bord

Article 15. – Pour les communes

Contexte : Les élus des communes de Bron, Saint-Priest, Chassieu, Décines-Charpieu et Vaulx-en-Velin sont des maillons essentiels de la proximité et de la cohésion au quotidien entre les populations locales et l'aéroport en complément des associations locales.

Engagement : Les élus des communes riveraines de l'aéroport Lyon-Bron s'engagent à rendre accessible aux populations le plan d'exposition au bruit (PEB), notamment sur les outils de communication, physiques et numériques, afin de garantir une information transparente sur les zones où l'impact sonore actuel ou futur de l'aéroport limite le droit à construire.

Ils s'engagent par ailleurs à témoigner de la démarche collective visant à en limiter les impacts, portée dans le présent document.

Responsable de l'engagement : les communes riveraines

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : information effectivement disponible sur les sites internet des communes

Article 16. – Autres informations

Contexte : Il arrive parfois qu'une situation inhabituelle génère des nuisances (salon aéronautique, calibrage des instruments de navigation, vols spéciaux, ...). Il est important que les parties prenantes puissent en avoir connaissance en amont autant que possible afin de jouer leur rôle de proximité avec les populations riveraines.

Engagement : 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, membres de la CCE et les communes riveraines).

La liste des événements programmés pour l'année à venir sera présentée en CCE.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : bilan annuel en CCE des situations inhabituelles

Article 17. – Réponse aux réclamations

Contexte : Afin de recueillir les réclamations des riverains, le gestionnaire met à disposition des particuliers un service de médiation. Son rôle n'est pas d'intervenir sur le trafic aérien en temps réel mais de répondre aux questions des riverains et de faire remonter les points de crispation auprès des services de l'État. Le médiateur pour les riverains travaille en étroite collaboration avec le service de la navigation aérienne.

Engagement : Les réponses aux réclamations des riverains seront faites par le médiateur ADL selon des formes identiques à la demande (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.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : respect du délai de réponse à compter de la sortie d'activité partielle des personnels du gestionnaire (été 2022)

INFOGRAPHIE : numéro vert et mail du médiateur

Article 18. – Mesure de bruit

Contexte : Il est important de mesurer le bruit au plus proche des habitations riveraines ainsi que d'évaluer son évolution pour garantir une objectivation dans les discussions avec les parties prenantes.

Engagement : le gestionnaire poursuivra sa convention avec l'association Acoucité afin de garantir des campagnes de mesure du bruit.

L'association Acoucité sera sollicitée par le gestionnaire dès l'entrée en vigueur de la charte afin de proposer, à l'occasion d'un comité technique, un schéma cohérent de mesure du bruit autour de l'aéroport (points de mesure récurrent, périodicité). Il concernera les communes de Saint-Priest, Bron, Chassieu, Décines et Vaulx-en-Velin.

Les rapports seront présentés à la CCE.

Responsable de l'engagement : le Gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : publication des rapports

INFOGRAPHIE : présentation d'Acoucité, ses missions,...

III. Promouvoir la diffusion de la Charte

Article 19. – Communication de la charte aux usagers basés à Lyon Bron et sur les terrains d'Auvergne Rhône-Alpes

Contexte : Afin que la charte produise ses effets, elle doit être largement diffusée auprès des pilotes lyonnais ainsi qu'auprès de ceux qui sont susceptibles de se poser sur le terrain.

Engagement : La charte pour l'environnement sera diffusée par courrier avec accusé de réception auprès des aéroclubs et des pilotes des compagnies aériennes basées sur l'aéroport de Lyon-Bron ainsi qu'aux structures basées sur les terrains d'Auvergne Rhône-Alpes.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : une fois par an

Indicateur de réussite : envoi effectif de la charte

Article 20. – Mesures de sensibilisation des parties prenantes

Engagement : Afin de toucher le plus grand nombre, les engagements des acteurs locaux pour l'environnement seront consultables sur le site de l'aéroport Lyon-Bron (adresse du site).

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : présence effective de la charte sur le site internet

Engagement : Les signataires de la charte s'engagent à la diffuser et l'expliquer auprès de leurs membres et du grand public. Ils s'engagent aussi, sur leurs périmètres respectifs, à témoigner du travail réalisé en commun entre les parties prenantes.

Responsable de l'engagement : l'ensemble des signataires de la charte

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : nombre de communication publiques annuelles de la charte par les Communes et les associations

Engagement : Lorsque le gestionnaire organise une rencontre en rapport avec les nuisances sonores avec des riverains, il invitera, si les autres participants l'acceptent, l'association de la commune concernée siégeant à la CCE.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : systématisation de la proposition d'associer une association de la CCE

Engagement : Les usagers de la plateforme s'engagent, avec le soutien du gestionnaire, des élus et des associations de riverains, à organiser une fois par an une journée portes ouvertes à l'attention des populations riveraines afin de leur faire découvrir leurs activités, développer les relations de proximité et ainsi s'ouvrir à la « riveraineté ».

