

Extraction brute des commentaires de la consultation du public concernant sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry [format anonymisé]

N°	Date	Heure	Titre	Texte
1	02/07/2025	21:13	Comité des riverains CORIAS	Le récent rapport de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, confirme notre position sur le refus d'approuver le PPBE 2025. SENAT Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable rapport du 25 juin 2025 Pollution sonore lié aux transport informations extraites liées au trafic aérien : Constats principaux 1. Accroissement du trafic en soirée et tôt le matin • Cette évolution est liée à l'essor des compagnies à bas coût. • Elle aggrave l'exposition nocturne des riverains au bruit. 2. Aéroports sensibles identifiés Toulouse-Blagnac , Nantes Atlantique , Paris-Orly sont cités comme cas où la proximité avec des zones densément urbanisées exige une attention particulière. 3. Aviation de loisir et de formation • Bien que peu encadrée, elle cause des nuisances significatives. • 5 % des Français se disent gênés par ces activités, surtout dans les petites communes. Recommandations clés 1. Renforcement des couvre-feux • Étendre ou renforcer les couvre-feux nocturnes dans les aéroports proches des zones urbaines denses. • Objectif : limiter les vols nocturnes perturbateurs pour la santé publique. 2. Encadrement des aéroports de loisir et d'entraînement Placer le maire au cœur de la régulation locale : • Capacité à fixer des niveaux sonores maximaux pour les aéronefs. • Possibilité de restreindre les plages horaires d'exploitation. 3. Actualisation de la réglementation sur le bruit aérien • Adapter les normes pour mieux prendre en compte la période nocturne. • Tenir compte de la permanence de l'exposition plutôt que d'indicateurs moyens trop lissés. 4. Indicateurs de bruit événementiels (en expérimentation depuis 2023) • Permet de mieux détecter les pics de bruit, qui nuisent au sommeil. • L'expérimentation doit encore être finalisée pour définir des normes fiables. l'OMS a défini en 2018 des seuils au-delà desquels l'exposition au bruit des transports est nocive pour la santé. Les plafonds définis dans la réglementation française sont supérieurs à ces seuils. Cet écart entre notre droit et les recommandations de l'OMS est peu satisfaisant. Cependant, l'application stricte de ces exigences aux nouveaux projets d'infrastructures de transport semble difficile à envisager dans l'immédiat, au risque d'empêcher le développement de projets indispensables au report modal et au respect de nos engagements climatiques. Pour les rapporteurs, ce principe de réalité ne doit pas, pour autant, justifier l'inaction réglementaire. Si la définition de nouveaux seuils réglementaires à brève échéance alignés sur ceux établis par l'OMS n'est pas encore possible, des études d'impact pourraient amorcer des évolutions souhaitables de la réglementation. Dans un souci de pragmatisme, cette mise à jour pourrait s'appliquer aux nouvelles infrastructures et aux modifications significatives des infrastructures existantes. Proposition : Mettre en cohérence les seuils réglementaires de niveaux de bruit des transports par référence aux seuils de l'OMS sur la base des résultats d'études d'impact de faisabilité.
2	03/07/2025	09:52	apres lecture du projet PPBE	Bonjour, voici mes commentaires et demandes: c'est regrettable qu'aucune véritable mesure ne vienne confirmer les carto de bruit Lden, Ln (page 10/68) : qui nous dit que les simulations sont bonnes?

				merci de prévoir une campagne sur site pour confirmer ces mesures car en page 14, vous estimez des proportions de riverains au regard de ces seuils théoriques ou au regard des dernières mesures en 2019 (page 26/68 (année COVID donc pas du tout représentative) - par ailleurs l'urbanisation a été largement modifiée depuis 2019, il est urgent de mettre à jour. pages 35 et 36: quelle honte d'avoir autant d'actions non associées à des indicateurs, cela revient à lister des hypothèses et remplir un tableau histoire de.... ce tableau devrait être refusé en l'état il ne répond en rien à l'atténuation et l'amélioration car si vous étiez sûr de vos actions, vous envisageriez de faire des mesures pour constater le progrès apporté par vos actions. page 42: 487 manquements abandonnés sur 493 en 2023..... cela revient à ne rien faire la météo a bon dos et vu le dérèglement, cela ne va pas s'arranger actions prévues pour 2027: toujours pareil: des actions mais aucun objectif permettant de savoir si les actions vont atteindre leur but (réduction du bruit): la seule manière consiste à mesurer. Merci par avance de prendre en compte ces remarques, cdt
3	04/07/2025	08:34	accès à l'information	Depuis quelques années, j'ai constaté au dessus de la commune d'Arandon-Passins des passages d'avions de ligne à basse altitude. J'espérais trouver dans cette enquête des éléments pour comprendre cette nuisance que je m'étais expliquée par une louable volonté de descendre progressivement pour économiser du carburant et éviter de fortes nuisances aux riverains de l'aéroport. Je crois avoir compris que c'est ce dont vous parlez avec la 'descente continue'. Je m'inquiète de voir qu'on parle de l'augmenter en période nocturne. Sur ma commune, le bruit est acceptable de jour si ça évite bien pire à nos voisins mais ce serait inacceptable la nuit. J'espérais pouvoir mieux comprendre en utilisant le lien p44 §2019-16 (2011-09) sur la visualisation du trafic aérien mais il n'est pas fonctionnel et il est donc impossible de s'informer correctement. Je n'ai rien lu sur le nécessaire objectif de réduire le trafic aérien dont le bruit n'est qu'une petite partie du grave problème environnemental qu'il pose. Pour être bref, la nuisance d'un aéroport dépasse largement le cadre de votre consultation limitée aux espaces où elle est insupportable.
