

**Rapport n° 22**

**Objet : ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE : Attribution d'une subvention à la Fédération Française de l'aéronautique pour soutenir l'exploitation d'un avis électrique pour l'apprentissage du pilotage sur l'aéroport de Lyon-Bron**

**Rapporteur : Madame VERGNON**

*(service : Juridique)*

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de la charte environnement 2022-2027 de l'aéroport de Lyon-Bron (annexe 3 de la présente délibération) signée par les communes de Chassieu, Bron, Saint-Priest et Décines-Charpieu, les usagers (le Centre Interclubs de Lyon Bron) et le concessionnaire de l'aéroport (la Société Aéroport de Lyon), des mesures significatives en vue de réduire les nuisances sonores ont été convenues concernant les tours de piste d'entraînement (aménagement des horaires et des évolutions des types d'appareils).

La société Aéroport de Lyon (ADL) avec l'appui de la Fédération Française Aéronautique (FFA) a l'intention de favoriser l'exploitation d'un avion électrique sur l'aéroport de Lyon-Bron au profit des usagers afin de promouvoir une aviation légère plus vertueuse.

L'avion retenu sera un Pipistrel Velis Electro, seul avion électrique certifié dans le monde à l'heure actuelle. Il vole sans émission de CO2 et dans un quasi-silence avec une autonomie de vol de 45 minutes environ.

Compte tenu de l'autonomie des batteries, il sera principalement dédié à l'activité de formation de début de pilotage (notamment les licences aéronautiques et brevet d'initiation à l'aéronautique passés par les collégiens et lycéens). Silencieux, il permettra d'apporter une réponse concrète aux préoccupations des riverains des communes signataires impactés par les nuisances sonores générées par l'activité répétée des tours de piste d'entraînement.

Dans la volonté affichée d'innovation, mise en œuvre par le gestionnaire et les usagers de l'aérodrome, il pourra servir de vitrine à la politique de soutien à la filière aéronautique régionale ainsi qu'à l'intérêt porté à l'innovation et aux nouvelles technologies. Il représentera un outil de communication précieux pour les communes riveraines dans le cadre de leur politique environnementale.

Un avion sera ainsi loué pendant trois ans par les usagers à une société Française (Green Aero Invest) selon une formule comprenant la location d'un appareil avec son chargeur, sa maintenance et son assurance.

Les modalités et conditions de la collaboration concrète des différents partenaires, à savoir les quatre communes riveraines, Bron, Chassieu, Décines-Charpieu et Saint-Priest, l'Académie aéronautique et spatiale Auvergne Rhône-Alpes, la Fédération française d'aéronautique, la société Aéroport de Lyon et le Centre Interclub Lyon-Bron sont définies dans le projet de convention annexé à la présente délibération (annexe 1).

Le coût annuel de la location d'un avion électrique est de 37 008 € TTC par an soit 111 024 € TTC pour 3 ans. L'Académie aéronautique et spatiale Auvergne Rhône Alpes s'engage à octroyer à la FFA une subvention plafonnée à « 45 000 € »(quarante-cinq mille euros), équivalent à 40,5 % du montant total estimé des coûts éligibles.

Les quatre communes s'engagent à participer aux coûts de location à hauteur de 13 500 € chacune pour la durée de location précitée de trois ans selon le budget prévisionnel joint en annexe (annexe 2). Le Centre Inter-Clubs s'engage à payer le complément de la location pour un montant de 12 024 € équivalent à 10,8 % du montant total de location.

Je vous propose donc, Mesdames, Messieurs, :

**Vu** le Code général des collectivités territoriales, notamment l'article L 2121-29

**Vu** la commission Urbanisme – Aménagement du territoire – Ecologie – Environnement – Logement du 13 février 2023

- D'approuver la convention relative au financement et à l'exploitation d'un avion électrique pour l'aéroport de Lyon-Bron, avec la société Aéroport de Lyon, l'Académie aéronautique Auvergne-Rhône-Alpes, les communes de Chassieu, Bron, Décines et la Fédération française aéronautique
- D'approuver le versement d'une subvention totale de 13 500 € au bénéfice de la Fédération française d'aéronautique décomposée comme suit :  
4 500 € au titre des exercices 2023,2024 et 2025
- D'autoriser Monsieur le Maire à signer ladite convention
- De dire que les crédits sont inscrits au chapitre 65 du budget 2023

## Convention – Avion électrique Lyon-Bron



Entre d'une part,

- **La SOCIETE AEROPORTS DE LYON, en sa qualité de Concessionnaire des Aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron**  
BP 113 - 69 125 LYON-SAINT EXUPERY AEROPORT  
Société Anonyme à directoire et conseil de surveillance  
Capital : 148 000 euros – Siège social : 69124 COLOMBIER SAUGNIEU  
SIREN 493 425 136 RCS LYON  
Concessionnaire des Aéroports de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron en vertu de l'arrêté interministériel du 11 mai 2007,  
Représentée par Monsieur Tanguy BERTOLUS, Président du Directoire, dûment habilité.

