

CHARTE POUR L'ENVIRONNEMENT de l'aéroport Lyon-Bron

version grand public

2022
2027

LYON-BRON AÉROPORT

Charte dans sa version intégrale: flashez !

VINCI AIRPORTS

SOMMAIRE

Préambule 3

Maîtriser les nuisances et réduire la gêne 4

Limitation du nombre de mouvements 4
Exemption au profit des aéronefs électriques 5
Procédures de moindre bruit au décollage 6
Activité Hélicoptères 7
Aviation d'affaires 8

Maîtriser les nuisances sonores des tours de piste d'entraînement 9

Limitation du nombre d'écoles de pilotage 9
Limitation du nombre simultané de tours de piste d'entraînement 9
Restrictions horaires des tours de piste d'entraînement 10
Restriction sur les appareils autorisés à faire des tours de piste d'entraînement 12

Maîtriser les trajectoires 14

Trajectoires VFR décollage face au Nord 14
Trajectoires VFR décollage face au Sud 15
Outil de monitorage des trajectoires du gestionnaire 16

Mesurer, contrôler 17

Instances de concertation 17
Tableau de bord environnemental pour les communes 17
Informations aux habitants 18
Événements exceptionnels 19
Réponse aux réclamations 20
Mesure de bruit 20
Communication de la charte aux usagers basés à Lyon-Bron et sur les terrains d'Auvergne-Rhône-Alpes 21
Mesures de sensibilisation des parties prenantes 21
Mesures de sensibilisation des pilotes 22
Mesures de sanction interne aux aéroclubs 22
Modification de l'AIP 23

Maîtriser les impacts environnementaux 24

Limiter les émissions de CO_2 et préserver la qualité de l'air 24
Préserver la biodiversité 26
Préserver la ressource en eau 27

Glossaire 28

Signataires de la charte 29



PRÉAMBULE

Lyon-Bron construit en 1910, a été l'aéroport principal de la ville de Lyon jusqu'en 1975, où l'ensemble de ses vols commerciaux ont été transférés sur le nouvel aéroport Lyon Satolas devenu depuis Lyon-Saint Exupéry. Depuis, l'aéroport Lyon-Bron n'a plus vocation à accueillir des vols commerciaux réguliers de passagers ou de fret, ni les vols aéropostaux.
L'aérodrome s'étend sur les communes de Bron, Chassieu et Saint-Priest.

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 la Charte de l'environnement est celui d'un accord 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.

**Ce document est un extrait de la charte pour l'environnement de l'aéroport Lyon-Bron, qui reprend et explique les principaux engagements du document officiel*

01

MAÎTRISER LES NUISANCES ET RÉDUIRE LA GÊNE

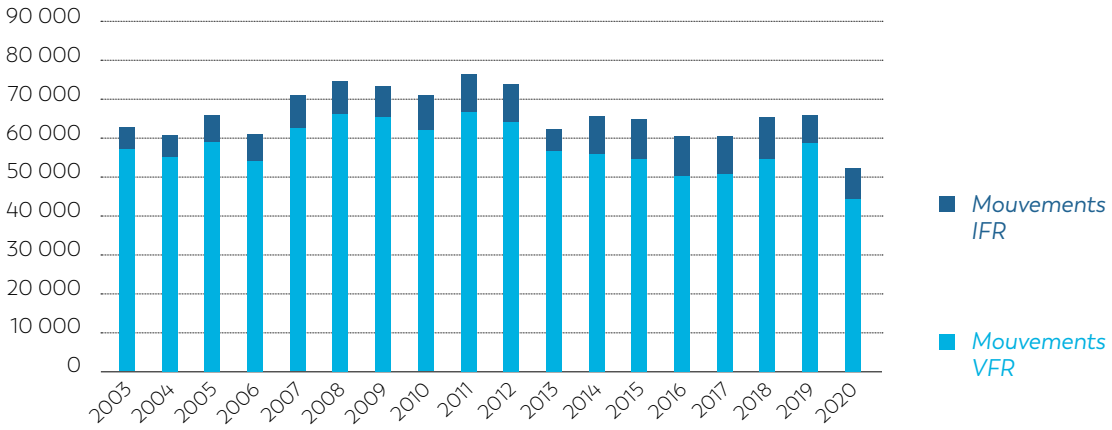
Limitation du nombre de mouvements

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 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. Le gestionnaire avait déjà limité le nombre de mouvements à 80 000 dans le cadre de la Charte pour l'environnement 2016-2021.

