

COMPTE RENDU

COMITE DE TRAVAIL THEMATIQUE « VOILURE FIXE » AERODROME DE VILLEFRANCHE - TARARE PORTES DU BEAUJOLAIS

24 octobre 2024 à 1H00 – CCI Beaujolais à LIMAS

1. LES PARTICIPANTS :

Voir liste en ANNEXE.

2. PREAMBULE :

La CCIB a introduit l'ordre du jour portant exclusivement sur une thématique « Voilure fixe ».

La réunion a fait l'objet d'une présentation sur écran qui sera transmise aux participants.

L'ARAF a pas apporté de document complémentaire comme cela avait été le cas lors du premier comité de travail mais a indiqué que le bilan 2024 des signalements pour gêne sonore s'établissait à environ 4 500.

Nous retiendrons des échanges les remarques suivantes :

3. DONNEES STATISTIQUES

L'analyse des statistiques s'est appuyée sur les données présentées par l'exploitant, la CCIB. L'ARAF a indiqué ne pas avoir tenu à jour les données de signalement dans l'attente de solutions techniques de comptabilisation plus performantes.

L'analyse des statistiques CCIB indique que les mouvements se rapprochent des projections de long terme contenues dans le PEB avec 24900 mouvements estimés pour entre le 1er janvier et le 30 septembre 2024 soit 90,8 mvts/J. Les vecteurs « voilure fixe » constituent 81 % de l'activité totale en 2024.

Focus sur l'activité de fin de semaine:

- Les samedis et Dimanches représentent un peu plus de 26 % du trafic de l'aérodrome. Au global l'activité des WE (70 j) est estimée à 93 mvts/ j soit presque l'équivalent de l'activité quotidienne globale estimée.

Commentaires :

Jusqu'à présent, 22 contrôles ont été effectués depuis le début de l'année et aucune infraction de type « gêne sonore » n'a été enregistrée par les autorités (agent assermenté ou Gendarmerie des transports aériens), la situation de l'aérodrome fait actuellement l'objet d'un suivi resserré comme l'indique l'augmentation des missions BGTA. Durant les JOP, la BGAT a accentué son activité sur la plateforme de façon significative sans évolution notable du taux d'infractions.

4. ECHANGES SUR LA CLASSIFICATION CALIPSO (CLASSIFICATION DES AVIONS LEGERS SELON LEUR INDICE DE PERFORMANCE SONORE) :

Après avoir effectué un rappel sur les principes et les données techniques de cette classification, l'exploitant a indiqué l'état des avions actuellement classés CALIPSO sur l'aérodrome.

Si majorité des aéronefs de l'aéroclub du Beaujolais (à l'exception des deux nouveaux avions récemment acquis de type Elixir) est classée, il est constaté que les autres aéronefs abrités et utilisés sur l'aérodrome ne sont pas classés.

Les représentants de ARAF et de FNE69 ont réitéré leur demande de connaître la classification CALIPSO de tous les avions basés et de doter le remorquer du club de vol à voile (CCVB) d'un silencieux plus performant (grâce aux subventions, reste à charge entre 10 et 20% - source DSAC).

Commentaires :

La classification CALIPSO se veut un processus « ouvert » et non obligatoire qui suit le choix des propriétaires d'avion. Au plan local, une information sur CALIPSO pourrait être effectuée lors de la souscription des nouveaux contrats d'abri. Les mesures incitatives (condition de classement CALIPSO incluse dans le contrat de d'abri pour les avions privés) restent délicates à mettre en œuvre car sur le principe cette classification vise à favoriser le dialogue argumenté entre riverains des aérodromes et usagers de l'aviation légère.

Toutefois, Si les propriétaires d'avion ne sont pas obligés de faire classer leur appareil, la DGAC les y encourage fortement car l'absence de visibilité sur le bruit émis par leur appareil pourra avoir des conséquences sur son exploitation durant les plages horaires où la gestion du bruit s'avère indispensable.

5. LES OUTILS DE SUIVI DES SURVOLS :

L'exploitant de l'aérodrome a introduit l'outil « MONCIEL » en cours de développement par la DSNA et qui devrait être mis à disposition en fin d'année 2024 ou début 2025. Ce portail vise à fournir à tous des statistiques de survol des communes par des vols commerciaux.

L'utilisation de cet outil est orientée vers le suivi des survols des vols commerciaux, ce qui ne correspond pas au besoin des riverains locaux.

D'autres applications ont été développées et sont en services pour suivre le trafic sur certaines plateformes. Ainsi, M. le Maire d'Alix a introduit l'application « CASPER GO » déjà utilisée par les aéroports de Toulouse et de Lyon Saint-Exupéry . Cet outil de monitoring permet de visualiser les trajectoires en direct, en replay et le bruit associé (stations de mesure).

