



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉRODROME DE LYON- SAINT-EXUPERY POUR LA PÉRIODE 2024-2028

Synthèse de la consultation du public

SEPTEMBRE 2025

Table des matières

<u>01</u>	<u>INTRODUCTION</u>	3
<u>02</u>	<u>SYNTHESE DES OBSERVATIONS FORMULEES</u>	5
<u>03</u>	<u>CONCLUSION</u>	12

01 Introduction

Contexte de la consultation

La réglementation prévoit qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est élaboré pour chaque plateforme aéroportuaire recevant plus de 50 000 mouvements annuels. Ayant accueilli environ 89 500 mouvements en 2023, l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry est soumis à l'obligation de disposer d'un PPBE (en application de l'arrêté du 24 avril 2018 fixant la liste des aérodrômes mentionnés à l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme).

Le PPBE est élaboré et publié tous les 5 ans ou en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes stratégiques de bruit (CSB).

Il répond à trois objectifs :

- prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit, ainsi que les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser les nuisances ;
- réduire si cela est nécessaire, les niveaux de bruit engendrés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ;
- préserver la qualité de l'environnement sonore lorsque nécessaire.

Les CSB utilisées pour élaborer ce projet de PPBE y sont annexées et reposent, d'une part, pour la situation de référence, sur le volume de trafic 2019, dernière année représentative avant la crise liée à la COVID-19, et, d'autre part, pour la situation de long terme, aux hypothèses de trafic de long terme prises en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur.

Le projet de PPBE de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry pour la période 2024-2028 dresse ainsi un bilan des actions déjà engagées dans le cadre du précédent PPBE qui couvrait la période de 2019 à 2024, et des actions engagées sur les dix dernières années.

Pour la période 2024-2028, le PPBE de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry liste les actions qui seront mises en œuvre par les parties prenantes en vue de maîtriser les nuisances sonores et de limiter la gêne sonore ressentie par les riverains, dans la continuité des actions déjà engagées.

Ce projet de PPBE a fait l'objet d'une présentation à la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry le 13 novembre 2024.

Conformément à l'article R. 572-9 du code de l'environnement, ce projet de plan a été mis à la disposition du public pour une durée de 2 mois, soit du 22 mai 2025 au 22 juillet 2025, afin que chacun puisse faire part de ses observations.

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de son bilan, le projet de PPBE pourra être approuvé par arrêté interpréfectoral.

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui leur a été donnée (en application de l'article R. 572-11 du code de l'environnement notamment).

Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié, mais aussi sur des registres ou envoyées par courrier électronique à la préfecture ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Aucun doublon n'a été identifié parmi les contributions relevées.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par le plan. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

Les chiffres de la participation

6 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public et sont traitées dans la présente synthèse. Trois commentaires proviennent de contributeurs non identifiés et trois contributions émanent d'acteurs économique (la société DHL), aéronautique (la compagnie easyJet) et associatif (le Comité des riverains de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry - CORIAS).

Aucune contribution n'a été déposée dans les registres disponibles en préfecture.

02 Synthèse des observations formulées

En raison du faible nombre de commentaires, les 6 commentaires seront traités un à un, par type de contributeurs (acteur identifié ou contributeur non identifié) et dans l'ordre de dépôt sur le site de la consultation.

Le Comité des riverains de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry s'appuie sur le rapport du Sénat du 25 juin 2025 pour réaffirmer son refus du PPBE 2025. Dans ce rapport, les actions suivantes sont recommandées :

- **le renforcement des couvre-feux** dans les aéroports proches des zones urbaines denses ;
- **un encadrement plus strict de l'aviation de loisir et de formation**, en donnant aux maires le pouvoir de fixer des limites sonores et des horaires restreints ;
- **une révision de la réglementation sur le bruit aérien**, en se référant aux seuils recommandés par l'OMS ;
- **l'utilisation d'indicateurs de bruit événementiels** pour mieux repérer les pics sonores perturbateurs.

Réponse des services de l'État :

- **Sur le renforcement des couvre-feux**

Pour la mise en œuvre de la politique de maîtrise des nuisances sonores, la DGAC s'appuie sur le concept d'approche équilibrée, défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et transposé en droit européen, qui repose sur quatre « piliers » d'action, prenant en compte les facteurs environnementaux et économiques suivants :

- la réduction du bruit à la source (en particulier, par le renouvellement des flottes vers des avions plus performants d'un point de vue acoustique) ;
- la planification et la gestion de l'utilisation des terrains environnant l'aéroport (en particulier en France, par les contraintes d'urbanisme fixées par les plans d'exposition au bruit (PEB) ou par le dispositif d'aide à l'insonorisation autour du plan de gêne sonore (PGS)) ;
- une exploitation des vols à moindre bruit (le développement de trajectoires prenant en compte la problématique des nuisances sonores) ;
- les restrictions d'exploitation dans les aéroports, en dernier ressort.