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

ÉVOLUTION HISTORIQUE DU NOMBRE DE MOUVEMENTS



Définition VFR et IFR

- *VOLS VFR (Visual flight rules) : Les règles de vol à vue sont le régime de vol le plus simple, le plus libre aussi, reposant essentiellement sur le principe de voir.*
- *VOLS IFR (Instrument flight rules) : Les règles de vol aux instruments définissent un régime de vol reposant sur le contrôle de la circulation aérienne et le respect de trajectoires spécifiques.*

Exemption au profit des aéronefs électriques

CONTEXTE : Afin de limiter les nuisances sonores des activités de formation, les industriels 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.



© I. ROUSSET

AVION ÉLECTRIQUE

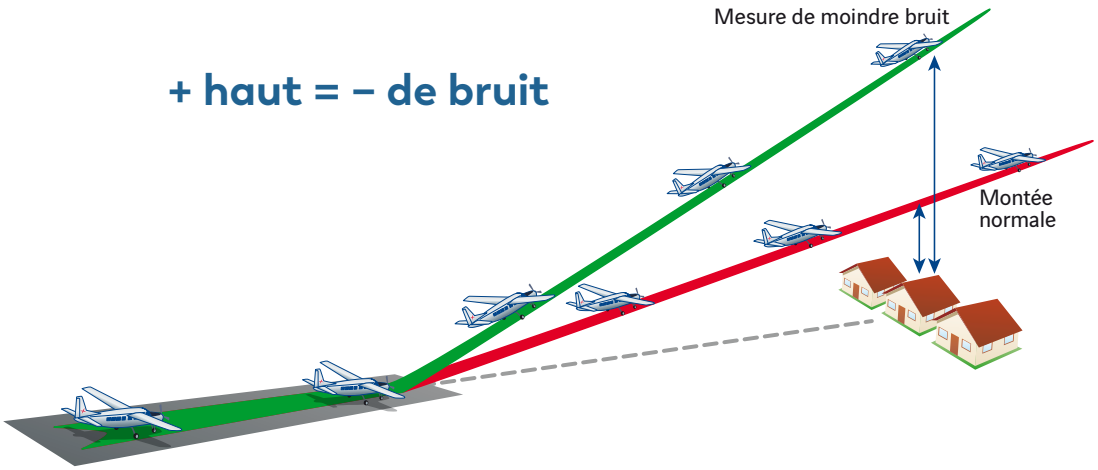
Procédures de moindre bruit au décollage

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 procédures de moindre bruit, c'est-à-dire la prise d'altitude raide.

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

■ PROCÉDURES DE MOINDRE BRUIT



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 Lyon-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



© O. CHASSIGNOLE

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



Transfert de malades Covid

02

MAÎTRISER LES NUISANCES SONORES DES TOURS DE PISTE D'ENTRAÎNEMENT

CONSTAT : Sur l'ensemble de l'activité aérienne de l'aéroport Lyon-Bron, les tours de piste d'entraînement sont les plus impactants en termes de nuisances sonores pour les riverains les plus proches. Ces tours de piste d'entraînement sont réalisés dans le cadre de la formation au pilotage.

Limitation du nombre d'écoles de pilotage

CONTEXTE : Les formations sont organisées par les écoles de pilotage et les aéroclubs. Deux écoles de pilotage font des tours de piste. 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

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

Restrictions horaires des tours de piste d'entraînement

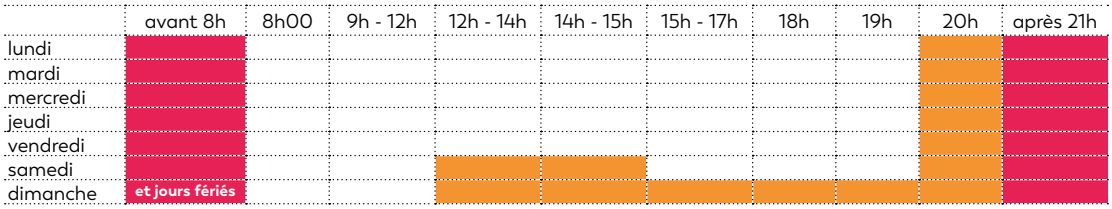
CONTEXTE : Dans le cadre de la formation des pilotes organisée par les écoles de pilotage ou les aéroclubs, les élèves effectuent des tours de piste d'entraînement (cf. infographie page 11).

ENGAGEMENT : Afin d'en limiter les effets localement, le levier important à mettre en œuvre est celui de la limitation horaire des tours de piste d'entraînement.