Responsable de l'engagement : les usagers

Temporalité de réalisation : une fois par an

Indicateur de réussite : organisation de la rencontre

Article 21. – Mesures de sensibilisation des pilotes.

Engagement : Les aéroclubs, écoles de pilotage et compagnies aériennes basés ont l'obligation de porter un message renouvelé, une fois par an, en direction des pilotes et instructeurs sur la base d'un module de « sensibilisation à la riveraineté » proposé par le gestionnaire. Il reprendra les grandes lignes de la présente charte. Il sera signé par chaque récipiendaire. Le nombre de signataire par entité sera présenté une fois par an en CCE.

Responsable de l'engagement : les aéroclubs, écoles de formation et compagnies aériennes avec le support du gestionnaire.

Temporalité de réalisation : une fois par an

Indicateur de réussite : nombre de signataires du module de sensibilisation

IV – Limiter les émissions de CO2 et préserver la qualité de l'air

Contexte : Situé en zone urbaine, le gestionnaire et les usagers de l'aéroport de Lyon Bron portent une attention particulière aux émissions de CO2 et de polluants atmosphériques.

Article. – 22 Baisser les émissions de CO2

Engagement : le gestionnaire s'engage à mettre en œuvre un plan de management de ses émissions de CO2 (périmètre 1 et 2) certifié « Airport Carbon Accreditation » dès 2022.

Il s'engage par ailleurs à baisser ses émissions de CO2 de 63 % sur la période 2018 à 2030 (-50% en 2025).

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : jusqu'en 2030

Indicateur de réussite : suivi annuel des émissions de CO2

Article. – 23 Limiter les émissions de polluants atmosphérique

Engagement 21-1 : À partir du flux RSS d'ATMO, le gestionnaire sensibilisera les usagers de la plateforme à l'impact de leurs activités sur la qualité de l'air.

Les tours de piste d'entraînement, sans la supervision d'un instructeur agréé, seront interdits à J+1 des restrictions imposées aux automobiles.

Responsable de l'engagement : DSAC-CE sur la base du plan national aviation civile (PNAC). Lien vers le texte de référence :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/PNAC_pic_pollution_prolonge.pdf

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : nombre de jours de restriction

INFOGRAPHIE : expliquer les niveaux de pollution et le principe du flux RSS d'ATMO.

Engagement 23-2 : L'usage des APU (Auxiliary power units) sera strictement limité dans le temps ; cette mesure sera imposée par voie d'arrêté.

(Avant vol : 20 mn et après vol : 10 mn).

Responsable de l'engagement : la DSAC-CE pour le portage de l'arrêté et le gestionnaire pour sa mise en œuvre application

Temporalité de réalisation : à partir de l'adoption de l'arrêté Ministériel de limitation du temps d'APU

Indicateur de réussite : nombre de non-respects de cet engagement

Engagement 23-3 : Un inventaire des émissions de polluants atmosphériques sera réalisé par le gestionnaire en lien avec ATMO Auvergne Rhône-Alpes.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : 2023

Indicateur de réussite : présentation de l'inventaire en 2023

Engagement 24-4 : Le gestionnaire s'engage à mettre à disposition gratuitement les puissances électriques pour les aéronefs école électriques.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : 2023

Indicateur de réussite : puissances électriques installées en 2023

Engagement 24-5: Le gestionnaire, dans le respect du PLUH, s'engage à étudier l'installation sur son site d'une station d'hydrogène gazeux ouverte aux véhicules des partenaires et du grand public.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire / la Métropole de Lyon

Temporalité de réalisation : A partir de 2023

Indicateur de réussite : suivi projet en CCE

Engagement 24-6 : Le gestionnaire s'engage à étudier le déploiement d'une centrale photovoltaïque en ombrières sur ses parkings voitures compatible avec les contraintes aéroportuaires.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : 2023

Indicateur de réussite : suivi projet en CCE.

V – Préserver la biodiversité

Contexte : La zone aéroportuaire est une des dernières « pastille verte » de l'agglomération lyonnaise. Elle représente une superficie 185 ha. En dehors de la piste et des taxiways, la présence humaine y est très faible et la biodiversité s'y développe.

Article 25 Inventaire de la faune

Engagement : Le gestionnaire établira une fois tous les deux ans un inventaire de la faune présente en zone réservée.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : À partir de 2023 puis tous les deux ans

Indicateur de réussite : présentation de l'inventaire tous les deux ans

Article 26 Préservation de la faune

Engagement 26-1 : Afin de perturber le moins possible la faune, la piste sera systématiquement éteinte la nuit en dehors du traitement des opérations.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Engagement 26-2 : Afin de protéger la faune et la flore, le gestionnaire s'engage à ne plus utiliser de produits phytosanitaires.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : quantité de produits phytosanitaires utilisés annuellement

VI – Préserver la ressource en eau

Article 27 Réduire les consommations d'eau

Engagement : Le gestionnaire s'engage à réduire de 48% sa consommation d'eau par passager affaires entre 2018 et 2030.