Ci-après dénommée « **La SOCIETE AEROPORTS DE LYON** » (ADL) ou « **le Concessionnaire** » d'une part,

- **L'Académie aéronautique Auvergne Rhône Alpes**
- **La Maire de Chassieu**
- **La Mairie de Bron**
- **La Mairie de Décines**
- **La Mairie de Saint-Priest**

Ci-après dénommées conjointement « **L'académie et les communes** »

- **Le Centre Inter Clubs Lyon Bron (CICLB)**  
Association régie par la loi du 1er juillet 1901, créée en 1981 dont le siège sociale est situé à l'Aéroport de Lyon-Bron, 69500 Bron, représentée par son Président en exercice, Monsieur Jean-Michel DURIEUX,

Ci-après dénommées conjointement « **Les usagers** »

ET,

- **La Fédération Française Aéronautique**  
Association régie par la loi du 1er juillet 1901, créée en 1929 et reconnue d'Utilité Publique depuis 1933, dont le siège social est situé au 155 avenue de Wagram 75017 PARIS, représentée par son Président en exercice, Monsieur Jean-Luc CHARRON,

Ci-après dénommée « FFA » ou « le bénéficiaire » d'autre part,

**IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :**

<b>SOMMAIRE</b>		<b>Page</b>
Visas	3	
Article 1 <sup>er</sup> : PREAMBULE	3	
Article 2 : OBJET DE LA CONVENTION	3	
Article 3 : DUREE DE LA CONVENTION	4	
Article 4 : CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION	4	
Article 5 : AFFECTATION DE LA SUBVENTION ET ENGAGEMENTS DE LA FFA	5	
Article 6 : ENGAGEMENTS du LOCATAIRE CENTRE INTER CLUBS	6	
Article 7 : ENGAGEMENTS COMPLEMENTAIRES DU CENTRE INTER-CLUBS	6	
Article 8 : ENGAGEMENT COMPLEMENTAIRE AEROPORTS DE LYON	6	
Article 10 : COMMUNICATION	7	
Article 11 : PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL	8	
Article 12 : Annexes	10	

## **Visas**

Vu la Charte environnement 2022 – 2027 signée  
Vu les statuts de la FFA

### **Article 1<sup>er</sup> : PREAMBULE**

Dans le cadre de la charte environnement 2022-2027 de l'aéroport de Lyon-Bron (cf Annexe 5) signée par les communes signataires (Chassieu, Bron, Saint-Priest, Décines), les usagers (le Centre Interclubs de Lyon Bron) et le concessionnaire de l'aéroport (la Société Aéroport de Lyon), des mesures significatives en vue de réduire les nuisances sonores ont été convenues entre les parties principalement concernant les tours de piste d'entraînement (aménagement des horaires et des évolutions des types d'appareils). En parallèle, dans la recherche de solutions adaptées à l'environnement, la charte prévoit des exemptions de contraintes d'exploitation au profit des aéronefs électriques concernant les tours de piste d'entraînement.

La société Aéroport De Lyon (ADL) avec l'appui de la Fédération Française Aéronautique (FFA) a l'intention de favoriser l'exploitation d'un avion électrique sur l'aéroport de Lyon-Bron au profit des usagers afin de promouvoir une aviation légère plus vertueuse.

L'avion retenu sera un Pipistrel Velis Electro, seul avion électrique certifié dans le monde à l'heure actuelle ; Il vole sans émission de CO2 et dans un quasi-silence avec une autonomie de vol de 45 minutes environ.

Compte tenu de l'autonomie des batteries, il sera principalement dédié à l'activité de formation de début au pilotage (notamment les licences aéronautiques et brevet d'initiation à l'aéronautique passés par les collégiens et lycéens) ;

- Silencieux, il permettra d'apporter une réponse concrète aux préoccupations des riverains des communes signataires (Chassieu, Bron, Saint-Priest, Décines) impactés par les nuisances sonores générées par l'activité répétée des tours de piste d'entraînement ;
- Dans la volonté affichée d'innovation, mises en œuvre par le gestionnaire et les usagers de l'aérodrome, Il pourra servir de vitrine à la politique de soutien à la filière aéronautique régionale, ainsi qu'à l'intérêt porté à l'innovation et aux nouvelles technologies ;
- Il représentera un outil de communication précieux pour les communes riveraines dans le cadre de leur politique environnementale.

Un avion sera loué pendant trois ans par les usagers à une société Française (Green Aero Invest) selon une formule comprenant la location d'un appareil avec son chargeur, sa maintenance et son assurance.

C'est dans ces conditions que les parties se sont réunies afin définir les modalités et conditions concrètes de leur collaboration.

### **Article 2 : OBJET DE LA CONVENTION**

Par la présente convention, l'objet est de définir les modalités et conditions de la collaboration concrète des parties concernant le financement de l'exploitation d'un avion électrique sur l'aéroport de Lyon Bron.

A cet effet, les communes précitées ainsi que l'Académie Aéronautique Auvergne Rhône-Alpes souhaitant favoriser la formation de la filière aéronautique et le Centre Inter-Clubs Lyon-Bron utilisant l'avion contribuent financièrement à ce projet d'exploitation d'un avion électrique.