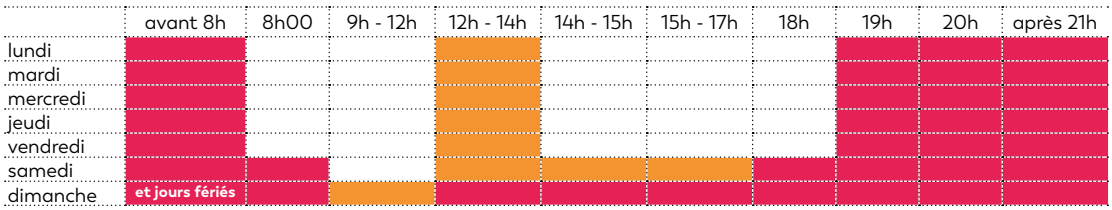
Les tours de piste d'entraînement sont interdits durant la période **d'hiver** (du 1er novembre au 31 mars) :
- Du lundi au vendredi : avant 8h et après 19h ;
- Le samedi : avant 9h et après 18h ;
- Le dimanche et jours fériés : avant 9h et après 12h.

Les tours de piste d'entraînement sont interdits durant la période **d'été** (du 1er avril au 31 octobre) :
- Du lundi au vendredi : avant 8h, de 12h à 14h et après 19h ;
- Le samedi : avant 9h et après 12h ;
- Le dimanche et jours fériés : pas de vols d'entraînement.

ANCIENNE CHARTE



NOUVELLE CHARTE



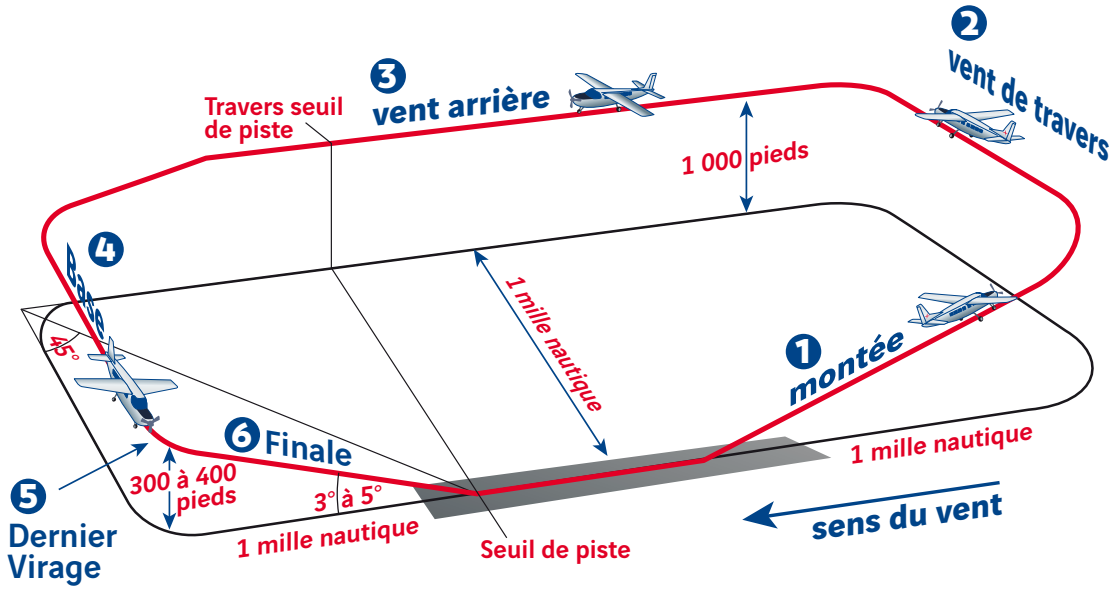
Interdit Hiver + Été

Interdit Été

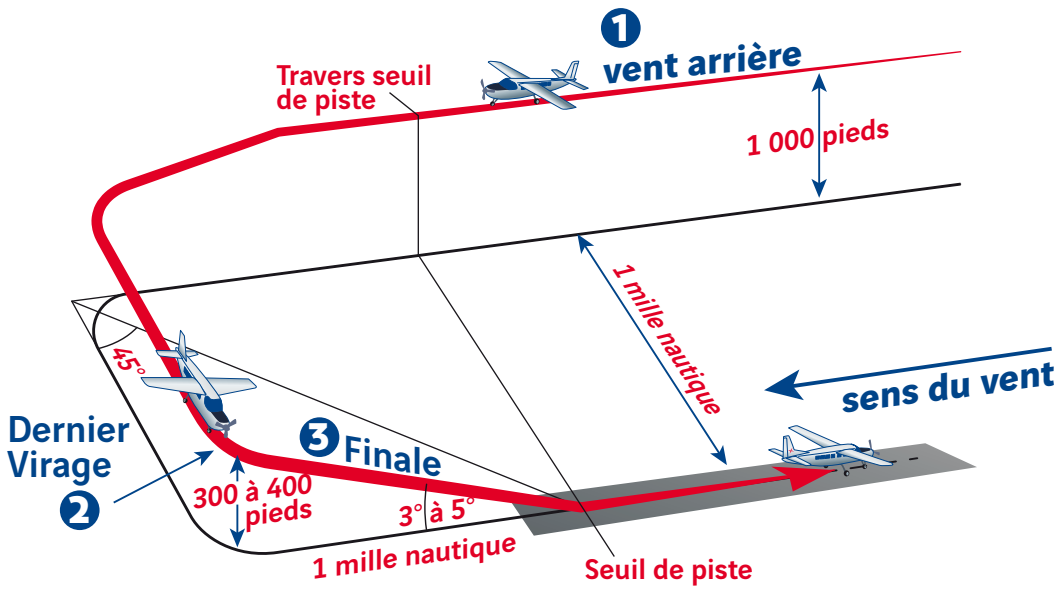
Si les constructeurs des appareils électriques font la démonstration de la plus-value sonore de leur production comme indiqué en page 5, ceux-ci ne sont pas soumis à ces restrictions d'exploitation.