Si la mise en œuvre des trois premiers piliers n'est pas suffisante pour réduire les problèmes de bruit aux abords des principaux aérodromes français (au travers du PPBE notamment), des restrictions d'exploitation peuvent être adoptées, à l'issue d'une procédure préalable fixée par le règlement (UE) n° 598/2014 du 16 avril 2014^[1] appelée « étude d'impact selon l'approche équilibrée » (EIAE), au titre du quatrième pilier.

La réalisation d'une EIAE est en effet un préalable à l'introduction de nouvelles restrictions d'exploitation sur un aéroport, comme un couvre-feu ou un plafonnement du nombre de mouvements.

L'EIAE permet d'évaluer les conséquences socio-économiques de la mise en œuvre de restrictions d'exploitation. L'EIAE vise précisément à déterminer le scénario de restrictions permettant d'atteindre les objectifs de réduction du bruit définis (sans excéder ce qui est nécessaire pour les atteindre) et ayant le meilleur rapport coût-efficacité. Ce n'est qu'à l'issue de cette étude que le

ministre chargé de l'aviation civile et le ministre chargé de l'environnement peuvent, sur le fondement de ses conclusions, imposer des restrictions d'exploitation par arrêté interministériel.

C'est précisément ce qui a été réalisé pour l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry en 2021, et qui a conduit à un renforcement des restrictions applicables sur l'aéroport depuis le 1^{er} février 2023. Cette nouvelle réglementation étant récente, il convient ainsi de la laisser produire ses effets afin de les mesurer au travers des outils de gestion du bruit de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (CSB et PPBE) avant d'en tirer les conséquences.

- **Sur un encadrement plus strict de l'aviation de loisir et de formation**

L'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry n'accueille pas d'activités de loisir ou de formation.

- **Sur la révision de la réglementation sur le bruit aérien, en se référant aux seuils recommandés par l'OMS**

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) s'appuie sur un corpus d'études épidémiologiques menées par diverses équipes de recherche pour évaluer les risques sanitaires du bruit et recommander des valeurs guides au-delà desquelles l'exposition répétée est susceptible de présenter un risque pour la santé. Ces valeurs guides, mises à jour et publiées en octobre 2018, sont, pour l'aérien, les suivantes :

- Lden = 45 dB (A) ;
- Lnight = 40 dB (A).

Ces recommandations de l'OMS sont donc exprimées en termes de Lden et Lnight, indicateurs acoustiques énergétiques moyennés respectivement sur 24 heures et 8 heures (la nuit). Ces indicateurs sont notamment utilisés pour l'établissement de cartes stratégiques de bruit (CSB) par aéroport, tel qu'imposé par la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Les lignes directrices et recommandations formulées par celle-ci ne sont juridiquement pas contraignantes pour l'Union européenne et pour ses États membres. La France a opéré une transposition régulière des modifications de l'annexe III de la directive 2002/49/CE en prévoyant que soient évalués, selon les modalités fixées par cette même annexe, les effets nuisibles du bruit sur la santé de ses populations. Elle a également déterminé des valeurs limites par voie d'arrêté, qui, sans reprendre les recommandations OMS, prévoit les valeurs les plus basses mentionnées par la directive. Une fois ces valeurs atteintes ou dépassées, les pouvoirs publics peuvent en conséquence prévoir une diversité d'actions nécessaires pour réduire les effets du bruit.

- **Sur l'utilisation d'indicateurs de bruit évènementiels**

S'agissant des indicateurs de mesure de bruit, la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit deux indicateurs de bruit principaux : le Lden (pour « Level day-evening-night »), et le Lnight spécifique à la nuit.

Ces indicateurs, dits « énergétiques » et moyennés, traduisent l'exposition au bruit sur une journée complète pour le Lden, ou uniquement durant la nuit pour le Lnight. Le Lden intègre de surcroît des pondérations acoustiques pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores en fonction des périodes de la journée : un événement survenu en soirée est ainsi considéré comme trois fois plus gênant qu'un événement diurne, tandis qu'un événement de nuit est estimé dix fois plus dérangeant qu'un événement de jour.