La FFA association reconnue d'Utilité publique qui fédère la quasi-totalité des aéroclubs français avec ses près de 600 structures affiliées avec plus de 50 000 licenciés fédéraux a notamment pour mission de promouvoir et développer l'aviation légère et sportive sur les 450 aérodromes en France. Elle a également pour objet de préserver le nombre et la qualité des aérodromes français, de développer et de faciliter la connaissance et le rayonnement de l'aéronautique, de soutenir la formation au pilotage au sein des aéro-clubs, d'aider les plus jeunes et les sensibiliser aux activités aéronautiques, de contribuer en tant qu'interlocuteur de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) à la mise en œuvre de la réglementation et à la défense des intérêts des pilotes privés. Dans le cadre des présentes, la FFA favorise le projet d'avion électrique exploité les usagers.

Le Centre Inter-Clubs Lyon-Bron (regroupant les aéroclubs suivants : Renault Trucks ; Ailes Lyonnaise ; Rhône Sud Est ; Grand Lyon ; Clap 69) sera locataire et exploitant de l'avion électrique.

Le schéma de composition du projet est en Annexe 1

### **Article 3 : DUREE DE LA CONVENTION**

La présente convention est conclue pour une durée de trois (3) ans à compter de sa date de signature.

### **Article 4 : CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION**

Le coût annuel de la location d'un avion électrique est de **37'008 euros (trente-sept mille huit euros) TTC** soit **111 024 euros (cent onze mille vingt-quatre euros) TTC** pour 3 ans. Cette somme de 111 024 euros TTC sera cofinancée par des subventions réparties de la manière suivante :

- La commune de Bron s'engage à octroyer à la FFA une subvention plafonnée à « 13 500 € » (treize mille cinq cents euros), équivalent à 12.2 % du montant total estimé des coûts éligibles sur l'ensemble de l'exécution de convention, établis à la signature des présentes, conformément au budget prévisionnel figurant en Annexe 2. Cette subvention est ferme et définitive et non révisable à la hausse.
- La commune de Chassieu s'engage à octroyer à la FFA une subvention plafonnée à « 13 500 € » (treize mille cinq cents euros), équivalent à 12.2 % du montant total estimé des coûts éligibles sur l'ensemble de l'exécution de convention, établis à la signature des présentes, conformément au budget prévisionnel figurant en Annexe 2. Cette subvention est ferme et définitive et non révisable à la hausse.
- La commune de Décines s'engage à octroyer à la FFA une subvention plafonnée à « 13 500 € » (treize mille cinq cents euros), équivalent à 12.2 % du montant total estimé des coûts éligibles sur l'ensemble de l'exécution de convention, établis à la signature des présentes, conformément au budget prévisionnel figurant en Annexe 2. Cette subvention est ferme et définitive et non révisable à la hausse.



- La commune de Saint-Priest s'engage à octroyer à la FFA une subvention plafonnée à « 13 500 € » (treize mille cinq cents euros), équivalent à 12.2 % du montant total estimé des coûts éligibles sur l'ensemble de l'exécution de convention, établis à la signature des présentes, conformément au budget prévisionnel figurant en Annexe 2. Cette subvention est ferme et définitive et non révisable à la hausse.
- L'Académie aéronautique et spatiale Auvergne Rhône Alpes s'engage à octroyer à la FFA une subvention plafonnée à « 45 000 € » (quarante-cinq mille euros), équivalent à 40.5 % du montant total estimé des coûts éligibles sur l'ensemble de l'exécution de convention, établis à la signature des présentes, conformément au budget prévisionnel figurant en Annexe 2. Cette subvention est ferme et définitive et non révisable à la hausse.

Le versement des subventions se fera en 3 fois selon le budget prévisionnel en annexe avec :

- Le premier versement intervenant à la signature,
- Le deuxième versement à la date anniversaire un an après la signature,
- Le troisième versement à la date anniversaire deux ans après la signature,

Les subventions seront créditées au compte de la FFA selon les procédures comptables en vigueur (cf. Annexe 4 – Relevé d'identité bancaire).

#### **Article 5 : AFFECTATION DE LA SUBVENTION ET ENGAGEMENTS DE LA FFA**

Les subventions accordées devront être utilisées conformément à l'objet défini à l'article 2. Toute contribution inutilisée ou non utilisée conformément à son objet devra être remboursée. Par ailleurs, selon les dispositions prévues à l'article L.1611-4 du code général des collectivités territoriales (CGCT), il est interdit à tout groupement ou à toute association, œuvre ou entreprise ayant reçu une subvention d'en employer tout ou partie en subventions à d'autres associations, œuvres ou entreprises, sauf lorsque cela est expressément prévu dans la convention conclue entre la collectivité territoriale et l'organisme subventionné.

La FFA s'engage à :

- Formaliser les demandes de subventions citées à l'article 4,
- Payer à Green Aero Invest le prix de la location de l'avion électrique dans la limite des subventions effectivement reçues telles que mentionnées à l'article 4.

