

REVISION N° 2
Approbation - 2019

CORBAS

ANNEXE

C.4.2 – Plan d'Exposition au Bruit Aéroport de Lyon-Corbas



DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

Article L112-10 du Code de l'Urbanisme

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

A cet effet :

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

Article L112-11 du Code de l'Urbanisme

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

Article L112-12 du Code de l'Urbanisme

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

Article L112-13 du Code de l'Urbanisme

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



PREFET DU RHÔNE

Arrêté n° 2014310-0005 du 6 novembre 2014 portant approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon - Corbas.

**Le Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Officier de la Légion d'Honneur
Officier 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 approuvé par arrêté préfectoral du 28 juin 1985 ;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Lyon – Corbas sur le choix des indices délimitant les zones B et C en date du 5 octobre 2011 ;

Vu le projet de Plan d'exposition au bruit ;

Vu l'arrêté préfectoral du 3 novembre 2011 prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon – Corbas ;

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 – Corbas sur le projet de plan d'exposition au bruit en date du 2 juillet 2012 ;

Vu l'enquête publique conduite du 4 novembre 2013 au 6 décembre 2013 ;

Considérant la nécessité de limiter l'installation de populations nouvelles dans des zones qui sont ou seront exposées au bruit du fait de l'activité de l'aérodrome de Lyon – Corbas ;

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 fixant la valeur limite de la zone D, lorsqu'elle existe et introduisant notamment un nouvel indice, le L_{den} (indice « Level day evening night » remplaçant l'indice psophique ; l'un des indices recommandés par l'Union Européenne pour traduire la gêne sonore relative aux infrastructures de transport) ;

Considérant que le choix des indices L_{den} 62 et 55 pour les limites des zones B et C concilie les enjeux de développement de l'aérodrome 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 Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture du Rhône,

ARRÊTE :

ARTICLE 1^{er} : Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Lyon – Corbas, 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 Chaponnay, Corbas et Marennes.

ARTICLE 3 : Les indices L_{den} définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 et 55.

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

ARTICLE 5 : Le présent arrêté sera publié aux recueils 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 Communauté Urbaine de Lyon.

Ces documents seront tenus à la disposition du public dans chacune des mairies de ces communes, au siège de la Communauté Urbaine 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 6 : La secrétaire générale de la préfecture du Rhône, 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 Communauté Urbaine de Lyon sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,


Le Préfet,
Jean-François CARENCO

Lyon, le - 6 NOV. 2014

Vu pour être annexé à mon arrêté de ce jour

le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône


Le Préfet
Jean-François CABENCO

AÉRODROME DE Lyon – Corbas

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

- Rapport de présentation
- Plan au 1/25 000^{ème}

Février 2014

AVANT PROPOS

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Lyon - Corbas précédemment en vigueur a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 28 juin 1985 (plan DRAC.SE/DO/TA/28/A).

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.

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'aérodrome 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-147-1 à L-147-8 et R-147-1 à R-147-11*
- *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'aérodrome à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation était généralement faite, avant l'entrée en vigueur des dispositions introduites par le décret du 26 avril 2002, à un horizon d'une vingtaine d'années. Ce décret impose la prise en compte d'hypothèses à court et moyen terme, en plus de celle à 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'aérodrome. 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)

Les horizons et hypothèses retenus pour établir le PEB de l'aérodrome de Lyon - Corbas sont exposées 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 nuit et, la soirée : chaque vol nocturne est pondéré d'un coefficient 10, chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

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 6.2 pour Lyon-Corbas), 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.

3. Contenu et modalités d'application

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome. 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'aérodrome, 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 (cette modulation est une disposition nouvelle introduite par le décret du 26 avril 2002). 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. A 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 – Corbas. 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 à 65) ¹	ZONE C (62 à 65)> L _{den} >(55 à 57) ¹	ZONE D (55 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.			
Équipements 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.	

Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants²

¹ Indice fixé par le préfet après consultation de la CCF

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

c) Le trafic aérien et la répartition des mouvements par type d'appareils

Hormis les planeurs et quelques rares avions de collection bimoteurs, en activité ou en cours de restauration, l'ensemble du parc utilisant l'aérodrome de Lyon – Corbas est constitué d'avions légers et d'avions largueurs de parachutistes. Les hélicoptères ne fréquentent plus cet aérodrome depuis le départ du 5^{ème} groupement hélicoptéré de l'Armée de terre. Le tableau ci-après reprend les hypothèses de croissance du trafic des aéronefs motorisés. Il est retenu une faible augmentation du nombre de mouvements des avions largueurs et des avions de tourisme jusqu'au long terme. A moyen terme, le niveau d'activité de l'avion largueur serait comparable à celui de l'année 2003, et légèrement supérieur à long terme. Les avions de collection volent peu. Il est supposé que leur activité ne dépassera pas 200 mouvements. La baisse des mouvements des remorqueurs observée ces dernières années s'explique à la fois par une baisse d'activité en 2008 et par une utilisation croissante du treuil pour le décollage des planeurs. L'objectif affiché par le centre de vol à voile est d'opérer deux départs au treuil pour un remorquage. La relance de l'activité véliplane en 2009 due à l'inscription de nombreux élèves laisse envisager un retour à une activité plus soutenue. Il est supposé qu'à long terme, le nombre de mouvements de remorqueurs avoisine la moitié du résultat obtenu en 2006.

Nombre de mouvements (un mouvement = un atterrissage ou un décollage)

	MOUVEMENTS D'AVIONS A LYON-CORBAS									
	Années précédentes							Prévisions		
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Court terme 2010	Moyen terme 2015	Long terme 2020
Avions de collection	4	50	70	73	82	58	121	150	200	200
Avions largueurs	3002	3490	2802	2882	3212	2836	2696	3000	3500	4000
Remorqueurs	6340	6890	5990	6000	6330	5000	2700	2450	2700	3100
Avions de tourisme	4645	5030	5440	7330	7015	6345	7485	8000	9200	10700
Totaux	13991	15460	14302	16285	16639	14239	13002	13600	15600	18000

Pour les différents horizons retenus, la répartition journalière des mouvements par type d'aéronef est reproduite dans le tableau suivant :

	Mouvements journaliers		
	court terme	moyen terme	long terme
Avions de collection	0,41	0,55	0,55
Avions largueurs	8,22	9,59	10,96
Remorqueurs	6,71	7,4	8,49
Autres avions légers	21,92	25,21	29,32
TOTAL	37,26	42,75	49,32

d) La part du trafic nocturne et de soirée

La répartition du trafic par tranche journalière retenue, mentionnée dans le tableau suivant, est la même pour les trois termes du PEB. Elle est basée sur l'activité actuelle des usagers de l'aérodrome :

	Mouvements par tranche journalière		
	jour	soir	nuit
Avions largueurs	90,00%	10,00%	0,00%
Autres avions	95,00%	5,00%	0,00%

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

La piste située à l'ouest est réservée à l'activité vélivole (planeurs et avions remorqueurs). Les autres aéronefs utilisent la piste située à l'est.

