

## **Le Conseil,**

Vu le rapport du 26 février 1997, par lequel monsieur le président :

### **A - Expose ce qui suit :**

Je vous soumetts, pour avis, le dossier d'instruction locale concernant la révision de l'avant-projet de plan masse (APPM) de l'aéroport de Lyon-Satolas que monsieur le préfet du Rhône m'a fait parvenir en me demandant de faire délibérer le conseil de communauté sur ce dossier.

### **Objet et enjeux de la consultation**

La consultation qui s'engage est une étape importante du développement de l'aéroport et de son inscription dans le schéma directeur des infrastructures aéroportuaires prévu par la loi du 4 février 1995 sur l'aménagement et le développement du territoire.

Cette consultation porte sur la révision de l'APPM de l'aéroport approuvé en 1970, qui doit être modifié pour tenir compte des perspectives de développement en hausse de la plate-forme multimodale.

Le développement de la plate-forme multimodale est un enjeu essentiel pour le rayonnement de la métropole lyonnaise et donc pour son avenir à moyen et long termes. Lyon-Satolas doit tendre vers un rôle de première plate-forme aéroportuaire du sud-est européen et la communauté urbaine de Lyon doit soutenir cette ambition.

L'avant-projet de plan masse fixe les orientations fondamentales de l'aéroport dans son développement définitif en ce qui concerne l'emprise, l'implantation des pistes et des voies de circulation principales, les zones d'installation et les surfaces de dégagement qu'impose son fonctionnement.

L'APPM n'est pas opposable aux tiers en lui-même mais par les documents qu'il modifie (les emprises doivent être reprises dans les plans d'occupation des sols) ou qu'il génère : le plan des servitudes aéronautiques et le plan d'exposition au bruit.

L'élaboration de l'APPM a nécessité de réaliser des simulations et des études détaillées sur le plan des servitudes aéronautiques et le plan d'exposition au bruit. Ces deux documents seront précisés et soumis à enquête publique à l'issue de la révision de l'APPM.

La Communauté urbaine est donc concernée à double titre par la révision de l'APPM :

- vis-à-vis du rayonnement de l'agglomération lyonnaise, par l'enjeu de développement de l'aéroport que l'APPM doit préserver et préparer ;

- territorialement, à travers les communes de Meyzieu et de Jonage qui sont comprises dans le périmètre des futurs plans.

### **Développement et orientations fondamentales de l'aéroport**

L'aéroport international de Lyon-Satolas, en quelque vingt ans, s'est affirmé comme un outil essentiel d'ouverture, de développement et d'aménagement de Rhône-Alpes et de l'agglomération lyonnaise.

La forte croissance des trafics observés sur l'aéroport (+ 12,1 % en 1996), les projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse et la réalisation de la gare TGV, la déréglementation des transports aériens en Europe et, enfin, la nécessité de préserver un potentiel à l'évidence exceptionnel ont conduit l'Etat et la chambre de commerce et d'industrie de Lyon, concessionnaire de l'aéroport, à engager dès 1988 une réflexion prospective. Le projet "aéroport de Lyon-Satolas 2015" en est le résultat. Il exprime une vision stratégique et ambitieuse dont l'objectif est de garantir à long terme le rôle de soutien au développement économique et territorial que remplit une telle infrastructure.

L'aéroport est un vecteur essentiel des échanges et de l'économie régionale et locale auxquels il offre plus de soixante-dix lignes régulières dont quarante internationales et près de quarante liaisons charter, printemps et été.

En 1996, près de cinq millions de passagers ont utilisé l'aéroport dont plus de la moitié sur les lignes internationales, ce qui est important. L'impact direct et indirect des activités liées à l'aéroport est également considérable puisqu'il a été évalué à plus de 19 milliards de francs (3 milliards pour les dépenses diverses des entreprises présentes sur le site aéroportuaire, 6,6 milliards pour les dépenses effectuées localement par les passagers non-résidents en Rhône-Alpes et 10 milliards induits par l'effet multiplicateur).

L'aéroport dispose d'excellents atouts pour devenir une grande plate-forme européenne :

- il est le seul aéroport non parisien à posséder une gare TGV et à pouvoir développer des liaisons intermodales ; ceci sera renforcé par les nouvelles infrastructures en projet, autoroutières (grand contournement "est") et ferroviaires (ligne transalpine mixte TGV et fret entre Lyon et Turin notamment) ;
- le rapport de la mission d'étude de la desserte aéroportuaire du grand bassin parisien, présidée par monsieur Douffiagues, précise que l'aéroport de Lyon-Satolas a vocation à devenir la seconde plate-forme de correspondance (un "hub") française après Paris ;
- l'aéroport dispose de capacités d'extension très importantes, sans commune mesure avec celles de la plupart des autres aéroports européens, enclavés dans le tissu urbain ; la position relativement éloignée de l'agglomération lyonnaise devient ainsi un atout majeur.