Un groupe de travail « pics de bruit aérien » co-piloté par le Conseil national du bruit (CNB) et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et composé de multiples acteurs du transport aérien, a pour objectif d'étudier des indicateurs qui intègrent davantage ces paramètres. Ces nouveaux outils pourraient ainsi utilement compléter le panel des indicateurs

réglementaires et permettre une prise en compte plus précise de ces facteurs lorsque cela s'avère justifié.

Dans sa contribution, **easyJet** détaille sa stratégie environnementale ainsi que ses engagements en matière de bruit, et demande de **passer l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry en « contrainte de niveau 3 la nuit »** afin d'assurer une « *gestion suffisante et appropriée* » des mouvements nocturnes et de mieux contrôler le respect des restrictions d'exploitation, en s'inspirant du modèle de l'aéroport de Leeds Bradford, qui utilise un coordinateur de créneaux (ACL) pour encadrer ces opérations. La compagnie précise « *apprécie[r] l'approche constructive de l'étude et l'engagement à prendre en compte la position de toutes les parties prenantes dans le processus* ».

Réponse des services de l'État :

La contrainte de niveau 3 qu'easyJet suggère de mettre en place la nuit à Lyon Saint-Exupéry, sur le modèle de ce qui est pratiqué à Leeds Bradford, revient à faire de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry un aéroport coordonné.

La coordination d'un aéroport a pour objectif de gérer les situations de forte congestion du trafic aérien ou de saturation de la capacité d'un aéroport, en attribuant des créneaux horaires aux transporteurs aériens. Il ne s'agit donc pas d'une mesure qui pourrait être prise pour des raisons environnementales.

En l'occurrence, l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry est un aéroport à facilitation d'horaires, ce qui signifie que les transporteurs aériens s'inscrivent dans une démarche de coopération volontaire pour éviter les problèmes de saturation.

Au vu du trafic réalisé par les compagnies aériennes ces dernières années (depuis 2021) sur l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, aucun élément ne permet de constater une congestion ou une saturation de la capacité de l'aéroport à certaines périodes qui nécessiterait que l'aéroport soit coordonné. Si cela venait à se produire, la décision de coordonner l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry ne pourrait être prise qu'à l'issue d'une étude de capacité approfondie menée par l'Etat.

DHL demande que le PPBE prenne en compte les efforts environnementaux et acoustiques déjà réalisés, notamment la réduction d'activité et l'optimisation des flux permises par sa nouvelle plateforme logistique. Elle **s'oppose à la réactivation de la TNSA** tant que la trésorerie actuelle permet de financer l'insonorisation des logements restants, et plaide pour une **meilleure affectation de cette taxe**, rappelant la contribution financière importante déjà fournie par les compagnies aériennes. Enfin, elle rappelle sa disponibilité pour participer aux séances de la CCE.

Réponse des services de l'État :

- **Sur les performances environnementales de la nouvelle plateforme logistique de la zone CargoPort**

Elles ne sont pas détaillées dans le PPBE car elles ne constituent pas un levier, en tant que telles, dans la réduction des nuisances pour les riverains.

- **Sur la TNSA**

La réactivation de la TNSA (action 2024-P3) mentionnée dans le projet de PPBE est conditionnée à la réalisation des actions 2024-P1 et 2024-P2 qui sont respectivement l'étude d'opportunité d'une révision du plan de gêne sonore (PGS), et la révision effective de ce PGS si l'étude conclut à une augmentation des populations éligibles aux aides financières. Dans l'attente de la réalisation

de ces actions, la trésorerie disponible résultant de la TNSA précédemment collectée jusqu'en 2014 continuera d'être utilisée pour financer les dossiers éligibles d'insonorisation de logements.

Le tarif applicable à Lyon est de 0 € depuis le 1^{er} novembre 2015 du fait que l'essentiel de l'insonorisation a été menée à son terme et ne nécessitait donc plus la mobilisation de nouvelles recettes. Le montant de ressources disponible sur le compte de l'exploitant (environ 2 M€) est donc en adéquation avec le besoin en financement.

En pratique, il reste aujourd'hui quelques logements non encore insonorisés. Mais le dispositif dispose encore de réserves financières (de 940 k€ à fin 2024), qui permettent en tout état de cause de couvrir les dépenses afférentes à l'insonorisation de ces derniers logements si la demande en était faite par leurs propriétaires.

Pour l'avenir, si le PGS devait évoluer et englober de nouveaux locaux éligibles à l'aide, le tarif de la TNSA applicable pourrait alors, en fonction des besoins identifiés et du niveau de la trésorerie, être revu à la hausse par arrêté interministériel.