4	18/07/2025	10:19	Contribution compagnie aérienne	easyJet à Lyon easyJet est un partenaire de longue date de l'économie et de la connectivité régionale. easyJet dessert Lyon depuis 1999. La base easyJet de Lyon a été ouverte en 2007 contribuant à la création de 300 postes directs, tous sous contrat de droit français. Sur le segment court et moyen-courrier easyJet est la première compagnie aérienne à Lyon – en part de marché à l'année - où elle propose plus de 60 destinations. Du fait de son maillage de bases régionales en Europe, et en France, easyJet contribue à la fois au tourisme entrant et sortant. Elle permet aux Français d'avoir accès aux régions françaises et européennes à tarif abordable et aux touristes étrangers d'accéder aux régions françaises. En tant que compagnie 100% Airbus et motorisée par CFM (groupe Safran) easyJet contribue aussi pleinement à la santé économique française. Stratégie environnementale easyJet apprécie l'approche constructive de l'étude et l'engagement à prendre en compte la position de toutes les parties prenantes dans le processus. Chez easyJet, nous travaillons sans relâche pour réduire l'impact environnemental de nos activités. Nous nous concentrons sur la réduction de l'intensité carbone de nos vols, mais nous nous attaquons également à notre impact sonore et à l'amélioration de nos performances dans ce domaine. Depuis plusieurs années, easyJet s'est engagée à limiter les effets négatifs de son activité sur les populations par des actions volontaires et ambitieuses de

				réduction de son empreinte sonore sur les riverains. Le carnet de commandes d'easyJet est publiquement connu : nous investissons massivement dans les Airbus NEO qui représentent actuellement environ un quart de notre flotte de 347 avions, et nous prévoyons d'atteindre 80 % d'ici 2033/34. Ces avions permettent de réduire jusqu'à 50% le bruit au décollage et à l'atterrissage et jusqu'à 15% les émissions de CO2 par kilomètre/passager. Parallèlement, nous nous engageons à réduire notre empreinte écologique, comme en témoigne notre stratégie environnementale pionnière. easyJet a été la 1ère compagnie aérienne low-cost à adopter une feuille de route de décarbonation validée par l'initiative Science Based Targets (SBTi). Notre objectif intermédiaire de réduction de 35 % de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2035 a été formellement validé et nous avons réalisé notre meilleure performance en matière de réduction d'intensité carbone en 2024. Depuis 2020, easyJet a également réduit ses émissions de carbone par passager/kilomètre d'environ un tiers. easyJet contribue également au développement de la technologie de l'aviation à hydrogène (avec ses partenaires Rolls-Royce et Airbus), est devenue la première à adhérer à la solution d'élimination du carbone d'Airbus. En France, easyJet est très impliquée dans les discussions sur l'environnement dans nos principaux aéroports. Ainsi en 2023, nous devenus un des membre de l'Alliance Environnementale d'Orly. En ce qui concerne les engagements en matière de bruit, nous dépendons fortement de notre fournisseur de moteurs, CFM, et de ses recherches pour permettre des opérations plus silencieuses. Les émissions sonores de ces moteurs évoluent constamment pour répondre aux exigences environnementales, ce qui a un impact direct sur nos objectifs. De son côté easyJet travaille activement à la réduction de l'empreinte sonore du secteur sur les communautés locales par d'autres moyens. Au sol, nous appliquons une procédure de roulage au sol sur un seul moteur (lorsque le temps de roulage est supérieur à 3 minutes) qui a permis de réduire les émissions sonores au sol de 50 %, et nous utilisons également des GPU au lieu de faire fonctionner les APU lors des rotations. En vol, nos équipages utilisent une variété de techniques dites « d'écopilotage » pour minimiser le bruit, notamment en adoptant l'approche de la descente continue qui consiste à rester plus longtemps plus haut lorsque l'avion est en descente. En ce qui concerne nos horaires et nos performances de vols, easyJet a beaucoup investi dans le logiciel d'optimisation des horaires Amadeus SkySuite, qui utilise une technologie d'intelligence artificielle à la pointe de l'industrie. Alors que nous commençons à mettre en œuvre le système SkySuite à l'échelle du réseau easyJet, nous pouvons examiner de plus près l'impact opérationnel de nos horaires dans le cadre de notre engagement à être un opérateur responsable. Considérations supplémentaires Afin de contrôler efficacement le respect des restrictions d'exploitation existantes, l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry devrait envisager de passer à une contrainte de niveau 3 la nuit pour permettre une gestion suffisante et appropriée. L'aéroport de Leeds Bradford (LBA), au Royaume-Uni, en est un exemple : il fait appel à ACL - Airport Coordination Limited, Coordinateur de créneaux - pour gérer ses mouvements nocturnes