- **Responsable de l'engagement :** le service de la navigation aérienne
- **Temporalité de réalisation :** à partir de 2023
- **Indicateur de réussite :** respect des restrictions

EXEMPLE D'UN TOUR DE PISTE D'ENTRAÎNEMENT



EXEMPLE D'UN TOUR DE PISTE POUR ATTERRIR



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 classe 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 (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 avec un nombre de tours de piste limité.

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

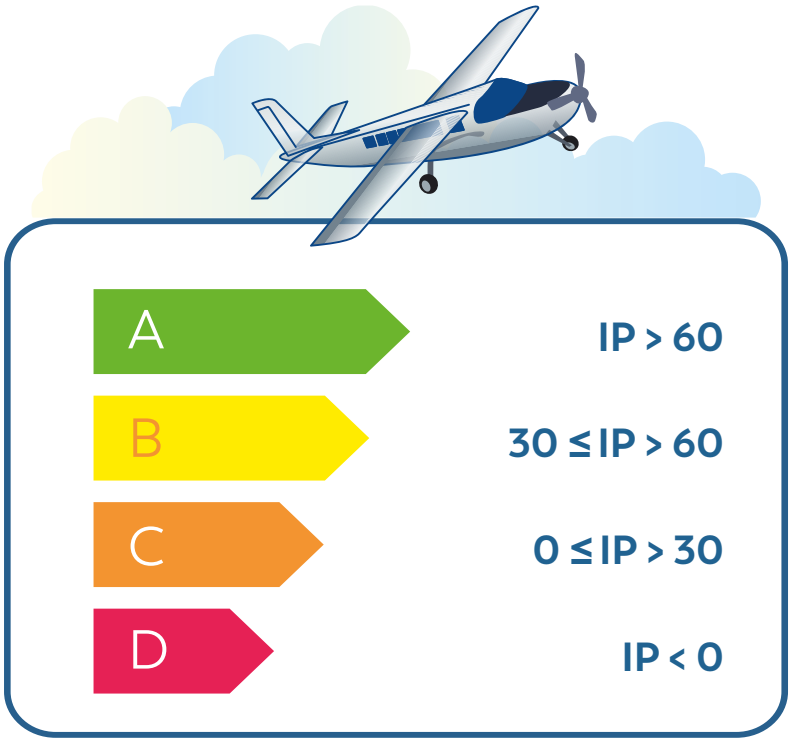
Les deux écoles de pilotage s'engagent à remplacer, sur la durée de la charte, ces quatre appareils pour leur activité de tours de piste d'entraînement.

- **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.
- Les avions immatriculés F-GXGE et F-GYKQ devront être remplacés au plus tard le 31 décembre 2022 pour l'un, au plus tard le 31 décembre 2023 pour l'autre.
- Les avions immatriculés F-GYKB et F-GLVF devront être remplacés au plus tard le 30 juin 2023 pour l'un, le 31 décembre 2023 pour l'autre.
- L'avion immatriculé F-GBTZ devra être substitué par l'avion électrique au plus tard le 31 mars 2024.
- L'avion immatriculé F-GDYY devra être substitué par l'avion électrique au plus tard le 31 mars 2024.

En tout état de cause tout appareil non remplacé ou non modifié à la date spécifiée ne pourra plus effectuer des tours de piste d'entraînement. Si les appareils de remplacement arrivent avant les échéances précisées ci-dessus, les anciens appareils sont retirés des tours de piste d'entrainement.

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

LES NIVEAUX DE BRUIT DE LA CLASSIFICATION CALLIPSO



03

MAÎTRISER LES TRAJECTOIRES

Trajectoires VFR décollage face au Nord

CONTEXTE : Afin de réduire les nuisances sonores pour les communes riveraines, des trajectoires de moindre bruit sont privilégiées. Pour des raisons de sécurité aérienne, il n'est toutefois pas possible de modifier ces trajectoires au profit des moins impactantes (cf infographie page 14) les appareils VFR (vol à vue) devant 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) la moins impactante. Pour raison de sécurité, cette trajectoire pourrait se voir refusée par le contrôle aérien.