Commentaires :

L'utilisation de « CASPER GO » a été évoquée et semble intéressante. Elle doit toutefois faire l'objet d'études car la solution est active pour suivre le trafic en périphérie d'aéroports où le volume et le type d'aéronefs diffèrent beaucoup des caractéristiques du trafic aérien local de Villefranche-Tarare :

- cette application est-elle en mesure de suivre le trafic de l'aviation légère et de tourisme ?

-l'équipement des aéronefs en transpondeur ou en Automatic dependent surveillance-broadcast (ADS-B) qui est un système de surveillance coopératif pour le contrôle du trafic aérien est il nécessaire pour mettre en œuvre le suivi ?

6. ECHANGES :

Améliorations techniques (motorisation- hélice- carburant)

Les échanges entre les différentes associations de riverains et les représentants des clubs et de l'Association des acteurs économiques (A2A) ont permis de clarifier les contraintes qui caractérisent les équipements aéronautiques :

-Motorisation : tout changement de motorisation implique un investissement important qui reste difficile à soutenir pour les clubs ou les propriétaires. Si la pose de silencieux est une mesure intéressante et efficace, cette opération a un coût non négligeable (environ 10 000 euros).

Le passage aux moteurs de type ROTAX n'est pas adapté aux opérations de retrofit car nécessite une structure avion adaptée.

L'utilisation d'avion à propulsion électrique reste coûteuse, n'est pas entièrement adaptée aux besoins des utilisateurs et demande un investissement en infrastructure (bornes de recharge etc. circuit de maintenance spécifique). L'achat ou la location d'avions électriques pour vols courts et formation restent des questions associées à la gestion des aéroclubs ou des usagers propriétaires.

L'utilisation de carburants de type SP98 utilisés pour les véhicules terrestres à moteur commence à se répandre mais présente des inconvénients liés à l'entretien des infrastructures : Plus économique et utilisé par les moteurs ROTAX et certains autres moteurs après réglages, n'est pas facile à mettre en œuvre car la maintenance des cuves est effectuées par des sociétés aptes à intervenir sur les installations utilisant des carburant aviation homologués, ce qui n'est pas le cas.

L'exploitant suit avec intérêt le développement d'un nouveau carburant aviation, L'UL AERO SUPER + qui est un carburant spécifique de type SP98 (le carburant routier) sans éthanol dédié à l'usage aviation.

Le changement d'hélice (hélice 5 pales) reste surtout adapté aux aéronefs de type remorqueur car permet une diminution importante du bruit mais reste un investissement coûteux.

Vol en planeur – Treuillage

L'essentiel de la gêne sonore est provoqué par les mouvements aériens du remorqueur équipé d'une hélice classique.

Le remarquage par ULM comporte de nombreuses contraintes d'utilisation :

- Décollage de la piste principal (Tarmac)
- Limitations de puissance (facteur de risques)

De la même façon, l'utilisation de treuils n'est pas adapté à la plateforme de Villefranche-Tarare, cette solution a déjà été testée il y a plusieurs années.

Les contraintes d'utilisation ne sont pas compatibles avec l'infrastructure actuelle :

- la déclivité de la piste qui ne permet pas de voir le seuil opposé ;
- la nécessité d'avoir une excellente coordination radio sous supervision de la tour ;



- la proximité de la piste en dur qui devrait être neutralisée (atterrissages et décollages, avec silence radio imposé) pendant les treuillées en raison de la chute du câble après largage (cf accident récent de Challes-les-Eaux) ;
- le très faible nombre de pilotes formés au treuil, au demeurant plus accidentogène que le remorquage.

Carte VAC et Aménagement des horaires :

La nouvelle version de la carte VAC a été présentée, les consignes d'horaires et d'utilisation sont conformes aux modifications demandées. Certains obstacles pourraient cependant faire l'objet d'une publication lors de la prochaine version, notamment l'antenne de téléphonie située près d'Alix, cette antenne sert également de repère lors du tour de piste.

Les échanges concernant les horaires ont fait émerger la problématique du trafic durant les fins de semaine et en particulier durant le créneau 12H00 - 14H00 locales ainsi que la répétitivité des vols.

Ce sujet concerne essentiellement les remorquages et les associations de riverains ont mis en avant la possibilité de limiter le nombre de remorquages successifs pour les remorqueurs à motorisation thermique.

En l'état actuel, cette mesure ne paraît pas envisageable compte tenu des moyens du CCVB qui doit également effectuer des remorquages d'écologie dans le cadre de formations et de baptêmes de l'air.