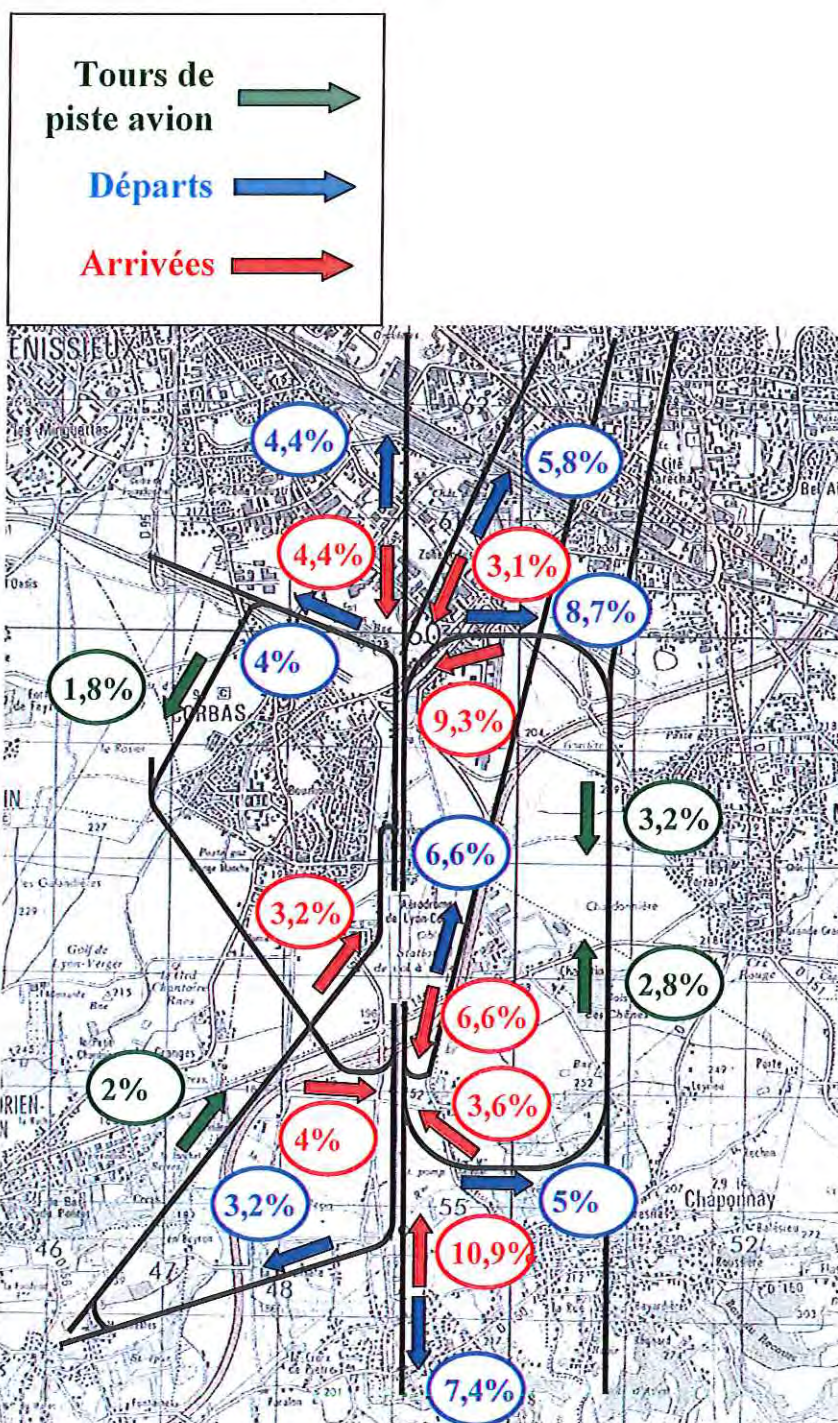
Le partage du trafic par sens d'atterrissage et de décollage retenu pour les trois termes du PEB est celui qui est observé sur la plate-forme. Il est traduit par le tableau ci-dessous.

	Vers le nord		Vers le sud	
	décollages	atterrissages	décollages	atterrissages
Avions largueurs	20%	30%	30%	20%
Autres avions	27%	27%	23%	23%