5	22/07/2025	11:42	CONTRIBUTION DHL CONSULTATION PUBLIQUE	CONTRIBUTION DHL CONSULTATION PUBLIQUE AEROPORT DE LYON SAINT-EXUPERY PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT PPBE 2024-2028 Nous vous remercions pour cette consultation du public liée au Plan de Prévention dans l'Environnement 2024-2028. I. Présentation du contributeur DHL Express fait partie du Groupe DHL et est la première entreprise

			AEROPORT DE LYON SAINT-EXUPERY PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT PPBE 2024-2028	mondiale dans le secteur de la logistique. Nos divisions DHL offrent un portefeuille inégalé de services logistiques allant de la livraison de colis nationaux et internationaux à la gestion de la chaîne d'approvisionnement industrielle, en passant par le commerce électronique, les solutions d'expédition et d'exécution, le transport express international, le transport routier, aérien et maritime. En tant que Groupe, nous employons environ 602 000 personnes dans plus de 220 pays et territoires à travers le monde. DHL relie les personnes et les entreprises de manière sûre et fiable, permettant ainsi des flux commerciaux durables et responsables à l'échelle mondiale. DHL propose des solutions spécialisées pour les marchés et les industries en croissance, notamment les secteurs technologiques, les sciences de la vie et produits de santé, l'ingénierie, la fabrication et l'énergie, l'automotive, l'aerospace, la vente au détail. DHL se positionne résolument comme « l'entreprise de logistique pour le monde ». En Europe, DHL Express fournit des services à temps de livraison défini pour garantir que les chaînes d'approvisionnement fonctionnent sans heurts et sans interruptions, tant pour le commerce interentreprises que pour le commerce entre entreprises et consommateurs. Rien qu'en France, DHL Express traite des millions d'envois chaque année, emploie près de 5 000 personnes et est implanté dans près de 60 sites. Notre capacité à fournir des services à temps de livraison défini en France repose en grande partie sur des investissements significatifs, non seulement dans les capacités de nos réseaux aériens et routiers mais aussi par le maillage de nos hubs et gateways aéroportuaires, de nos agences en agglomération et nos boutiques de centre-ville. DHL Express a investi en France ces dernières années 420 millions d'euros dans de nouvelles installations, construisant ainsi l'un des réseaux de transport les plus durables et les plus performants. L'importance des investissements de DHL Express représente un engagement fort envers l'économie et la société françaises et a permis à DHL Express de devenir le plus grand opérateur de transport express du pays. DHL Express France, vient d'inaugurer le 11 juin 2025 une nouvelle plateforme logistique hybride sur la zone CargoPort de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Cet investissement de 121 millions d'euros, entré en activité en juillet 2025, renouvelle et améliore durablement notre activité locale. Le site comptera à terme, 400 collaborateurs, dont 40 ont été recrutés spécifiquement pour ce projet. II.Actions, Engagements et Bonnes pratiques de DHL Express pour une activité durable méritant d'être prises en considération et valorisées dans la mise en œuvre du nouveau PPBE 2024-2028. • Nouvelle Plateforme DHL Express écoresponsable et performante -Amélioration de 55 % de la performance énergétique par rapport au site aéroportuaire précédent. -Équipements durables : 78 bornes de recharge électrique, éclairage LED basse consommation, toits réfléchissants, récupérateurs d'eau de pluie, portes rapides de quai. - Objectif : neutralité carbone à horizon 2050, aligné sur les objectifs du Groupe DHL. -DHL Express rappelle qu'elle n'opère pas en cœur de nuit et qu'elle a déjà réalisé des efforts importants conformément à l'arrêté portant restrictions d'exploitation de Juin 2022. • Flux optimisés pour limiter les nuisances -Le nouveau site permet d'accéder directement aux pistes, évitant les trajets routiers périphériques et permettant aux aéronefs de minimiser leurs temps de roulage au départ et à l'arrivée. -Matériel de tri automatisé limitant les manipulations manuelles et réduisant considérablement les déplacements du personnel, réduisant l'accidentologie et le bruit en entrepôt. -Globalement, l'activité de fret express est en baisse de plusieurs % par rapport à l'activité pré-Covid 19 sur la plateforme de