### **Article 6 : ENGAGEMENTS du LOCATAIRE CENTRE INTER CLUBS**

Le Centre Inter-Clubs s'engage à payer le complément de la location de l'avion pour un montant de « 12 024 € » (douze mille vingt-quatre euros) à la signature de la convention, équivalent à 10.8 % du montant total estimé des coûts éligibles sur l'ensemble de l'exécution de convention, établis à la signature des présentes, conformément au budget prévisionnel figurant en Annexe 2.

Cette contribution pourra être révisée en cas de modification des coûts de location par la société Green Aero Invest.

En tout état de cause, le Centre Inter clubs de Lyon Bron payera l'éventuelle partie résiduelle du prix de la location non couverte par les subventions mentionnées à l'article 4.

En dernière analyse, le Centre Inter clubs de Lyon demeure le seul débiteur de Green Aero Invest en sa qualité de locataire de l'avion.

### **Article 7 : ENGAGEMENTS COMPLEMENTAIRES DU CENTRE INTER-CLUBS**

Le Centre Inter-Club s'engage à signer le contrat de location et à être utilisateur du Velis-Electro et par conséquent respecter les conditions d'utilisation et notamment :

- A payer la livraison de l'avion sur site estimé à 2 600€ (deux mille six cents euros).
- A verser le dépôt de garantie de 9 000€ (neuf mille euros) qui est restituable à la fin de période de location,
- A définir les modalités de suivi des heures de vol y compris les heures supplémentaires au-delà de 24h/mois qui seront payantes (actuellement au prix de 99 € TTC / heure de vol supplémentaire.
- A augmenter sa participation financière en cas d'augmentation des coûts de location.
- A former a minima deux instructeurs par aéroclub.
- A promouvoir des programmes de formation initiale des nouveaux pilotes sur avion électrique.
- A inciter le lâché des pilotes sur avion électrique,

### **Article 8 : ENGAGEMENT COMPLEMENTAIRE AEROPORTS DE LYON**

ADL s'engage à mettre à disposition gratuitement durant la convention les puissances électriques pour l'avion ainsi que la mise à disposition gratuitement du stationnement sous hangar ou parking abrité.

### **Article 9 : RESPONSABILITES DES PARTIES**

Les Parties s'engagent à respecter l'ensemble des obligations mises à leur charge par les lois et règlements en vigueur.

Le Centre Interclub de Lyon Bron est seul responsable des dommages causés liés à l'exploitation de l'avion électrique dont il a la garde.

Les Parties reconnaissent que la responsabilité de la FFA est strictement limitée à ses engagements cités à l'article 5.



## **Article 10 : COMMUNICATION**

La FFA s'engage à mentionner le soutien apporté par **les communes et l'Académie signataires** (notamment en apposant le logo de chacun sur l'avion) sur les documents destinés au public ainsi qu'à l'occasion de toute manifestation publique ou opération médiatique qui pourrait être organisée par ses soins en local. Elle s'engage par ailleurs, à ce que les relations qu'elle pourra développer en direction des partenaires privés ou publics, dans le cadre d'opérations de mécénat ou de parrainage, ne puisse en aucune manière porter atteinte à l'image des signataires.

Le Centre Inter- Club, la FFA et Aéroports de Lyon s'engagent conjointement à effectuer à minima un événement par an autour de l'avion électrique ainsi qu'un rapport opérationnel et technique en fin de chaque année civile..

PROJET

## **Article 11 : PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL**

Chaque partie à la Convention est tenue au respect des règles relatives à la protection des données à caractère personnel, auxquelles elle a accès pour les besoins de l'exécution de la Convention.

En cas d'évolution de la législation sur la protection des données à caractère personnel en cours d'exécution de la Convention, les modifications éventuelles demandées par le représentant du Concessionnaire, afin de se conformer aux règles nouvelles, donnent lieu à la signature, par les parties à la Convention, d'un avenant.

<p><b>Pour La Fédération Française Aéronautique</b> Nom : XXX Titre : XXX</p> <p>Date : Signature :</p>	Cachet du titulaire
<p><b>Pour L'Académie aéronautique Auvergne Rhône Alpes</b> Nom : XXX Titre : XXX</p> <p>Date : Signature :</p>	Cachet du titulaire
<p><b>Pour la mairie de Chassieu</b> Nom : XXX Titre : XXX</p> <p>Date : Signature :</p>	Cachet du titulaire
<p><b>Pour la mairie de Décines-Charpieu</b> Nom : XXX Titre : XXX</p> <p>Date : Signature :</p>	Cachet du titulaire
<p><b>Pour la mairie de Saint-Priest</b> Nom : XXX Titre : XXX</p> <p>Date : Signature :</p>	

<p>Pour <b>Académie aéronautique Auvergne Rhône Alpes</b></p> <p>Nom : XXX Titre : XXX</p> <p>Date : Signature :</p>	<p>Cachet du titulaire</p>
<p>Pour Le Centre Inter Clubs Lyon Bron (CICLB)</p> <p>Nom : XXX Titre : XXX</p> <p>Date : Signature :</p>	<p>Cachet du titulaire</p>
<p>Pour la société Aéroports de Lyon, Monsieur Tanguy Bertolus Président du directoire des Aéroports de Lyon</p> <p>Date : Signature :</p>	<p>Cachet Aéroports de Lyon</p>