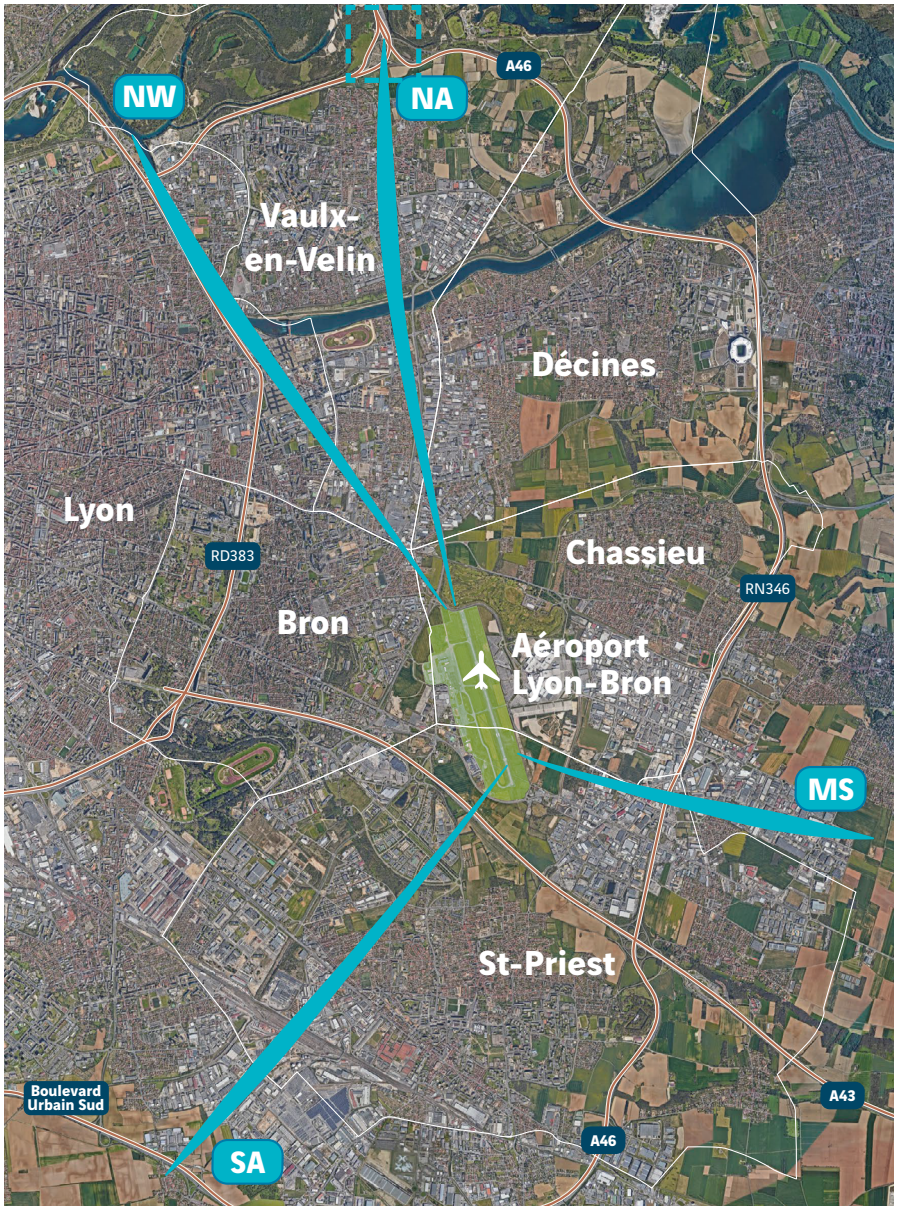
- **Responsable de l'engagement :** le service de la navigation aérienne
- **Temporalité de réalisation :** permanent
- **Indicateur de réussite :** Comptabilisation des FNE (fiches de notification des évènements)

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 : Afin de minimiser l'impact sur la commune de Saint-Priest, 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).