f) Les procédures de circulation aérienne

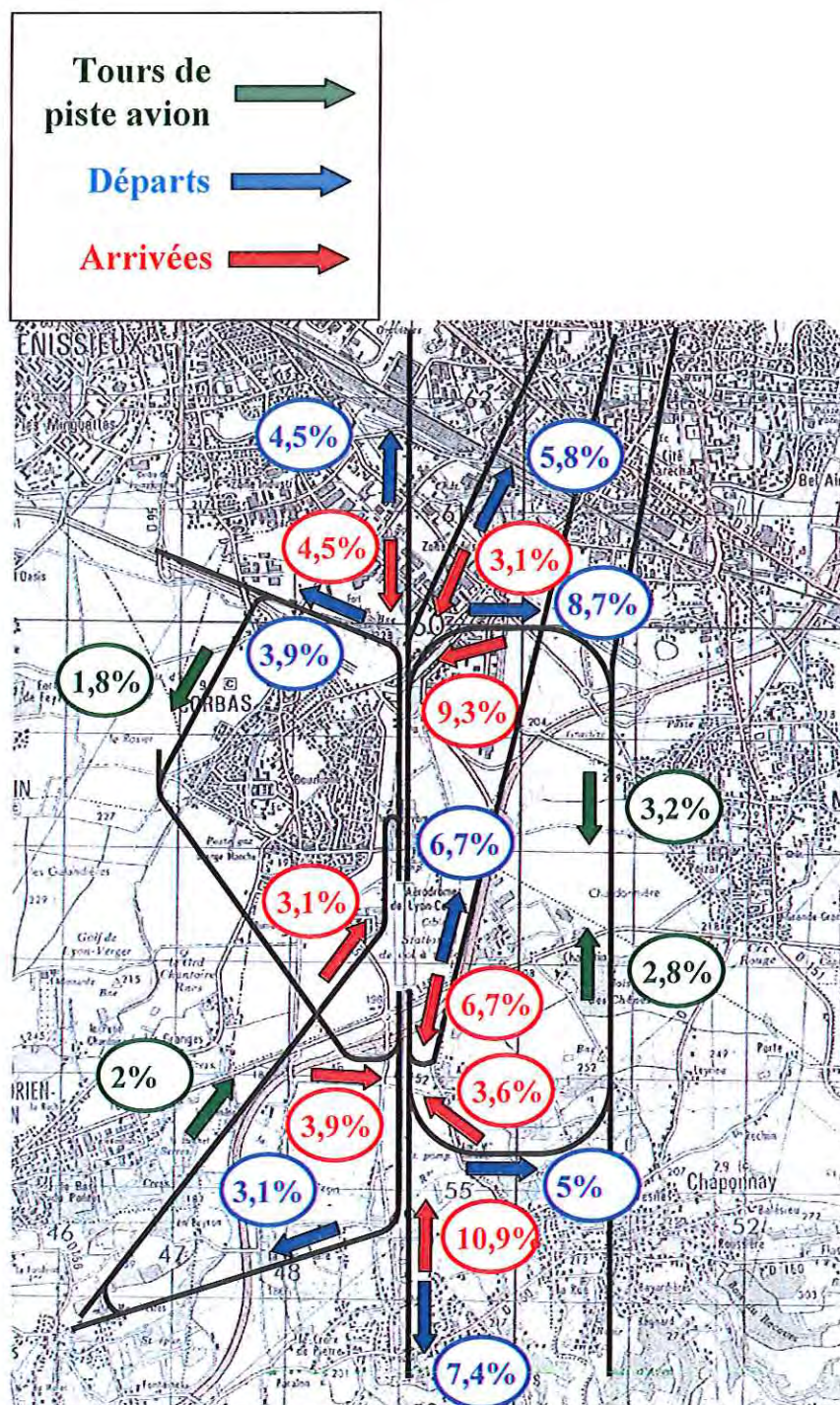
La répartition du trafic, pour chacun des trois horizons est donnée par les schémas suivants :

Répartition du nombre de mouvements par trajectoire, pour le court terme :