Le plan d'action sera présenté à la CCE de 2022.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : jusqu'en 2030

Indicateur de réussite : Définition du cadre en 2022 et respect de la trajectoire pour les années suivantes

VII Dispositions finales

Article 28. – Mesures de sanction internes aux aéroclubs.

Engagement : Les aéroclubs basés à l'aéroport Lyon-Bron proposeront, à l'occasion de la CCE de 2022, un schéma de sanctions internes pour leurs membres en cas de non-respect de la charte. Il sera intégré dans leur règlement intérieur.

Responsable de l'engagement : les aéroclubs

Temporalité de réalisation : CCE de 2022

Indicateur de réussite : présentation en CCE du schéma de sanctions internes et communication annuelle en CCE du nombre de sanctions.

Article 29. Modification de l'AIP

Contexte :

L'AIP comprend toutes les informations aéronautiques qui doivent être obligatoirement consultées par les usagers aériens avant tout vol. Il permet donc aux usagers non basés à destination de Lyon Bron de prendre connaissance des conditions d'exploitation de cet aérodrome. En vertu d'un arrêté de juillet 2019 la DGAC a la possibilité de prendre des décisions permettant de faire figurer des consignes environnementales dans l'information aéronautique.

Engagement : Les mesures de limitation des vols d'entraînement contenues dans les articles 8, 9 et 10 (classification CALYPSO, horaires autorisés et nombre de tours de piste d'entraînement) feront l'objet d'une décision leur permettant d'être traduites dans l'AIP.

Des pilotes contrevenant à ces consignes et pour lesquels un PV d'infraction sera établi par la gendarmerie des transports aériens pourront être traduits en commission de discipline des personnels navigants.

Responsable de l'engagement : la DSAC-CE

Temporalité de réalisation : à partir de 2022

Indicateur de réussite : mise à jour de l'AIP

Article 30.- 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 et à l'occasion d'une évolution réglementaire ou technologique significative.

Un point d'étape général sera réalisé lors d'un comité de suivi en 2024.

Signataires (à finaliser sur les intitulés des parties prenantes et les signataires)

GLOSSAIRE

A.C.A.1:	Airport Carbon Accreditation niveau 1: empreinte carbone
A.C.NU.S.A. :	Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
A.D.L. :	Aéroports de Lyon
A.I.P.:	Aeronautical Information Publication (Publication d'information aéronautique)
A.P.U. :	Auxiliary power units
C.C.E. :	Commission Consultative pour l'Environnement
D.S.A.C.-C.E. :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile-Centre Est
D.G.A.C. :	Direction Générale de l'Aviation Civile
G.T.A. :	Gendarmerie des Transports Aériens
I.F.R. :	Instrument Flight Rules (Règles de vol aux instruments)
P.A.F. :	Police Aux Frontières
P.E.B. :	Plan d'Exposition au Bruit, document d'urbanisme visant à limiter l'arrivée de nouvelles habitations dans les zones de bruit et à informer les acquereurs
P.L.U. :	Plan Local d'Urbanisme
P.L.U.H. :	Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat
R.S.S. :	Really Simple Syndication (format de données)
S.A.G. :	Service Aérien Gendarmerie
S.A.M.U. :	Service d'Aide Médicale d'Urgence
Silencieux :	Réducteur de Bruit
S.N.A.-C.E. :	Service Navigation Aérienne Centre-Est
TOUR :	Service de Contrôle de la Circulation Aérienne (« <i>Tour de contrôle</i> »)
V.F.R. :	Visual Flight Rules (Règles de vols à vue)
V.H.F. :	Very High Frequency

Annexe 1 Rôle et responsabilité

Précisions sur les rôle et responsabilité des différents acteurs et du contrat de concession d'ADL.

Répartition des actionnaires des Aéroports de Lyon de la façon suivante :

- 60% consortium (Vinci Airports 30%, Caisse des Dépôts 15% et Crédit Agricole 15%)
- 25% Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon Métropole
- 7% Métropole de Lyon
- 3% Conseil Départemental du Rhône
- 5% Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes

Annexe 2 Rappel des engagements pris dans les précédentes chartes

[Pour mémoire, les engagements des pilotes issus de la charte de 2010 et de 2015 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 Saint-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.

Annexer la carte VAC

Plaquette règles d'utilisation des Aéroclubs

INFOGRAPHIE : trajectoires + fond de plan des communes