- **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)



Outil de monitorage des trajectoires du gestionnaire

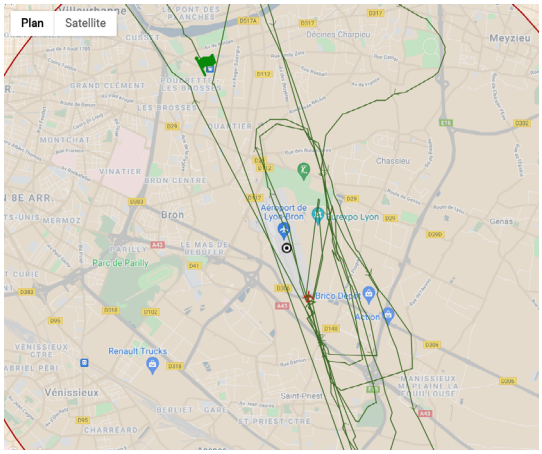
CONTEXTE : Afin d'objectiver les trajectoires et de répondre avec précision aux réclamants, il est nécessaire de déployer un outil de visualisation des trajectoires. Il est rappelé que les aéronefs ne suivent pas des trajectoires, il n'existe pas de repère physique en vol. Le pilote doit travailler en trois dimensions et est soumis à des facteurs extérieurs 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 monitorage 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.

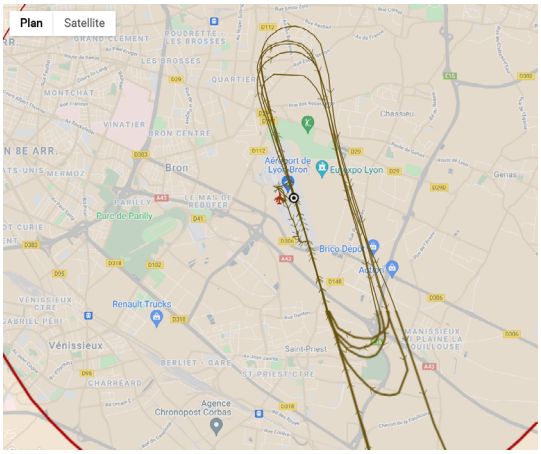
ENGAGEMENT : Le gestionnaire va se doter d'un outil de monitorage des traces des aéronefs qui permettra, en cas de gêne, de les étudier et d'objectiver la réponse au réclamant.
Lors de la CCE annuelle, un décompte des réclamations visant des anomalies non justifiées de trace sera présenté. Une anomalie 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).

Le gestionnaire s'engage par ailleurs, grâce à l'outil de monitorage, à travailler au sein du Comité de suivi à l'analyse des pratiques gênantes, générant des nuisances. Un rapport sera envoyé à l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires).

- **Responsable de l'engagement :** le gestionnaire
- **Temporalité de réalisation :** courant 2023
- **Indicateur de réussite :** mise en service du système de suivi des trajectoires

EXEMPLE DE SUIVI DE TRACE





04

MESURER, CONTRÔLER

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.

Instances de concertation

ENGAGEMENT : Les instances de concertation et de dialogue sont la Commission consultative pour l'environnement (CCE) de l'aéroport Lyon-Bron, 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 ad hoc se réunira sur un sujet spécifique ou à la demande d'une commune riveraine. La demande devra être adressée au préfet par lettre recommandée avec accusé réception.
Des intervenants non membres pourront être invités, 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 techniques, sans droit de vote.

- **Responsable de l'engagement :** La Préfecture du Rhône
- **Temporalité de réalisation :** permanent
- **Indicateur de réussite :** respect du nombre de rencontres prévues

Tableau de bord environnemental pour les communes

ENGAGEMENT : Reporting principal, une fois par an, le gestionnaire présentera en CCE le suivi de la Charte environnementale de l'aéroport appuyé d'un tableau de bord environnemental qui comprendra obligatoirement les indicateurs de suivi, dont le nombre des vols avec leur répartition par type (IFR, VFR, tours de piste), les vols de nuit, le bilan du système de mesure de bruit, les anomalies constatées, une synthèse des réclamations, un point économique sur l'impact de la plateforme aéroportuaire sur le territoire, le suivi annuel des émissions de CO_2, etc.)

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

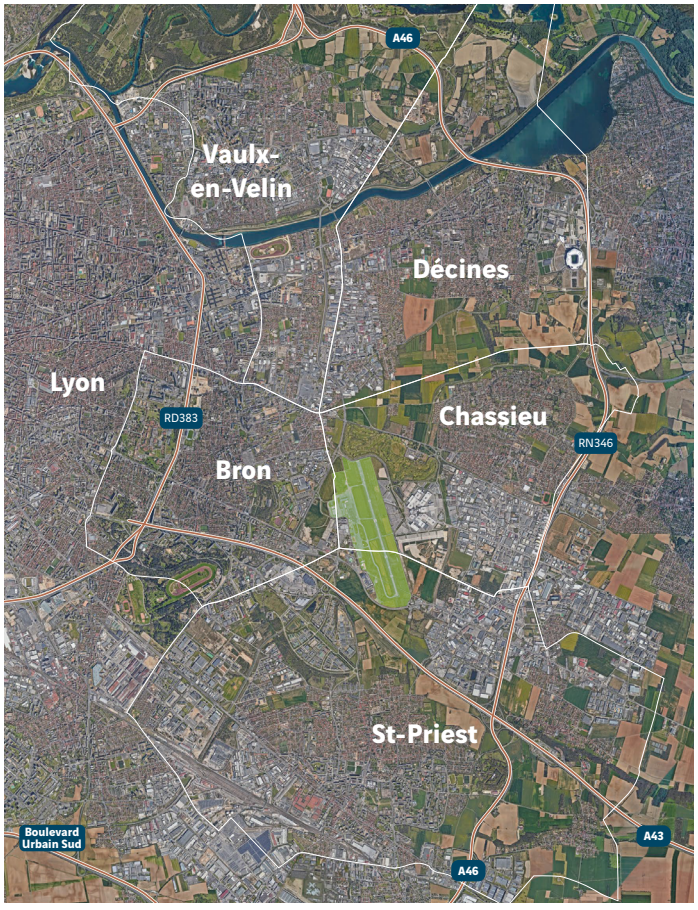
- **Responsable de l'engagement :** gestionnaire, communes riveraines, associations
- **Temporalité de réalisation :** en CCE
- **Indicateur de réussite :** respect de la périodicité de publication du tableau de bord