--	--	--	---	---

				Lyon. Cette variation à la baisse a des implications acoustiques qui ont mécaniquement diminuées et qui sont à intégrer dans la mise en œuvre du PPBE 2024 2028. • Encouragement à développer un plan de mobilité avec l'aide des communes locales, de la Communauté d'Agglomération de l'Est Lyonnais (CCEL) et de la direction de l'Aéroport de Lyon (ADL) : -Incitation aux transports publics et aux véhicules électriques, facilitation du covoiturage entre collaborateurs. -Priorité à l'électrification ou à l'utilisation de véhicules à faible bruit pour les livraisons sur site. • Aides à l'insonorisation L'étude prévue dans l'action 2019-04 n'ayant pas été réalisée à l'échéance du précédent PPBE 2019-2024, la réactivation de la TNSA ne trouve pas de justification puisque la trésorerie actuellement disponible permet de financer très largement les logements restant à insonoriser. Il est important de souligner la nécessité d'une meilleure affectation de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) qui est un outil financier dont l'objectif est de financer l'insonorisation des logements situés à proximité des aéroports. Depuis 2005, 900 millions d'euros ont été collectés auprès des compagnies aériennes en France, permettant l'insonorisation de plus de 100 000 logements, ce qui est tout à fait considérable et démontre l'engagement financier très important réalisé par les compagnies aériennes. Conclusion et Recommandations pour le PPBE 2024 2028 En tant qu'entreprise de transport express fortement implantée sur la zone logistique de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry, DHL Express s'implique concrètement dans la démarche d'amélioration de son cadre opérationnel et sonore. Nos investissements récents, nos choix énergétiques et nos capacités techniques sont mis au service d'une stratégie durable partagée entre la direction de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, les collectivités et les autorités locales, et les riverains. Nous sommes disponibles pour continuer d'échanger et participer aux séances de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pour l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.
6	22/07/2025	23:56	Consultation publique sur le Ppbe	Ce Plan de Prévention d'exposition aux bruits à le mérite d'exister, mais les actions entreprises ne sont pas suffisantes pour répondre aux 3 objectifs du Ppbe et surtout l'objectif de réduire les niveaux de bruits engendrés par l'activité aérienne notamment lorsque les niveaux de bruit sont néfastes pour la santé . Par exemple, certains avions les plus bruyants sont interdits sur la plage horaire de 22h à 6h du matin, ce n'est pas suffisant, pour la protection des riverains. Il faudrait que tous les vols (hormis ceux d'urgences médicales ou sanitaires) soient interdits durant la plage 23h à 6h. Tout le monde a le droit de dormir que ce soit les riverains, les voyageurs ou les personnels. Le cadre réglementaire dit que le bruit est le principal problème environnemental en Europe. - c'est très bien de le constater et de le dire mais il faudrait refuser les autorisations de construire des entrepôts gigantesques, démesurés, pour la logistique, générateur de nuisances sonores, atmosphériques, visuelles . - Pourquoi n'y a t il pas d'étude faite sur l'impact du bruit sur la santé des riverains autour de l'aéroport Lyon St Exupéry ? A quoi ça sert de mettre en place des actions visant à réduire les nuisances aériennes si c'est pour constater leur inefficacité ! Il faudrait plus de contrôles, sur la réalisation des actions. J'ai été surprise de lire que les CSB sont modélisées, à partir de situations de références qui datent pour certaines de plus de 6 ans. Je suggère d'utiliser les mesures acoustiques qui seront beaucoup plus fiables et proches de la réalité. Voilà mon point de vue.