

CHAPONNAY URBANISME

Zones réglementées autour de l'aérodrome : méfiance toujours



■ Le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Lyon Corbas passe mal auprès des communes environnantes, dont Chaponnay. Photo DR

L'été dernier, une enquête publique sur le projet du Plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement de l'aérodrome de Lyon Corbas a eu lieu. Un plan qui passe mal pour certains habitants de Chaponnay.

C'est un projet qui suscite méfiance et mécontentements. Le Plan de servitudes aéronautiques (PSA) doit délimiter les zones réglementées aux alentours de l'aérodrome Lyon Corbas.

Robert Rivoire est un des oppo-

10 C'est le nombre d'accidents d'avion qui ont eu lieu sur la commune depuis 1965.

sants les plus farouches à ce projet. Pour ce membre de l'association de défense de l'environnement de Chaponnay, le PSA n'apportera que des contraintes aux règles d'urbanisme des communes concernées, sans gain sur la sécurité. Et tout cela pour que, selon lui, 200 personnes pratiquent leur activité de loisirs.

« Les contraintes d'urbanisme n'auraient même pas permis d'éviter les accidents qui ont eu lieu »

« Le dernier dossier d'enquête publique qui date de cet été est exactement le même que celui qui a été présenté à la consultation de 2015, sans aucune référence aux avis des collectivités, malgré Robert Rivoire. Il a apporté des contraintes d'urbanisme qui, si elles avaient existé dans le passé, n'auraient même

« Je considère les consultations et autres enquêtes publiques comme une mascarade »

Robert Rivoire, opposant au projet



pas permis d'éviter les accidents qui ont eu lieu. »

La commune a connu dix accidents d'avion depuis 1965, dont le dernier date du 19 février 2017. Ils ont fait, en tout, six morts et trois blessés graves. Un rapport de décembre 2013, intitulé «Élaboration et respect des plans de servitudes aéronautiques», et rendu par le conseil général de l'environnement et du développement durable, souligne l'inutilité d'un PSA pour un aérodrome comme Corbas, voire même une certaine incohérence avec d'autres

pays de la communauté européenne.

Robert Rivoire cite également l'arrêté du 10 octobre 1957, toujours en vigueur, selon lequel le bourg de la commune présentant une zone urbanisée de plus de 1,2 km de côté, son survol devrait être interdit en dessous de 1000 mètres d'altitude. Un arrêté non respecté

selon l'opposant.

De même, Robert Rivoire aimerait que soit interdit à l'école de pilotage de survoler le complexe sportif Gil Laforêt et l'espace Jean Gabin de Chaponnay, lors de ses tours de piste (souvent à moins de 150 mètres d'altitude).

« Comme de plus en plus de consultations et autres enquêtes publiques comme une mascarade, lance-t-il. Elles permettent à quelques personnes extérieures de prendre des décisions pour des citoyens qui sont, eux, concernés, et qui ne sont pas d'accord. Tout cela sous couvert de démocratie. »

De notre correspondant local, Carlos SOTO

REPÈRE

■ L'aérodrome de Lyon Corbas

Il est d'ordre privé, ouvert à usage restreint (uniquement les avions basés à Corbas peuvent l'utiliser, et exceptionnellement d'autres avec autorisation comme le «Pilatus» pour les parachutistes). Il est utilisé par une association disposant de moins de 200 adhérents (pilotes),

par un musée privé, par un club de parachutistes, un de vol à voile et un d'aéromodélisme. Il dispose d'un Plan d'exposition au bruit (PEB) qui impose déjà des contraintes d'urbanisme. Ce PSA a fait l'objet d'une consultation des collectivités fin décembre 2015 et la plupart se sont prononcées contre son utilité.

Qu'est-ce qu'un plan de servitudes aéronautiques ?

Un Plan de servitudes aéronautiques (PSA) délimite les zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou d'obstacles de toute nature est réglementée. L'idée est donc de garder les espaces à proximité de

l'aérodrome libres de tout obstacle, afin d'assurer la sécurité de la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome. L'enveloppe globale des surfaces est ainsi appelée aire de dégagement.