Informations aux habitants

CONTEXTE : Les élus des communes de Bron, Saint-Priest, Chassieu, Décines-Charpieu et Vaulx-en-Velin veillent à la cohésion 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), afin de garantir une information transparente sur les zones où l'impact sonore actuel ou futur de l'aéroport limite le droit à construire.

- **Responsable de l'engagement :** les communes riveraines
- **Temporalité de réalisation :** permanent
- **Indicateur de réussite :** information effectivement disponible sur les sites internet des communes



Événements exceptionnels

CONTEXTE : Il arrive parfois qu'une situation inhabituelle génère des nuisances (salon aéronautique, calibrage des instruments de navigation, vols spéciaux...), nécessitant l'information le plus en amont possible aux parties prenantes afin de jouer leur rôle de proximité avec les populations riveraines.

ENGAGEMENT : L'aéroport diffusera systématiquement un communiqué lors d'événements ponctuels exceptionnels à l'intention des élus, membres de la CCE et aux communes riveraines qui se seront inscrites sur la liste de diffusion.
La liste des évènements 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



© O. CHASSIGNOLE

Rêves de gosses

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 d'Aéroports de Lyon (le gestionnaire) dans un format identique, dans la mesure du possible, à la demande (lettre, téléphone, Internet) dans un délai de 14 jours.

- **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)

MÉDIATION RIVERAINS : mediateur-bronaeroport@lyonaeroports.com

N° Vert 0 800 69 38 01

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 récurrents, périodicité). Il concernera les communes de Saint-Priest, Bron, Chassieu, Décines-Charpieu 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



© O. CHASSIGNOLE

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 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

Mesures de sensibilisation des parties prenantes

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

Mesures de sensibilisation des pilotes

ENGAGEMENT : Les aéroclubs, écoles de pilotage et compagnies aériennes basés à Lyon-Bron ont l'obligation de renouveler une sensibilisation auprès des pilotes et des instructeurs via un module de « sensibilisation à la riveraineté » proposé par le gestionnaire. Il reprendra les grandes lignes de la charte. Ce module sera signé par chaque récipiendaire. Le nombre de signataires 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

Mesures de sanction internes aux aéroclubs

ENGAGEMENT : Les aéroclubs basés à l'aéroport Lyon-Bron ont proposé, à l'occasion de la CCE de 2022, un schéma de sanctions internes pour leurs membres en cas de non-respect de la charte.

Plusieurs niveaux de sanction seront intégrés dans le règlement intérieur des aéroclubs :

- Pour des tours de piste incorrects, une sanction pédagogique avec reprise des vols en double commande avec un instructeur et un entretien avec le responsable pédagogique du club.
- Pour des tours de piste avec des avions non classés A ou hors des plages autorisées : suivant justification, blâme, interdiction de vols d'une durée plus ou moins longue, radiation du club.

Pour chaque manquement signalé au médiateur, validé par le SNA et rapporté au pilote et au président du club concerné, les clubs s'engagent à présenter en réunion plénière de la CCE un état des sanctions infligées aux pilotes concernés.

Par ailleurs, le SNA autorise le respect des restrictions relatives aux tours de pistes d'entraînement, qu'ils soient réalisés au sein ou en dehors des écoles et aéroclubs.

- **Responsable de l'engagement :** les aéroclubs et le SNA
- **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.

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 7, 8 et 9 de la charte (classification CALIPSO, 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 contrevenants à ces consignes et pour lesquelles un PV d'infraction sera établi par la gendarmerie des transports aériens pourront être traduits en commission de discipline des personnels navigants.