**Article 12 : Annexes**

Bordereau des annexes\_:

- Annexe 1 Schéma Projet avion électrique Lyon-bron
- Annexe 2 Budget prévisionnel et calendrier des appels de fond
- Annexe 3 GREEN AERO INVEST – Contrat de location 20221219
- Annexe 4 Relevé d'identité bancaire FFA
- Annexe 5 Charte pour l'environnement de l'Aéroport Lyon-Bron ;

PROJET

**Budget Avion électrique Lyon-Bron Aéroport et appels de fond prévisionnel**

Revenus	Par an	Total (3 ans)		01/03/2023	01/03/2024	01/03/2025	01/03/2026
Académie Aéronautique Auvergne Rhône-Alpes	15 000 €	<b>45 000 €</b>	40,5%	15 000 €	15 000 €	15 000 €	- €
Mairie de Décines	4 500 €	<b>13 500 €</b>	12,2%	4 500 €	4 500 €	4 500 €	- €
Mairie de Bron	4 500 €	<b>13 500 €</b>	12,2%	4 500 €	4 500 €	4 500 €	- €
Mairie de Chassieu	4 500 €	<b>13 500 €</b>	12,2%	4 500 €	4 500 €	4 500 €	- €
Mairie de Saint-Priest	4 500 €	<b>13 500 €</b>	12,2%	4 500 €	4 500 €	4 500 €	- €
Le Centre Inter Clubs Lyon-Bron (CICLB)	4 008 €	<b>12 024 €</b>	10,8%	4 008 €	4 008 €	4 008 €	- €
<b>TOTAL</b>	<b>37 008 €</b>	<b>111 024 €</b>	<b>100%</b>	<b>37 008 €</b>	<b>37 008 €</b>	<b>37 008 €</b>	<b>- €</b>
<b>Charges</b>							
Montant de l'abonnement GreeAerolease HT	30 840 €	<b>92 520 €</b>	83%	30 840 €	30 840 €	30 840 €	- €
TVA	6 168 €	<b>18 504 €</b>	17%	6 168 €	6 168 €	6 168 €	- €
<b>TOTAL</b>	<b>37 008 €</b>	<b>111 024 €</b>	<b>100%</b>	<b>37 008 €</b>	<b>37 008 €</b>	<b>37 008 €</b>	<b>- €</b>
<b>BILAN</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>		<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>	<b>- €</b>
<b>Divers</b>							
Estimation livraison de l'avion sur site à la charge du CICILB				2 592 €			
Dépôt de garantie à la charge du CICLB				9 000 €	- €	- €	- 9 000 €
Heure supplémentaire au-delà de 24h/vol 99€ TTC							



Montant de l'abonnement mensuel (HT)	2 570 €
Montant de l'abonnement annuel (TTC)	3 084 €
Engagement 36 mois	<b>111 024 €</b>
Engagement par an	37 008 €

# Charte pour l'environnement de l'aéroport de Lyon-Bron 2022-2027

## Préambule

Créé en 1910, l'aéroport Lyon-Bron s'étend sur les terrains des communes de Bron, Chassieu et Saint-Priest.

À partir de 1975, l'ensemble des vols réguliers effectués à l'aéroport Lyon-Bron ont été transférés vers l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, anciennement dénommé Aéroport de Lyon-Satolas. Depuis, l'aéroport Lyon-Bron n'a plus vocation à accueillir des vols commerciaux réguliers de passagers, ni les vols aéropostaux.

Les activités de l'aéroport impactent les communes de Bron, Saint-Priest, Chassieu, Décines-Charpieu, et Vaulx-en-Velin. 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 ce document est celui d'un accord relatif 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.

Cette charte, qui s'inscrit de fait dans l'application de la réglementation en vigueur et dans un esprit de priorité absolue donnée à la sécurité des vols, est le fruit d'échanges qui ont eu lieu au sein d'un groupe de travail issu de la commission consultative pour l'environnement, en octobre et novembre 2021. Elle constitue une évolution et un élargissement des chartes signées précédemment.

Compte tenu de la nécessité de mettre en place toutes les mesures compatibles avec une exploitation soutenable et engagée dans la transition écologique et de préserver la qualité de vie des riverains, chacun, en ce qui le concerne, s'engage à respecter les dispositions qui suivent.

Les engagements pris dans les précédentes chartes restent applicables. Ils sont rappelés en annexe.

## I. Maîtriser les nuisances et réduire la gêne

### Article 1er. - 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 de 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. Dans le cadre de la charte pour l'environnement 2016-2021, le gestionnaire avait limité le nombre de mouvement, hors avions électrique à 80.000 mouvements.