Deux contributeurs critiquent l'absence de mesures réelles pour confirmer les cartes de bruit, basées sur des simulations. Ils demandent une « **campagne [de mesures] sur site** », rappelant que les données utilisées datent surtout de 2019 (« *année COVID peu représentative* ») et que l'urbanisation a depuis « *été largement modifiée* ». Par ailleurs, ils déplorent que **de nombreuses actions du plan ne soient associées à aucun indicateur ou objectifs chiffrés**, ce qui empêche d'évaluer leur efficacité.

Réponse des services de l'État :

- Sur le fait de prendre l'année 2019 comme référence :

Les cartes stratégiques de bruit ont été élaborées et approuvées en 2022. Celle-ci auraient normalement dû prendre l'année n-1 comme année de référence, soit l'année 2021. Néanmoins, l'année 2021 a connu un trafic anormalement bas en raison de la crise sanitaire ; la choisir comme année de référence aurait conduit à obtenir des courbes de bruit anormalement réduites et n'aurait pas permis de refléter le trafic habituel. Comme indiqué dans le résumé non technique disponible notamment sur le site internet de la préfecture du Rhône, c'est donc l'année 2019 qui a été retenue comme année de référence pour être, au moment de l'élaboration des courbes, la dernière année complète sans impact de la crise sanitaire survenue en mars 2020.

A noter que fin 2024, l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry n'était toujours pas revenu au niveau de trafic de l'année 2019, en nombre total de mouvements.

- Sur la demande d'une campagne de mesures sur site :

Les cartes stratégiques de bruit ont été élaborées conformément au cadre réglementaire en vigueur, notamment en utilisant les indices Lden et Lnight et modélisées selon les méthodes du document n° 29 de la CEAC, à partir des données de trafic de l'année 2019 pour la situation de référence, et non à partir de campagnes de mesures *in situ*.

Toutefois, l'exploitant Aéroports de Lyon a installé depuis de nombreuses années des stations de mesure de bruit implantées de façon permanente sur cinq sites autour de l'aéroport, à Pusignan, Janneyrias, Jons, Grenay et Saint-Quentin-Fallavier. Les bulletins d'indicateurs environnementaux publiés chaque trimestre par l'aéroport sur le site dédié aux riverains mis en place par l'aéroport (<https://riverains.lyonaeroports.com>) présentent les Lden issus de ces stations de mesure.

- Sur l'absence d'indicateurs associés aux actions du plan :

Le tableau figurant en pages 35 et 36 du projet de PPBE récapitule l'ensemble des actions menées sur les 10 dernières années, en reprenant les éléments qui ont été précisés dans les précédents PPBE. Plusieurs actions ne comportaient pas en effet d'indicateurs. Le projet de PPBE précise

néanmoins, pour chaque action figurant dans les PPBE précédents sur les dix dernières années, si elle a été réalisée, en explicite les résultats obtenus ou précise pourquoi l'action n'a pas été réalisée le cas échéant.

C'est pourquoi le projet de PPBE de 4^{ème} échéance propose pour chaque action un livrable ou un indicateur permettant de mesurer en fin de période si l'action a été réalisée ou non.

Un autre signale des **survol à basse altitude** au-dessus d'Arandon-Passins, « *inacceptables la nuit* », et craint de voir **s'étendre les descentes continues en période nocturne**. Il regrette **l'absence d'outil fonctionnel** pour visualiser le trafic aérien et « *s'informer correctement* », et déplore que le PPBE ne traite pas **la réduction globale du trafic aérien**, au-delà du seul bruit.

Réponse des services de l'État :

- **Sur les descentes continues**

En matière d'exploitation des vols à moindre bruit, la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) s'est donnée comme priorité de limiter la gêne sonore pour les populations survolées en-dessous de 2 000 mètres autour des aéroports en optimisant les procédures d'approche et de départ.

La DSNA travaille ainsi à l'amélioration de 20 % du taux de descentes continues en 2030 par rapport à 2019, sur chaque terrain suivi par l'ACNUSA dont Lyon-Saint-Exupéry. En minimisant le nombre de paliers depuis le début de la descente jusqu'à la piste, ces opérations en descente continue permettent d'éviter les variations du régime des moteurs, et donc de réduire le bruit en zone terminale et la consommation de carburant.

À Lyon-Saint Exupéry, à la suite d'une expérimentation en 2023, le dispositif visant à optimiser les trajectoires tout en minimisant le survol des populations grâce aux descentes continues est pérennisé depuis début 2024.

L'action concernant l'augmentation des descentes continues la nuit ne vise pas à augmenter le nombre de vols global, ni à déplacer les survols. En revanche, le fait d'avoir une proportion plus importante de descentes continues parmi ces survols permettra d'augmenter l'altitude de survol et donc de diminuer les nuisances pour les populations actuellement survolées.