Par ailleurs, le SNA veille au respect des restrictions relatives aux tours de piste d'entraînement, qu'ils soient réalisés au sein ou en dehors des écoles et aéroclubs.

- **Responsable de l'engagement :** la DSAC-CE, SNA
- **Temporalité de réalisation :** à partir de 2022
- **Indicateur de réussite :** mise à jour de l'AIP / permanent pour le SNA

05

MAÎTRISER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Limiter les émissions de CO_2 et préserver la qualité de l'air

CONTEXTE : En raison de la situation de l'aéroport Lyon-Bron en zone urbaine, le gestionnaire et les usagers de l'aéroport portent une attention particulière aux émissions de CO_2 et de polluants atmosphériques.

ENGAGEMENT : le gestionnaire s'engage à mettre en œuvre un plan de management de ses émissions de CO_2 (périmètre 1 et 2) certifié « Airport Carbon Accreditation » dès 2022.
Il s'engage par ailleurs à baisser ses émissions Carbone 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 CO_2

ENGAGEMENT : 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 J1+ 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 : www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/PNAC_pic_pollution_prolonge.pdf
- **Temporalité de réalisation :** permanent
- **Indicateur de réussite :** nombre de jours de restriction

www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/les-flux-rss.

ENGAGEMENT : 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 et 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 : 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 : Le gestionnaire s'engage à mettre à disposition gratuitement les puissances électriques pour les aéronefs électriques des écoles.

- **Responsable de l'engagement :** le gestionnaire
- **Temporalité de réalisation :** 2023
- **Indicateur de réussite :** puissances électriques installées en 2023

ENGAGEMENT : 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 :** à partir de 2023
- **Indicateur de réussite :** suivi projet en CCE

ENGAGEMENT : Le gestionnaire s'engage à étudier le déploiement d'une centrale photovoltaïque en ombrières sur ses parkings voitures compatibles avec les contraintes aéroportuaires.

- **Responsable de l'engagement :** le gestionnaire
- **Temporalité de réalisation :** 2023
- **Indicateur de réussite :** suivi projet en CCE



Préserver la biodiversité

CONTEXTE : La zone aéroportuaire est une des « 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.



© JOHN CARNEMOLLA

Un œudicnème

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

ENGAGEMENT : 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 : 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

Préserver la ressource en 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



© IVAN BAJIC

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.

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 (Groupe auxiliaire de puissance)
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 acquéreurs
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 (« Tour de contrôle »)
V.F.R.	Visual Flight Rules (Règles de vols à vue)
V.H.F.	Very High Frequency (Très hautes Fréquences)

SIGNATAIRES

ÉTAT

Monsieur Benoît Rochas	Sous-préfet en charge du Rhône-Sud
Madame Muriel Preux	Directrice de la DSAC Centre-Est
Monsieur Simon Besse	Directeur du SNA

COLLECTIVITÉS LOCALES

Représentants des communes

Monsieur Pierre Athanaz	Vice-président Métropole de Lyon
Monsieur Gilles Gascon	Maire de Saint-Priest
Monsieur Jean-Jacques Selles	Maire de Chassieu
Madame Hélène Geoffroy	Maire de Vaulx-en-Velin
Madame Laurence Fautra	Maire de Décines
Monsieur Jérémie Bréaud	Maire de Bron

COLLÈGE DES PROFESSIONNELS AÉRONAUTIQUES

Représentants des personnels

Monsieur Hervé Fournerat	Représentant du SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne)

Écoles de pilotage :

Madame Sophie Gonzales	Dirigeante d'Avnir Aviation

Aéroclubs :

Monsieur Bernard Daval	Président de CE Renault Trucks, Représentant du centre interclubs Lyon-Bron (CICLB)
Monsieur Jean-Michel Durieux	Président de Clap69, Représentant du centre interclubs Lyon-Bron (CICLB)

Entreprises de transport aérien :

Monsieur Franck Alpanes	Dirigeant de Jet Corporate

Représentants de l'exploitant

Monsieur Tanguy Bertolus	Président du Directoire Aéroports de Lyon

REPRÉSENTANTS DES ASSOCIATIONS RIVERAINES

SAINT-PRIEST

Monsieur Thierry Arsac	Président de l'association Lucona
Madame Corinne Vincent	Présidente de l'AILF

CHASSIEU

Madame Joëlle Percet	Présidente de l'association Ribaud-Roberdières
Madame Marie-Agnès Chapgier	Présidente de l'association Chassieu environnement

DECINES

Monsieur Michel Larose	Président du CIL Beauregard - Champ Blanc

BRON

Monsieur François Wolf	Président de l'association Mariba

VAULX-EN-VELIN

Madame Christine Bertin	Association Vaulx-en-Velin Village

NOTES

LYON AÉROPORT

Powered by VINCI AIRPORTS