

Consultation du public - projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de
l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry

5 Commentaires du 06/04/2021 au 06/06/2021

08 avril à 23h06

« spip »

SPIP est une initiative du minirézo.

04/06/2021 17H56 par Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires

« Recommandation de l'ACNUSA que son avis soit visé dans l'arrêté d'approbation inter-préfectoral »

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande que l'avis n°2021/18 rendu par son collège concernant le PPBE 2019-2024 de Lyon - Saint-Exupéry soit visé par l'arrêté inter-préfectoral d'approbation du plan pour des raisons de sécurité juridique

04/06/2021 18H50

Message posté à la suite de l'article « Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry pour la période 2019-2024 ».

« Nécessité de mobiliser l'expertise technique locale pour réduire les nuisances sonores de manière cohérente dans et autour de la métropole du Grand Lyon »

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport pour la période 2019-2024 apparaît peu engageant. La révision des cartes stratégiques de bruit attendue pour 2022 et l'élaboration du prochain PPBE devrait permettre d'aboutir à un plan d'action de qualité basé sur une évaluation solide, grâce à la bonne maîtrise du foncier et à l'environnement technique et scientifique de haut niveau dans le bassin d'emploi du Grand Lyon. L'aéroport est engagé, avec l'appui des collectivités territoriales et de l'Etat, pour se situer aux meilleurs standards internationaux en matière de performance environnementale et il serait utile que la réglementation environnementale soit à la hauteur des ambitions affichées. L'Autorité de contrôle recommande donc, conformément à la réglementation européenne en vigueur, de concerter les objectifs locaux de réduction du bruit dans le calendrier commun aux collectivités territoriales et à tous les opérateurs afin d'inscrire la lutte contre les nuisances sonores dans une approche territorialement cohérente.

04/06/2021 20H13

« Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la consultation du public sur le projet de PPBE de Lyon Saint-Exupéry »

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de trouver ci-après le lien hyperlink vous donnant accès à la réponse de l'UFEX à la consultation du public sur le projet de PPBE de Lyon Saint-Exupéry (2019-2024) : <https://www.cjoint.com/c/KFepbqlsQDz>

Comptant sur votre prise en compte,

Bien cordialement,
pour le compte de l'UFEX

Contenu de la réponse de l'UFEX transmise par lien :

Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry (LYS) pour les années 2019-2024

L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry (LYS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE.

La participation de l'UFEX à la consultation vise à :

Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales ;

Alerter les autorités de l'aéroport sur le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (II) et au renforcement disproportionné de la modulation des taxes d'atterrissage (III)

I. Préambule

La page 10 présente une coquille : il est fait référence au PPBE de Nantes Atlantique.

II. Risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour les opérateurs cargo

L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction de bruit fixe (à 4dB Ln pour LYS) avant d'envisager le quatrième pilier, qui constituent les restrictions d'exploitations.

Le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction actuelle de nuit des avions du chapitre III présentant une marge acoustique de 5 EPNdB à une interdiction de nuit des avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente le risque que la restriction suivante soit fixée, dans un intervalle très court, à un niveau supérieur de 1, 2 ou 3 EPNdB, ce qui pénaliserait alors fortement les opérateurs cargo, qui ne sauraient adapter leurs flottes si rapidement.

Par ailleurs, le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente un risque pour la flexibilité et la compétitivité des opérateurs cargo sur la plate-forme de LYS, qui 1/ comme le montre l'Annexe 1 de la présente, opèrent la nuit pour des raisons économiques 2/ répondent à la demande fluctuante de leurs clients et adaptent, conséquemment, leur flotte d'avions à cette demande, utilisant alors des affrètements 3/ peuvent utiliser ces mêmes affrètements en cas de panne dans leur propre flotte et sont alors tributaires de l'offre existante. Enfin, il est important de souligner, que ce risque est partagé avec les sous-traitants et avec les partenaires des opérateurs cargo.

III. *Risque inhérent à un renforcement disproportionné de la modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée pour les opérateurs cargo*

Comme le montrent les données présentées en Annexe 1 de la présente, l'activité des opérateurs cargo se déroule principalement la nuit. Un renforcement des redevances d'atterrissage payées par les compagnies opérant la nuit impacterait donc principalement les opérateurs cargo, pourrait mettre en péril leur modèle économique, voire celles de leurs partenaires, sur la plateforme de Lyon Saint-Exupéry. Le système de modulations environnementales des redevances ne devrait pas désavantager les activités des expressistes de manière disproportionnée. Les membres de l'UFEX sont engagés dans des efforts ambitieux de modernisation de flotte au niveau mondial. Mais l'étalon du type-avion « neutre » en termes de modulation devrait être un appareil présent à la fois dans les flottes des avions passagers et cargo.

04/06/2021 20H32

« Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la consultation du public sur le projet de PPBE de Lyon Saint-Exupéry »

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-après le lien hyperlink donnant accès à la réponse de l'UFEX à la consultation du public sur le projet de PPBE à Lyon Saint Exupéry :

<https://www.cjoint.com/c/KFesCrt0Kf>

Comptant sur votre prise en compte,

Bien cordialement,
pour le compte de l'UFEX

Contenu de la réponse de l'UFEX transmise par lien :

Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry (LYS) pour les années 2019-2024

L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry (LYS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE.

La participation de l'UFEX à la consultation vise à :

Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales ;

Alerter les autorités de l'aéroport sur le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (II) et au renforcement disproportionné de la modulation des taxes d'atterrissage (III)

I. *Préambule*

La page 10 présente une coquille : il est fait référence au PPBE de Nantes Atlantique.

II. *Risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour les opérateurs cargo*

L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction de bruit fixe (à 4dB Ln pour LYS) avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations.

Le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction actuelle de nuit des avions du chapitre III présentant une marge acoustique de 5 EPNdB a une interdiction de nuit des avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente le risque que la restriction suivante soit fixée, dans un intervalle très court, à un niveau supérieur de 1, 2 ou 3 EPNdB, ce qui pénaliserait alors fortement les opérateurs cargo, qui ne sauraient adapter leurs flottes si rapidement.

Par ailleurs, le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente un risque pour la flexibilité et la compétitivité des opérateurs cargo sur la plate-forme de LYS, qui 1/ comme le montre l'Annexe 1 de la présente, opèrent la nuit pour des raisons économiques 2/ répondent à la demande fluctuante de leurs clients et adaptent, conséquemment, leur flotte d'avions à cette demande, utilisant alors des affrètements 3/ peuvent utiliser ces mêmes affrètements en cas de panne dans leur propre flotte et sont alors tributaires de l'offre existante. Enfin, il est important de souligner, que ce risque est partagé avec les sous-traitants et avec les partenaires des opérateurs cargo.

- III. Risque inhérent à un renforcement disproportionné de la modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée pour les opérateurs cargo*

Comme le montrent les données présentées en Annexe 1 de la présente, l'activité des opérateurs cargo se déroule principalement la nuit. Un renforcement des redevances d'atterrissage payées par les compagnies opérant la nuit impacterait donc principalement les opérateurs cargo, pourrait mettre en péril leur modèle économique, voire celles de leurs partenaires, sur la plateforme de Lyon Saint-Exupéry. Le système de modulations environnementales des redevances ne devrait pas désavantager les activités des expressistes de manière disproportionnée. Les membres de l'UFEX sont engagés dans des efforts ambitieux de modernisation de flotte au niveau mondial. Mais l'étalon du type-avion « neutre » en termes de modulation devrait être un appareil présent à la fois dans les flottes des avions passagers et cargo.