**Engagement** : Le gestionnaire limitera les mouvements totaux par an au sein d'une enveloppe de 75.000.

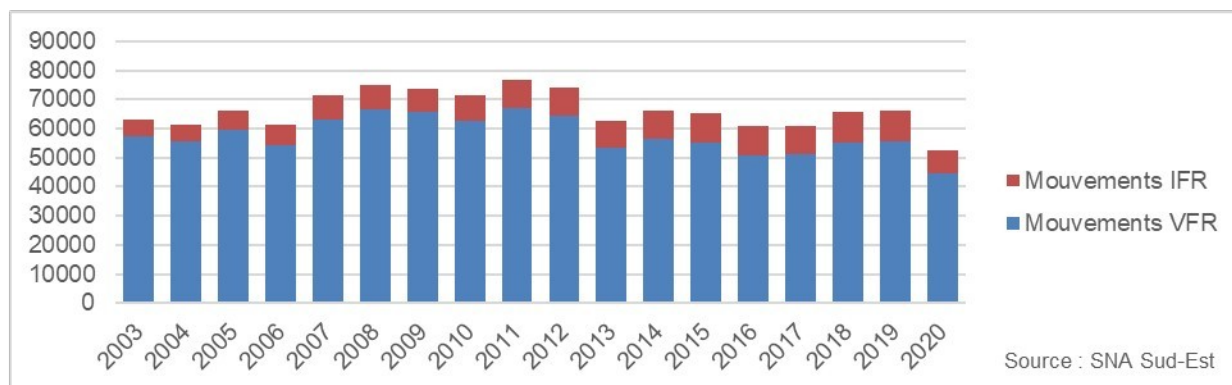
Les mouvements annuels seront comptés de façon exhaustive suivant la méthode nationale de comptage de la DSNA (par la tour de contrôle).

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanente

Indicateur de réussite : non dépassement du plafond

### INFOGRAPHIE : Évolution historique du nombre de mouvements



### Article 2 – Exemption au profit des aéronefs électriques

**Contexte** : Afin de limiter les nuisances sonores des activités de formation, les industriels et exploitants 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.

### Article 3. - Limitation du nombre d'écoles de pilotage

**Contexte** : Une part importante des mouvements sur l'aéroport de Lyon-Bron sont liés à la formation des pilotes (tour de piste d'entraînement). Ces formations sont organisées par les écoles de pilotage et les aéroclubs. Les écoles de pilotage qui font des tours de piste sont au nombre de 2. 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

### Article 4. - Trajectoires VFR décollage face au Nord

**Contexte** : Afin de réduire les nuisances sonores pour les communes riveraines, des trajectoires de moindre bruit sont privilégiées. Il n'est toutefois pas possible de modifier les trajectoires au profit des moins impactantes car, pour des raisons de sécurité, les appareils VFR (vol à vue) doivent 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). 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 événements)

### Article 5. - 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** : 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) pour minimiser l'impact sur la commune de Saint-Priest.

Responsable de l'engagement : le service de la navigation aérienne

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : Comptabilisation des FNE (fiches de notification des événements)

## Article 6. – Outil de monitoring 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 comme un train suit des rails ou une automobile une route. Ces repères physiques terrestres n'existent pas en vol. Le pilote doit travailler en trois dimensions et est soumis à des facteurs extérieurs qui peuvent influencer sa trajectoire 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 monitoring 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 monitoring des trajectoires 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 trajectoire 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).

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : courant 2023

Indicateur de réussite : mise en service du système de suivi des trajectoires

## Article 7. – 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).



Par ailleurs, l'externalisation des tours de piste d'entraînement visant à limiter les nuisances sonores vis-à-vis des communes riveraines et les vols de courte durée génèrent des survols répétitifs et sont source de nuisances sonores. Afin d'en limiter les effets localement, le levier le plus efficace et simple 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 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars) :

- Du lundi au vendredi : avant 8h00 et après 19h00 ;
- Le samedi : avant 9h00 et après 18h00 ;
- Le dimanche et jours fériés : avant 9h00 et après 12h00.

Les tours de piste d'entraînement sont interdits durant la période **d'été** (du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre) :

- Du lundi au vendredi : avant 8h00 puis de 12h00 à 14h00 et après 19h00 ;
- Le samedi : avant 9h00 et après 12h00 ;
- Le dimanche et jours fériés : pas de vols d'entraînement.

Si les constructeurs des appareils électriques font la démonstration de la plus-value sonore de leur production telle qu'indiqué à l'article 2, 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 2022

Indicateur de réussite : respect des restrictions

## **Article 8. – 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 classent 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 (les sociétés 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.

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 dans le cadre de l'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. Au 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour les appareils basés avant la signature de la charte et ne respectant pas les critères.

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

## Article 9. – 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

## Article 10. - 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 procédure de moindre bruit.

**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

INFOGRAPHIE : Illustration des procédures de moindre bruit - l'impact sonore d'adopter une pente de montée plus forte.

## Article 11. - 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 de 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

## Article 12. – 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

## II. Travailler dans la transparence et la concertation

**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.

### Article 13. – Instances de concertation

**Engagement** : Les instances de concertation et de dialogue sont la commission consultative pour l'environnement de l'aéroport de Lyon-Bron, qui se réunit au moins une fois par an sur convocation du préfet, et le comité de suivi des engagements pour l'environnement qui se réunit deux fois par an sur convocation du gestionnaire.

