

OBSERVATIONS DES ASSOCIATIONS DANS LE CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE SEPTEMBRE 2013 AU SUJET DE LA MODIFICATION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AEROPORT DE BRON.

En préambule sur la forme de l'enquête publique, comme certains l'ont déjà indiqué lors d'autres enquêtes publiques réalisées sur la Commune de Vaulx-en-Velin, nous souhaitons émettre le souhait que ce type de dossier (Enquête Publique) puisse être présenté aux habitants d'une façon plus moderne et plus simple et que les habitants puissent alors s'exprimer plus aisément. Nous proposons d'amener les enquêtes vers les habitants et non le contraire en mettant en place une dématérialisation de ce type de dossier et une éventuelle participation via internet. Les dossiers devraient pouvoir être photocopiés et photographiés pour être diffusés, connus et commentés par tous et non par quelques-uns. Les règles des enquêtes publiques doivent changer et dans notre démocratie c'est urgent car leur caractère confidentiel les fait devenir lointaines et suspectes alors qu'elles posent de vraies questions pour la vie quotidienne des populations et que les pouvoirs publics ont besoin des citoyens pour améliorer leurs projets.

Les associations souhaitent faire les remarques suivantes :

- Dans les années 60, l'activité aéroportuaire de Lyon qui était concentrée sur le site de Bron a été délocalisée sur Satolas en rase campagne. Ce transfert d'activité avait été obtenu par le maire vaudais de l'époque, René Carrier, qui avait refusé le développement des constructions sur Vaulx-en-Velin tant que l'aéroport de Satolas ne serait pas construit. Lorsque cela fut fait, la construction de la ZUP pu démarrer et la population vaudaise passa alors de 8.500 habitants à plus de 40.000, dans un environnement débarrassé de tous les gros avions. Le site de Bron devenait alors un aérodrome principalement affecté à l'aviation de tourisme, aux hélicoptères et à quelques jets, dans un environnement très urbanisé. **Pourquoi revenir sur la protection acquise des populations ? Pourquoi réactiver l'aviation lourde et bruyante sur l'aéroport de Bron ? Pourquoi générer de plus en plus de nuisances sonores, de pollution atmosphérique, de stress à toute une population que l'on a fait venir à Vaulx-en-Velin justement parce qu'elle serait protégée ?**

- Le projet indique que le trafic sur l'aéroport de Bron va quasiment doubler dans les 15 prochaines années. Pourquoi une telle augmentation qui n'est pas justifiée ni argumentée. Est-ce pour compenser l'absence de troisième piste de St Exupéry ? Est-ce pour créer une sorte d'Orly Lyonnais ? En aucun cas une telle augmentation n'est envisageable pour les riverains concernés. Les chiffres de trafic doivent donc être revus. **Le nombre de mouvements sur l'aéroport de Bron ne doit pas augmenter.**

- En complément du point précédent, le projet prévoit une forte augmentation du trafic de l'aviation d'affaire et une évolution plus faible de l'aviation de tourisme. En aucun cas il ne peut-être envisageable pour les populations impactées de voir une augmentation de l'aviation lourde et bruyante compenser une baisse du nombre de « petits avions ». **Un système de vase compensatoire ne doit pas être retenu car il aboutirait à plus de nuisances à nombre constant de mouvements.**

- Pourquoi l'agrandissement de l'aéroport de Bron a-t-il commencé il y a quelques années avec la création de nouveaux grands hangars pouvant accueillir de gros avions, alors que la modification du PEB n'avait pas été lancée ? Il semble que le Grand Lyon ait décidé de mettre les habitants devant le fait accompli de plus de nuisances et de plus d'avions.

- Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) ne mentionne pas l'aéroport de Bron (et donc encore moins son développement). Pourtant en introduction du document final du SCOT approuvé par le Grand Lyon est-il indiqué que c'est un « Document issu de la loi sur la Solidarité et le renouvellement urbain, il fixe le cap pour les politiques publiques en matière d'habitat, d'économie, de déplacements et d'environnement pour les vingt prochaines années. Parce que la ville qui se construit sous nos yeux jour après jour, a besoin pour son

développement d'un cadre pensé dans la longue durée ». Or le SCOT n'en parlant pas, l'aéroport était donc destiné à décliner, voire à fermer. **L'enquête publique en cours pour modification du PEB de l'aéroport de Bron, n'est donc pas valable sans une modification préalable du SCOT. Dans cette attente elle ne peut pas se poursuivre et l'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du trafic doivent être stoppés.**

- Le projet de modification du PEB de l'aéroport de Bron a été lancé en 2004. Il a abouti à un début d'enquête publique le 6 septembre 2013. Cette procédure a duré très longtemps. Ce délai pose de nombreuses questions :

- Les études ont duré 5 ans. Cela semble très long pour des campagnes de mesures de bruit et des calculs de simulation numérique. Pourquoi cela a-t-il été si long ?

- L'arrêté préfectoral qui a lancé l'enquête publique a été signé le 3 décembre 2010 et les communes ont pu s'exprimer jusqu'en avril 2011. Rien ne s'est passé entre avril 2011 et septembre 2013. Pourquoi un tel immobilisme de la part des autorités en charge du dossier ?

Malheureusement pendant ce temps de nombreuses autorisations de construire étaient données, beaucoup de constructions se faisaient sans prendre en compte les nouvelles normes qu'imposera le futur arrêté. Est-ce pour aider au bétonnage à moindre coût du Carré de Soie qu'une telle lenteur a été imposée ? Malheureusement cette inaction a créé une spoliation pour les propriétaires des logements construits pendant ce temps. Et elle va encore créer de la spoliation pour tous les logements dont les permis ont été et seront demandés jusqu'à la signature de l'arrêté modifiant le PEB. **Les associations demandent qu'une enquête administrative soit menée pour éclaircir cette lenteur des services de la DGAC et de la Préfecture.**

- Une nouvelle zone de bruit (D) est créée. Elle va dévaloriser de fait les constructions récentes situées dans cette zone et toutes celles à venir. Il n'est pas indiqué le système d'aides à l'isolation qui est prévu. **Pour compenser la spoliation de bon nombre d'acheteurs récents de logements en zone D (voir point précédent), il est obligatoire de prévoir des subventions publiques pour l'isolation phonique.**

- Il semble qu'un projet de construction d'un hangar de maintenance des Falcon soit à l'ordre du jour. Pourquoi un tel sujet n'est pas inscrit dans le dossier d'enquête publique ? Cela signifie-t-il que des avions en panne ou dangereux vont survoler notre ville ? Quels seront les risques pour les vaudais ?

- Dans les 18 derniers mois, trois crashes d'avions ont eu lieu entraînant chaque fois la mort des pilotes mais fort heureusement aucune victime parmi la population au sol. Le projet de nouveau PEB prévoit un doublement du trafic, donc un doublement des risques de crash, donc un doublement du danger pour la population vaudaise vivant sous les axes de l'aéroport. Ce sujet n'est pas abordé dans le dossier et cela est regrettable. D'autre part, les pilotes ont pu, pour l'instant, éviter les zones habitées lors des crashes. Que se passera-t-il lorsque des avions auront des avaries au décollage ou à l'atterrissage et que toutes les zones actuellement libres seront construites ? Il semble plus cohérent, si le trafic sur l'agglomération lyonnaise doit augmenter, que cela se fasse à Saint-Exupéry dont les alentours sont faiblement densifiés et qui assure une meilleure sécurité pour tous en cas d'accident.

- Il est surprenant que le dossier présenté ne comporte pas d'étude de l'impact du bruit et de la pollution des avions sur la santé de la population. Pourtant le stress généré un peu plus chaque année aux populations les plus touchées (sur le quartier de la Soie principalement) par les nuisances de l'activité aérienne augmente de façon régulière. Il n'y a pas non plus d'avis de l'ARS (Agence Régionale de Santé) ni du Ministère de la Santé. Il serait utile qu'un tel ajout soit fait afin de pouvoir connaître de tels impacts, faire un état 0 de la situation et de suivre les impacts sur la santé des populations au fil du temps. **Le dossier doit donc être complété par un volet « Santé ».**