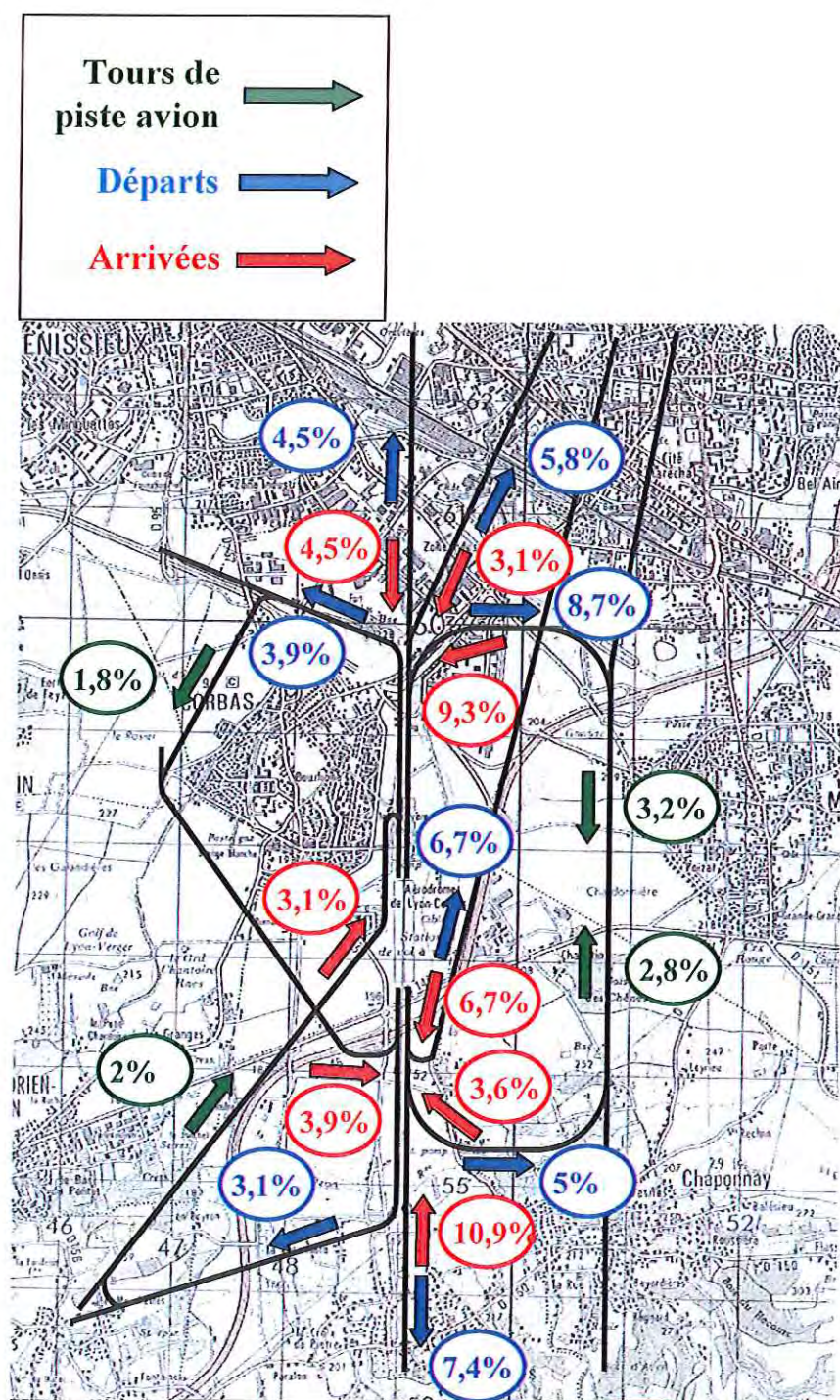
Note : une certaine dispersion des vols est prise en compte par rapport aux trajectoires figurant ci-dessus

Répartition du nombre de mouvements par trajectoire, pour le moyen terme :



Note : une certaine dispersion des vols est prise en compte par rapport aux trajectoires figurant ci-dessus

Répartition du nombre de mouvements par trajectoire, pour le long terme :



Note : une certaine dispersion des vols est prise en compte par rapport aux trajectoires figurant ci-dessus

PREPARATION DU PROJET DE PEB DE LYON - CORBAS

1 Choix des indices délimitant les zones B et C

Outre la modulation de la zone C, par le choix de la valeur de l'indice qui la limite, qui était possible dans les dispositions réglementaires précédentes, le décret du 26 avril 2002 a introduit une possibilité de modulation de la zone B. Ce même texte impose au préfet de recueillir l'avis de la CCE avant d'arrêter son choix pour ces deux valeurs d'indice.