En cas de besoin, un comité technique ad hoc se réunira sur un sujet demandant des approfondissements. Il pourra aussi se réunir à la demande d'une commune riveraine. La demande devra être adressée au préfet par lettre recommandée avec accusé de réception.

Lorsqu'un titulaire est présent, son suppléant est admis à assister à la séance sans pouvoir ne participer ni aux débats ni aux votes.

Des intervenants non-membres pourront être invités, selon les besoins et 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 technique. Ils ne disposeront pas de droit de vote.

Responsable de l'engagement : préfecture du Rhône

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : respect du nombre de rencontres prévues

### Article 14. – Tableau de bord environnemental

**Engagement** : Une fois par an, ADL présentera en CCE le suivi de la charte environnementale de l'aéroport appuyé d'un tableau de bord environnemental qui comprendra obligatoirement le suivi des indicateurs suivants :

- Trafic aéronautique annuel, mensuel, en distinguant :
  - Le nombre de mouvements IFR et VFR (arrivés et départs) ;
  - Les vols locaux VFR (dont tours de piste) ;
  - Les vols en transit ;
  - Les vols de nuit (22h30-6h30) en distinguant pour les avions :
    - Les vols sanitaires ;

- Les vols d'État ;
- Les autres vols nocturnes.
- Et les vols d'hélicoptères par catégorie :
  - Gendarmerie, Sécurité civile, SAMU, d'une part ;
  - Sociétés et aéroclubs, d'autre part.
- Bilan du système de mesure de bruit (une proposition sur les emplacements des stations et la périodicité des mesures sera faite au comité de suivi de la), deux fois par an ;
- Bilan anonyme des anomalies constatées par rapport à l'AIP lors des contrôles GTA demandés par les services de l'État ou sur saisine du médiateur ;
- Bilan anonyme des sanctions internes prononcées par les Aéroclubs ;
- Présentation d'une synthèse des réclamations ;
- La liste des évènements exceptionnels programmés ;
- Présentation de l'impact économique de la plateforme sur l'économie locale / régionale (création / disparition d'entreprises, évolution annuelle des emplois directs, projets immobiliers, etc.) ;
- Présentation de la liste des appareils basés et autorisés en tour de piste, tenue par la direction de la sécurité de l'aviation civile Centre-Est et critères de sélection, liste avions basés annexée ;
- Nombre de jours d'application des mesures anti-pollution ;
- Suivi annuel des émissions de CO2 ;
- Quantité de produits phytosanitaires utilisés annuellement ;
- Nombre de présentations publiques de la charte par les Communes et les associations.

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

Les communes sont autorisées par les propriétaires des données produites dans ce tableau de bord environnemental à les publier dans leurs supports de communication.

Deux fois par an, le gestionnaire transmettra aux membres de la CCE les indicateurs suivants :

- Le nombre de mouvements IFR et VFR (arrivées et départs)
- Le nombre de réclamations

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



## Article 15. – Pour les communes

**Contexte** : Les élus des communes de Bron, Saint-Priest, Chassieu, Décines-Charpieu et Vaulx-en-Velin sont des maillons essentiels de la proximité et de la cohésion au quotidien 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), notamment sur les outils de communication, physiques et numériques, afin de garantir une information transparente sur les zones où l'impact sonore actuel ou futur de l'aéroport limite le droit à construire.

Ils s'engagent par ailleurs à témoigner de la démarche collective visant à en limiter les impacts, portée dans le présent document.

Responsable de l'engagement : les communes riveraines

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : information effectivement disponible sur les sites internet des communes

## Article 16. – Autres informations

**Contexte** : Il arrive parfois qu'une situation inhabituelle génère des nuisances (salon aéronautique, calibrage des instruments de navigation, vols spéciaux, ...). Il est important que les parties prenantes puissent en avoir connaissance en amont autant que possible afin de jouer leur rôle de proximité avec les populations riveraines.

**Engagement** : L'aéroport diffusera systématiquement un communiqué lors d'événements ponctuels exceptionnels par le biais d'un message électronique à l'intention des personnes qui se seront inscrites sur la liste de diffusion (élus, membres de la CCE et les communes riveraines).

La liste des événements 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

## Article 17. – 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 ADL selon des formes identiques à la demande (lettre, téléphone, Internet) dans un délai de 14 jours. De manière exceptionnelle, et dans le cas d'une impossibilité de joindre le plaignant par téléphone, une réponse écrite (courriel) à une réclamation déposée par téléphone sera envoyée.

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)

### Article 18. – 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 récurrent, périodicité). Il concernera les communes de Saint-Priest, Bron, Chassieu, Décines 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

## III. Promouvoir la diffusion de la Charte

### Article 19. – 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 de 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

## Article 20. – Mesures de sensibilisation des parties prenantes

**Engagement** : Afin de toucher le plus grand nombre, les engagements des acteurs locaux pour l'environnement seront consultables sur le site de l'aéroport Lyon-Bron (adresse du site).

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : présence effective de la charte sur le site internet

**Engagement** : Les signataires de la charte s'engagent à la diffuser et l'expliquer auprès de leurs membres et du grand public. Ils s'engagent aussi, sur leurs périmètres respectifs, à témoigner du travail réalisé en commun entre les parties prenantes.