- Dans la liste des avions passant sur Bron, certains sont sciemment oubliés. Ainsi par exemple le jeudi 26 septembre la ville de Vaulx-en-Velin a été survolé aux alentours de 19h par un British Aerospace 146 en direction du Sud (pour atterrir). Cet appareil très bruyant qui est un quadriréacteur (voir photo type) n'est pas repris dans la liste des appareils actuels ni futurs prévus sur la plateforme. Aucun quadriréacteur n'est d'ailleurs mentionné dans le détail ou par type. Et pourtant selon les services de l'aéroport un tel appareil n'est pas rare sur

l'aéroport de Bron. Pourquoi un tel oubli ? La liste des appareils présentée en page 15 du dossier d'enquête publique a-t-elle été faite de façon sérieuse ? Il serait utile de remettre à jour ce point de l'étude.



- Plusieurs mairies ne se sont pas exprimées lors de la phase de consultation. Cette absence est préjudiciable car au final leurs avis sont réputés positifs faisant alors pencher la balance vers un avis global favorable (5 contre 3) alors que deux des mairies qui ne se sont pas exprimées ne sont pas ou peu concernées (Mions et Villeurbanne), elles n'auraient d'ailleurs pas dues être questionnées. Le résultat aurait alors été de 3 « pour » et 3 « contre ».

- Lors de l'enquête publique en cours, des permanences ont été faites dans plusieurs mairies. La répartition des permanences semble avoir été réalisée de façon assez critiquable. Ainsi la Ville de Vaulx-en-Velin qui supporte 22% du trafic total et 75% du trafic des gros avions n'a eu qu'une seule permanence (le deuxième jour) alors que la Ville de Bron a eu deux permanences (au début et à la fin) et qu'officiellement, selon le dossier, aucun trafic aérien ne survole cette ville ! Pourquoi une telle répartition du temps d'écoute du Commissaire enquêteur en défaveur des vaudais pourtant très mobilisés contre le présent projet ?

- La Commission Consultative de l'Environnement ne comporte pas de représentant de la ville de Vaulx-en-Velin (ni élu, ni association). Cette situation est incompréhensible au regard du fait que Vaulx-en-Velin supporte 22% du trafic total et 75% du trafic des gros avions. Bien que cette question ne soit pas directement en rapport avec le présent sujet, les associations souhaitent que M le Commissaire Enquêteur puisse leur apporter une réponse à ce sujet. De même, pour quelles raisons certaines communes sont surreprésentées en regard des avions qui les survolent ou du peu de nuisances qu'elles doivent supporter (Bron par exemple).

Comme suite à l'ensemble de ces remarques, nos associations demandent :

- La remise à plat de l'étude du nouveau PEB, et la mise en conformité du SCOT en relation avec l'activité de l'aéroport de Bron,
- La stabilisation impérative du nombre de mouvements sur l'aéroport pour les 20 prochaines années et l'impossibilité de compenser entre type d'aéronefs (ne pas remplacer la baisse du nombre de petits avions par une augmentation du nombre de gros porteurs),
- Face à la perte de valeur actée des logements en zone D, la mise en place obligatoire d'aides publiques à l'isolation pour tous les logements (anciens, récents, futurs) qui seraient dans cette zone ; si tel n'était pas le cas, la création de cette zone D devrait être abandonnée pour éviter la spoliation des vaudais,
- Que plus aucun permis de construire ne soient accordé aux anciennes normes d'isolation phonique.

L'ensemble des associations vaudaises se prononcent donc CONTRE le nouveau Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Bron. Elles regrettent certaines lacunes du dossier. Elles regrettent l'absence d'avis (qui devient un avis favorable) de la Ville de Vaulx-en-Velin. Elles regrettent la spoliation d'une grande partie des vaudais par la faute de la mise en stand-by de ce nouveau PEB pendant de nombreuses années. Elles regrettent que ce même stand-by fasse qu'actuellement de très nombreux logements sont d'ores et déjà condamnés à être obsolètes à très court terme alors qu'élus, pouvoir publics et promoteurs connaissaient cette évolution de la réglementation. En soutien à leur action et à ce présent document, les associations remettent ce jour à M le Commissaire 1149 signatures (certaines commentées) de vaudaises, vaudais et autres personnes sensibilisées par ce dossier.