Le décret précise que 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.

Pour ces deux zones, et conformément au choix de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome qui s'est réunie le 5 octobre 2011, le préfet a retenu les indices L_{den} 62 et 55.

2 Le zonage correspondant

Les courbes figurant sur le plan indiquent le zonage du PEB résultant des hypothèses décrites précédemment.

La zone A est limitée par le L_{den} 70 : zones rouges

La zone B est limitée par le L_{den} 62 : zone orange

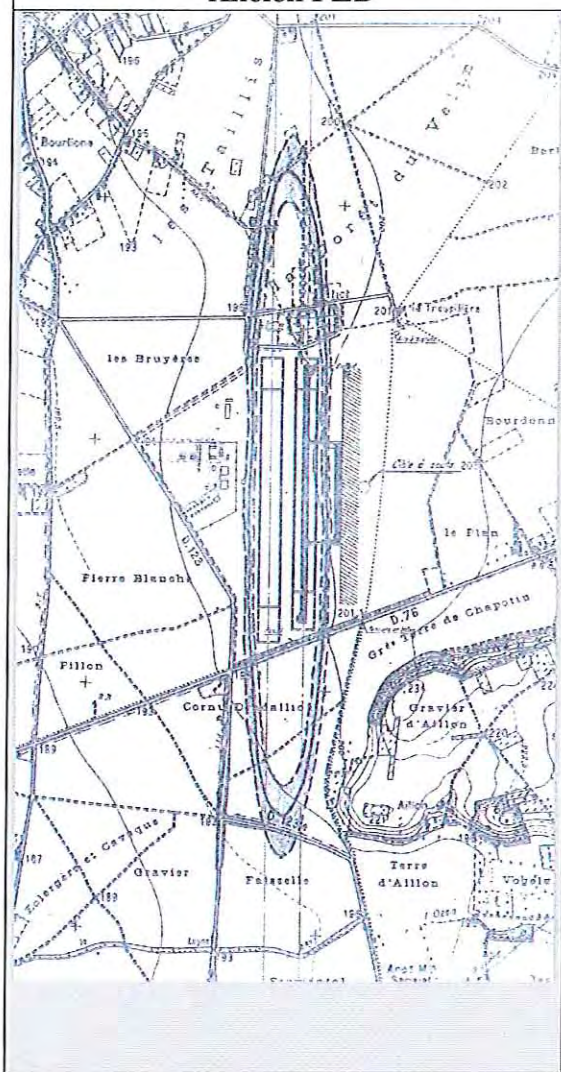
La zone C est limitée par le L_{den} 55 : zone verte

La zone D est limitée par le L_{den} 50 : zone bleue.