Responsable de l'engagement : l'ensemble des signataires de la charte

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : nombre de communication publiques annuelles de la charte par les Communes et les associations

**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

#### Article 21. – Mesures de sensibilisation des pilotes.

**Engagement** : Les aéroclubs, écoles de pilotage et compagnies aériennes basés ont l'obligation de porter un message renouvelé, une fois par an, en direction des pilotes et instructeurs sur la base d'un module de « sensibilisation à la riveraineté » proposé par le gestionnaire. Il reprendra les grandes lignes de la présente charte. Il sera signé par chaque récipiendaire. Le nombre de signataire 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

## IV – Limiter les émissions de CO2 et préserver la qualité de l'air

**Contexte** : Situé en zone urbaine, le gestionnaire et les usagers de l'aéroport de Lyon Bron portent une attention particulière aux émissions de CO2 et de polluants atmosphériques.

#### Article. – 22 Baisser les émissions de CO2

**Engagement** : le gestionnaire s'engage à mettre en œuvre un plan de management de ses émissions de CO2 (périmètre 1 et 2) certifié « Airport Carbon Accreditation » dès 2022.  
Il s'engage par ailleurs à baisser ses émissions de CO2 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 CO2

#### Article. – 23 Limiter les émissions de polluants atmosphérique

**Engagement 21-1** : 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 J+1 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 :

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/PNAC\\_pic\\_pollution\\_prolonge.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/PNAC_pic_pollution_prolonge.pdf)

Temporalité de réalisation : permanent

Indicateur de réussite : nombre de jours de restriction

**Engagement 23-2** : 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 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 23-3** : 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 24-4** : Le gestionnaire s'engage à mettre à disposition gratuitement les puissances électriques pour les avions école électriques.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : 2023

Indicateur de réussite : puissances électriques installées en 2023



**Engagement 24-5:** 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 : A partir de 2023

Indicateur de réussite : suivi projet en CCE

**Engagement 24-6 :** Le gestionnaire s'engage à étudier le déploiement d'une centrale photovoltaïque en ombrières sur ses parkings voitures compatible avec les contraintes aéroportuaires.

Responsable de l'engagement : le gestionnaire

Temporalité de réalisation : 2023

Indicateur de réussite : suivi projet en CCE.

## V – Préserver la biodiversité

**Contexte :** La zone aéroportuaire est une des dernières « 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.

### Article 25 Inventaire de la faune

**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

### Article 26 Préservation de la faune

**Engagement 26-1 :** 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 26-2** : 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

## VI – Préserver la ressource en eau

### Article 27 Réduire les consommations d'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

## VII Dispositions finales

### Article 28. – Mesures de sanction internes aux aéroclubs.

**Engagement** : Les aéroclubs basés à l'aéroport Lyon-Bron proposeront, à l'occasion de la CCE de 2022, un schéma de sanctions internes pour leurs membres en cas de non-respect de la charte. Il sera intégré dans leur règlement intérieur.

Responsable de l'engagement : les aéroclubs

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.

## Article 29. 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 8, 9 et 10 (classification CALYPSO, 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 contrevenant à ces consignes et pour lesquels un PV d'infraction sera établi par la gendarmerie des transports aériens pourront être traduits en commission de discipline des personnels navigants.

Responsable de l'engagement : la DSAC-CE

Temporalité de réalisation : à partir de 2022

Indicateur de réussite : mise à jour de l'AIP

## Article 30.- 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
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. :	Plan Local d'Urbanisme
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

## Annexe 1 Rôle et responsabilité

Précisions sur les rôle et responsabilité des différents acteurs et du contrat de concession d'ADL.

Répartition des actionnaires des Aéroports de Lyon de la façon suivante :

- 60% consortium (Vinci Airports 30%, Caisse des Dépôts 15% et Crédit Agricole 15%)
- 25% Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon Métropole
- 7% Métropole de Lyon
- 3% Conseil Départemental du Rhône
- 5% Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes

## Annexe 2 Rappel des engagements pris dans les précédentes chartes

*Pour mémoire, les engagements des pilotes issus de la charte de 2010 et de 2015 restent valables :*

Adopter un régime pente max au décollage.

Dans des conditions météorologiques favorables, adopter une altitude de 2400ft en entrée de CTR et 2000ft en sortie.

Ne prolonger les vent-arrières que sur demande du contrôle ou nécessité de sécurité.

Rappel du virage standard vers l'étape de base :

- 34 : Avant l'intersection A43 / Rocade Est de manière à éviter les habitations de Saint-Priest.
- 16 : Travers carrefour des 7 chemins visible sur la gauche de l'appareil, afin d'éviter les habitations de Décines.

Les associations aéronautiques et écoles de pilotage sensibiliseront tous les pilotes, confirmés et débutants, au respect du voisinage, des trajectoires, des altitudes et des zones à éviter.

Annexer la carte VAC

Plaquette règles d'utilisation des Aéroclubs

INFOGRAPHIE : trajectoires + fond de plan des communes