- **Sur l'outil de visualisation du trafic aérien**

Le lien dans le PPBE est valide (faire un copier-coller sur la barre de recherche) et permet de visualiser les « chevelus » des journées caractéristiques de 2024.

Par ailleurs, comme indiqué dans le projet de PPBE, ADL met à disposition des riverains une application intitulée CONSTAS, permettant de visualiser le trafic au départ et à l'arrivée de Lyon-Saint-Exupéry.

- **Sur l'objectif du PPBE**

L'objectif d'un PPBE n'est pas de favoriser la réduction globale du trafic aérien, mais de réduire les effets du trafic aérien sur le bruit.

À partir des résultats des cartes stratégiques de bruit (CSB), qui permettent une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et l'établissement de prévisions générales de son évolution, les objectifs du PPBE sont de :

- prévenir et gérer les effets du bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les différentes mesures prévues pour maîtriser ces nuisances,

- réduire, si besoin et si possible, les niveaux de bruit engendrés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine,
- préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Le PPBE comporte une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites fixées réglementairement et identifie les priorités pouvant résulter du dépassement de ces valeurs limites, les éventuels problèmes de bruit et les situations à améliorer.

Il recense ensuite les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations ainsi identifiées par les cartes de bruit, notamment lorsque des valeurs limites fixées par la réglementation sont dépassées ou risquent de l'être.

Plusieurs leviers sont mobilisés qui n'impliquent pas nécessairement une réduction du trafic (voir réponse de la DGAC ci-dessus sur le concept de l'approche équilibrée et ses quatre piliers d'action).

Enfin, l'auteur de la dernière contribution estime que les actions prévues ne suffisent pas à « *répondre aux trois objectifs du PPBE* », en particulier **la réduction des niveaux de bruit « néfastes pour la santé »**, et préconise **d'interdire tous les vols entre 23h et 6h**, de refuser la construction « *d'entrepôts gigantesques (...) générateurs de nuisances* », et de réaliser une **étude sur l'impact du bruit sur la santé des riverains**.

Réponse des services de l'État :

- **Sur l'interdiction de tous les vols entre 23h et 6h**

Voir la réponse de la DGAC ci-dessus sur le concept d'approche équilibrée, notamment le quatrième pilier relatif aux restrictions d'exploitation.

- **Sur l'impact du bruit sur la santé**

La réduction des nuisances engendrées par le transport aérien est une préoccupation constante des acteurs du secteur et notamment de la DGAC. L'objectif du plan de prévention du bruit dans l'environnement consiste précisément à mieux évaluer les nuisances sonores subies par les riverains pour ensuite proposer les mesures les plus adaptées pour en maîtriser les effets.

Les services de l'État sont conscients des enjeux sanitaires associés à l'exposition au bruit des avions. Afin d'aider à mieux comprendre ces effets, le programme DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé), premier programme français de grande ampleur, a été lancé dès 2012, en lien avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), les directions générales de la santé (DGS) et de la prévention des risques (DGPR) et l'Université Gustave Eiffel (anciennement IFFSTAR), qui ont produit les études. Le programme, aujourd'hui terminé, a permis de faire avancer les connaissances sur les effets du bruit sur la santé et d'identifier la contribution du bruit aérien dans la survenue de la gêne et des perturbations du sommeil.

Des informations complémentaires sur le projet DEBATS et les publications sont disponibles sur les sites suivants :

<https://www.bruitparif.fr/le-projet-debats-en-cours/>

<http://debats-avions.ifsttar.fr/>

En matière d'impact du bruit sur la santé, la réglementation impose de mettre en place, depuis le 1^{er} janvier 2022, une évaluation de l'impact sur la santé de deux types de pathologies liées au bruit aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. Des relations dites « dose-effet »

permettent de calculer la proportion de personnes affectées par l'une de ces deux pathologies au sein d'une population, sans toutefois tenir compte des mesures qui sont prises pour réduire les nuisances sonores (mesures d'isolation phonique des bâtiments notamment). Le PPBE soumis à consultation comporte donc une évaluation des effets nuisibles du bruit sur les riverains selon la méthodologie explicitée ci-dessus.

03 Conclusion

Les services de l'État ont analysé les contributions recueillies dans le cadre de cette consultation du public. Celles-ci ne justifient pas de modification du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry portant sur la période 2024-2028 sera par conséquent prochainement soumis à l'approbation des préfets du Rhône, de l'Ain et de l'Isère.