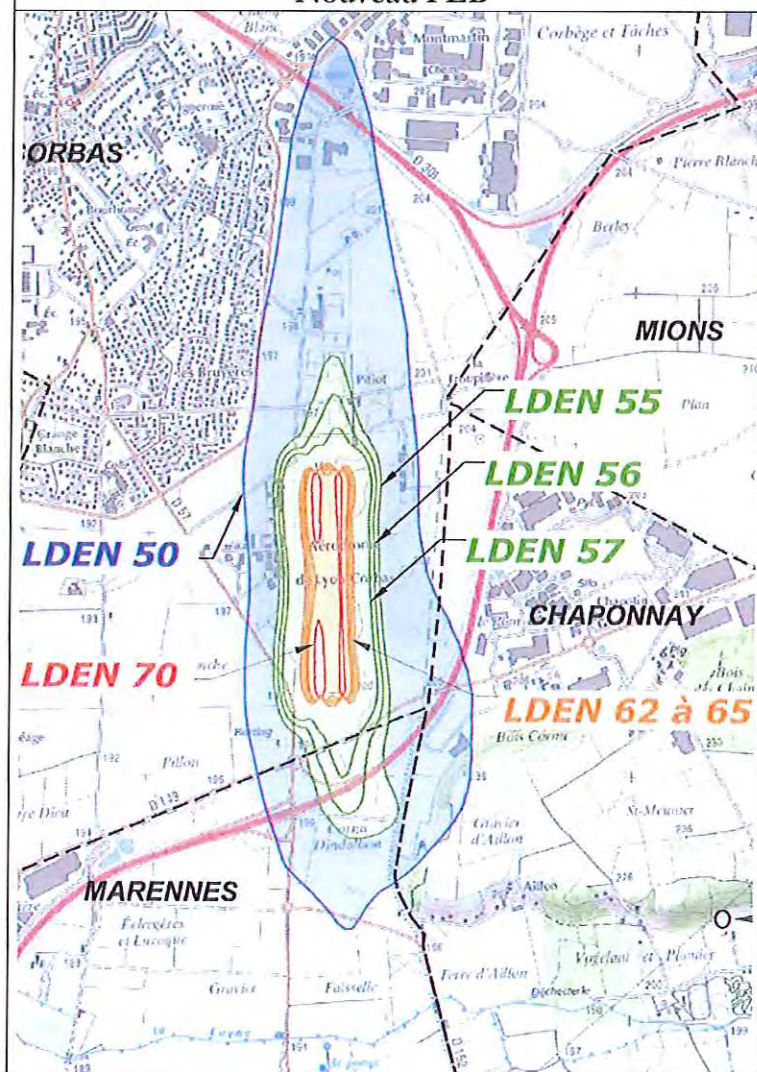
Les communes suivantes sont concernées par les différentes zones du PEB : Corbas (zones A, B, C et D), Marennes (zones C et D) et Chaponnay (zone D).

Les plans ci-après permettent de comparer les impacts de l'ancien et du nouveau PEB (pour ce dernier apparaissent les courbes intermédiaires des zones B et C).

Ancien PEB



Nouveau PEB



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 ont été conduites sous l'autorité du préfet.

L'étape suivante est la consultation de la CCE pour le choix des indices de limite des zones B et C. La CCE s'est prononcée sur le sujet le 5 octobre 2011.

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 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.

La décision de réviser le PEB a été prise par arrêté préfectoral du 3 novembre 2011. Le projet de PEB a immédiatement été communiqué aux communes et au Grand-Lyon. Les avis des communes et EPCI se sont avérés favorables au projet. En réponse à la remarque de l'une des communes, le fond de plan du PEB a été complété.

Consultation de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome.

Après réception des avis des communes, le préfet consulte la commission consultative de l'environnement qui formule son avis sur le projet communiqué. Cette consultation a eu lieu le 2 juillet 2012. La CCE s'est prononcée favorablement au projet.

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'enquête publique relative au PEB de l'aérodrome de Lyon-Corbas a eu lieu du 4 novembre au 6 décembre 2013. Le commissaire enquêteur a prononcé un avis favorable.

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 Service National d'Ingénierie Aéronautique
	Consultation de la CCE sur le choix des indices de limite des zones B et C	Préfet
Phase administrative	Notification de la mise en révision du PEB*	Préfet
	Consultation des communes (2 mois)	Préfet
	Consultation de la Commission consultative de l'environnement	Préfet
	Finalisation du PEB	Direction de la sécurité de l'aviation civile Service National d'Ingénierie Aéronautique
	Enquête publique	Préfet Commissaire enquêteur
	Approbation	Préfet

* Possibilité à ce stade de mise en application anticipée.

**Plan d'exposition au bruit
de l'aérodrome de Lyon - Corbas**

PLAN AU 1/25 000 ème

PEB

AERODROME de LYON-CORBAS

Maîtrise de l'urbanisme
au voisinage de l'aéroport

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

PLAN AU 1/25000



Préfecture du Rhône

mars 2014

annexé à l'arrêté d'approbation

LEGENDE



LDEN 70



LDEN 62



LDEN 55



LDEN 50

limite communes



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU RHÔNE