7. CONCLUSION :

Ce deuxième comité de travail a été consacré aux aéronefs à voilure fixe. Les données statistiques ont confirmé que le trafic voilure fixe constitue plus de 80 % des mouvements de la plateforme et que la différence de mouvements entre les jours en semaine et les Week end reste peu marquée (environ 90 mouvements/jour).

Dans le cadre du suivi des signalements pour gêne sonore, l'ARAF a indiqué avoir enregistré 4 500 signalements. Ces signalements restent difficiles à caractériser dans la mesure où :

- Aucune donnée de géolocalisation n'est rendue disponible ;
- Les données ARAF n'ont pas été mises à jour ;
- Aucune plainte n'a été enregistrée par les autorités.

Les échanges concernant la classification CALIPSO et le suivi des survols ont mis en évidence :

- Le besoin de mieux sensibiliser les usagers de la plateforme sur le classement CALIPSO : des actions d'information pourraient être réalisées dans ce but mais la mise en place de mesures plus incitatives reste délicate à concrétiser ;
- L'existence d'applications spécifiques de suivi sonore des survols telles que l'application « CASPER GO » mise en œuvre à TOULOUSE et LYON SAINT EXUPERY ou « MONCIEL » qui est une application développée par la DGAC ;

Les aspects techniques ont également ouvert un canal de discussion intéressant permettant aux riverains de mieux comprendre les contraintes techniques inhérentes au milieu aéronautique :

- Les choix d'équipements restent coûteux et pas forcément accessibles aux aéroclubs ;



- L'aviation électrique reste encore à développer et doit faire l'objet d'études plus poussées au plan local ;
- Les différents systèmes de remorquage ne sont pas tous adaptés à l'aérodrome (ULM et Treuillage notamment) ;
- L'adoption de nouveaux carburants aviation est encore peu développée (phase d'expérimentation) ;
- Le système de comptage des mouvements est certes perfectible mais s'appuie sur l'écoute des pistes sonores enregistrées.

Les axes d'amélioration s'orientent vers :

- Un dialogue suivi entre les riverains et la plateforme , notamment le signalement systématique et bien documenté des survols répétitifs ou perçus comme très gênants ;
- La sensibilisation des pilotes au classement CALIPSO ;
- la prise en compte de ces signalements par les clubs afin de mener des actions correctives en interne ;
- la rénovation des équipements et notamment pour le club de vol en planeur, l'acquisition d'une nouvelle hélice (05 pales) pour équiper le remorqueur du club de vol en planeur.
- L'étalement des activités d'écolage afin de limiter la gêne sonore (vols en planeur) ;
- L'aménagement de l'activité aérienne durant certaines plages horaires – 12H00 à 14H00 – en particulier les week-ends ;
- Les actions d'information vers les riverains en préalable à des évènements particuliers : concours de vol en planeur etc.

Par ordre,
Frédéric MELMOUX
Directeur Appui territoire / Aérodrome
(DATAé)


CCI BEAUJOLAIS
CHAMBRE DE COMMERCE
& D'INDUSTRIE DU BEAUJOLAIS



ANNEXE

Aérodrome de Villefranche - Tarare (LFHV) – Comité de travail02/2024 Thématique Voilures Fixes

LISTE DES PARTICIPANTS

Nom_ Prénom	Entité	Coordonnées
VEILLAS Harald	CCIB. chargé Exploitation	h.veillas@beaujolais.aer.fr
GRANGE Baby	ACB	baby.grange@wmsaer.fr
Loïc BOCCQUERET	ACB	loic.bocqueret@aeroclub-beaujolais.fr
Jean Pierre QUIBLIER-SARBACH	A 2 A	JP50@jurikalis.com
PAUL Christian	CVVB (Vol. V. L.)	president.plancan-beaujolais.fr
Bruno RÉMUSAT	CVVB (Vol. V. L.)	brunoremusat@adl.com
VIVIER MERLIE Christian	THÈNE	mairc@thene-en-beaujolais.com
LEBRUN Pascal	CCOPT Paire d'Alix	p.lebrun@cc-piemontaises.com
HONAN Dominique	FNE69	riverains6962@gmail.com
PLANET Bruno	ARAF	brunopl@free.fr
CORDON CHRISTIAN	ARAF	CHRIS22.CORDON@GMAIL.COM
de NERCY Jean	ARAF	amo.nrf@gmail.com
LEVESQUE Laurent	ARAF	douselle2@gmail.com
DUFOURQ Didier	VEPD	didier.dufourq@wmsaer.fr