Pour préserver ces différents atouts, l'aéroport doit prévoir les extensions de capacités qui seront nécessaires à terme.

Les études ont montré que l'ouverture d'une troisième piste sera nécessaire lorsque le trafic franchira le cap des sept millions de passagers, ce qui se produira entre 2003 et 2008 selon les hypothèses de croissance retenues (3 % ou 5 % par an). En outre, l'exemple du développement d'autres aéroports et le potentiel de trafic de Satolas justifient le doublement de la troisième piste à long terme, vraisemblablement aux alentours de 2015. L'aéroport pourvu d'un second doublet de pistes bénéficierait ainsi de la souplesse d'exploitation nécessaire à l'accueil des compagnies aériennes.

Les principales modifications apportées par l'APPM projeté par rapport à celui de 1970 sont les suivantes :

- un doublet de pistes rapprochées C et D remplace la troisième piste unique C prévue en 1970 ; la capacité maximale du système passe ainsi de 75-80 à 90-95 mouvements par heure ;
- les emprises de l'aéroport sont réduites de 3 000 à 2 000 hectares en raison de l'abandon de certaines réserves foncières qui ne sont plus indispensables et de la moindre longueur de piste nécessaire pour gérer les mouvements d'avions, en raison des évolutions technologiques ;
- le zonage de l'aéroport est revu (réservation de la piste D supplémentaire, prise en compte de la ligne et de la plate-forme TGV, du projet de desserte ferrée régionale, etc.).

### **Enjeux environnementaux**

La bonne prise en compte des enjeux environnementaux est indispensable à l'insertion locale de l'aéroport.

Une première étude d'environnement a été réalisée :

- les emprises prévues sur les terres agricoles sont revues à la baisse ;
- la réduction du bruit à la source et donc l'empreinte sonore au sol des avions a fait l'objet de progrès importants et constants ;
- la pollution atmosphérique sera suivie et en partie contrôlée par un ensemble de mesures ;

- la ressource en eau est compatible avec les besoins futurs de l'aéroport et celui-ci sera partie prenante dans la mise en oeuvre du futur schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) visant à rationaliser les usages et la protection de la nappe de l'est lyonnais.

La maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport relève du plan d'exposition au bruit et du plan des servitudes aéronautiques.

Le plan d'exposition au bruit est un outil réglementaire dont l'objet est de maîtriser l'urbanisation future dans les zones exposées, à terme, au bruit des avions. Trois zones sont distinguées : zone A de bruit intense, zone B de bruit fort, zone C de bruit modéré, auxquelles correspondent des prescriptions réglementaires en matière d'urbanisme.

Un nouveau plan d'exposition au bruit devra être établi après l'approbation de l'APPM afin de tenir compte simultanément de la diminution du niveau de bruit des avions, de l'augmentation prévue des trafics et d'une sensibilité des habitants au bruit plus forte qu'auparavant. Les simulations réalisées par les services de l'Etat montrent que deux communes de la Communauté urbaine seraient concernées par un plan d'exposition au bruit plus préventif et donc plus étendu que celui de 1970, Jonage et Meyzieu.

Le plan des servitudes aéronautiques définit les surfaces aériennes qui doivent être libres d'obstacles à une altitude donnée pour permettre le passage des avions (surface de dégagement). La révision de l'APPM entraîne la redéfinition des servitudes aéronautiques dans le sens d'une forte diminution de l'aire de dégagement : le nombre de communes concernées passerait de 76 dans l'ancien plan à 42 dans le nouveau, grâce à l'amélioration des performances des avions et des techniques de guidage radioélectrique.

L'enveloppe des servitudes de dégagement concerne cinq communes de la Communauté urbaine : Jonage, Meyzieu et, de façon très limitée, Décines Charpieu, Chassieu et Saint Priest.

A l'issue de la consultation engagée auprès des partenaires de l'aéroport (collectivités, chambres consulaires et usagers de l'aéroport), monsieur le préfet procédera à un bilan de l'instruction locale et le transmettra au ministre qui saisira le conseil supérieur des infrastructures de la navigation aérienne. L'avant-projet de plan masse sera ensuite approuvé par décision ministérielle. Les plans d'exposition au bruit et des servitudes aéronautiques seront révisés puis soumis à enquête publique ;

**B - Propose** de donner un avis sur la révision de l'avant-projet de plan masse de l'aéroport de Lyon-Satolas qui lui est présenté ;

Vu le présent dossier ;

Vu la loi du 4 février 1995 sur l'aménagement et le développement du territoire ;

Où l'avis de ses commissions développement économique et grands projets et déplacements et voirie ;

#### **DELIBERE**

**Donne** un avis favorable sur la révision de l'avant-projet de plan masse de l'aéroport de Lyon-Satolas qui lui est présenté.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme,  
le président,  
pour le président,