
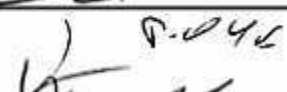




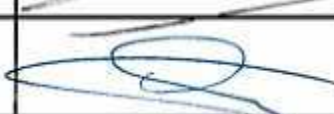



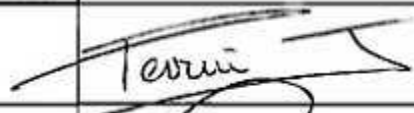
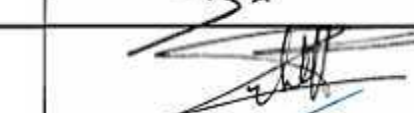





COMITE DE TRAVAIL du 21 décembre 2017 à 10h00
AERODROME DE VILLEFRANCHE-TARARE
 mairie de Frontenas

NOM	TITRE	SIGNATURE	
M. DUPERRIER	Mairie de Frontenas		
M. VIVIER MERLE	Maire de Theizé		
M. DUMAS	Conseiller Municipal de Bagnols		
M. LOIZEMANT	Mairie de Châtillon		
M. LEBRUN	Maire d'Alix		
M. PADILLA	Maire de Chessy les Mines		
M. GRARRE	Président de l'Aéroclub du Beaujolais		
M. FORCHERON	Président de l'Héliclub du Beaujolais		
M. TRIENBACH	Héliclub du Beaujolais		
M. GLANDY	Président CVVB		Asso planeurs
M. FAUGERE	Président de l'ARAF		
M. AFLALO	Vice-Président ARAF		
M. DUFOURCQ	Président VIVRE EN PIERRES DOREES		
M. PERRIN Jacques	D.S.A.C.		Aviation civile-
M. SANDJIAN	élu CCIB		
M. CASTELL	Directeur CCIB		
Mme GAILLARD	CCIB		
M. MICHAUD	Responsable site		Agent CCIVB sur la plateforme
M. RÉMUSAT	Chef Pilote CVVB		

COMPTE RENDU

COMITE DE TRAVAIL DE L'AERODROME DE VILLEFRANCHE-TARARE

JEUDI 21 DECEMBRE 2017

Mairie de FRONTENAS

Liste des personnes présentes : cf. liste des émargements jointe

La séance est ouverte à 10h, par M. le Maire, T. DUPERRIER.

Il remercie les personnes présentes et indique que Monsieur le maire d'Alix est excusé.

Soulignant une année chargée pour la commune avec notamment la révision du PLU et l'aménagement du carrefour de l'entrée de l'aérodrome, il propose de commencer la réunion par un bilan de l'activité de l'aérodrome.

Mme Gaillard propose un tour de table de présentation, remercie les participants de leur présence et indique que la CCE se tiendra le lendemain avec un ordre du jour identique et qu'à l'avenir on veillera à espacer ces réunions pour les rendre plus pertinentes.

Elle énonce l'ordre du jour :

- Bilan mouvements,
- Bilan des signalements de nuisances sonores,
- Utilisation aires hélicoptères,
- Avancement du Plan de Servitudes Aéronautiques,
- Aménagement du carrefour RD338
- Approbation du Plan Local d'Urbanisme.

et demande aux participants s'ils souhaitent aborder d'autres sujets non-inscrits à l'ordre du jour.

M. FAUGERE souhaite aborder la question d'un arrêté préfectoral de 2000 limitant l'activité des hélicoptères dans le temps, pris semble-t-il en complément de celui de 1997. L'ARAF a sollicité l'Aviation Civile pour savoir si cet arrêté est toujours en vigueur, et est dans l'attente de son retour. L'HELICLUB et la CCIB n'ont pas connaissance de cet arrêté. M. PERRIN indique que des réponses à ce sujet seront apportées en CCE.

BILAN DES MOUVEMENTS

Mme GAILLARD détaille les statistiques des mouvements de 2016 (jointes au présent compte-rendu) et met en évidence les données suivantes :

- 18774 mouvements en 2016
- Diminution du nombre de mouvements depuis 2011 (22927) de -20% après une stabilité de 2007 à 2012 autour de 21000 mouvements par an.

- Une diminution du nombre de mouvements alors que la plate-forme se développe en terme d'implantations d'entreprises : installation en 2016 de DUC HELICES, en 2017 : installation de REGAL HELICOPTERES et livraison par la CCIB d'un nouveau hangar abritant des aéronefs.
- 65 % des mouvements ont été réalisés entre avril et septembre.
- Mois de juillet le plus actif : 2 488 mouvements
- Les basés représentent 76 % des mouvements, composés d'une majorité de mouvements d'avions 54 %, 35 % d'hélicoptères et 11 % d'ULM
- Les non basés représentent 24% des mouvements (84 % avions – 16% hélicoptères)
- Une majorité de vols en semaine : (64.50% mouvements avions et ULM et 62.10% mouvements hélicoptères)
- Depuis 2011 : diminution des vols de nuits (entre 20h et 8h matin) : 331 mouvements, et seulement 24 entre 22h et 6h (contre 120 en 2011)
- Une répartition équilibrée des sens de décollage atterrissage : face au Nord (36) : 51.7 %, face au Sud (18) : 48.3%

M FAUGERE commente ces chiffres en précisant que la baisse de l'activité de manière générale n'empêche pas les quelques mouvements les plus bruyants et dérangeants pour les riverains de perdurer.

ETAT DES SIGNALEMENTS DES NUISANCES SONORES

Mme GAILLARD rappelle que la charte de l'environnement prévoit la centralisation des signalements par l'ARAF, via son site internet et l'envoi périodique des signalements à la CCIB pour traitement.

Elle remercie l'ARAF pour l'envoi mi-novembre des signalements collectés de septembre 2016 à fin octobre 2017, représentant 140 dépositions, transmises en deux fichiers.

M FAUGERE explique le choix de l'ARAF de transmettre les signalements en deux groupes, distinguant ceux qui semblent les plus pertinents, des autres, plus récurrents et pour lesquels il semble moins aisé de répondre.

M MICHAUD indique qu'à l'analyse de la deuxième série, le tri fait par l'ARAF n'est pas toujours adéquat et que certains signalements s'avèrent intéressants et pertinents.

Mme GAILLARD indique que l'analyse de ces signalements est en cours, que c'est un travail relativement lourd pour la CCIB, dans la mesure où il nécessite l'écoute des enregistrements de vols pour répondre à chacune des observations des riverains.

Elle souhaite que les données soient transmises à la CCI plus fréquemment, qu'elles ne soient pas postérieures à 6 mois, autant que possible, pour faciliter le traitement et l'exploitation le cas échéant par le pilote de l'aéronef concerné.

M AFLALO remercie la CCI pour le travail fourni sur le traitement de la première série de signalements et indique trouver les réponses formulées par la CCIB assez claires.

Mme GAILLARD fait remarquer que sur les 140 signalements, 84 émanent de seulement 4 personnes situées à LA CALLE sur la commune de Theizé, au lieu-dit Les Bruyères à Chessy les Mines, ou au hameau de Saint-Aygues à Bagnols.

M. FAUGERE demande à la CCI d'aller plus loin en transmettant ces analyses aux utilisateurs concernés pour qu'ils puissent, notamment pour les clubs, identifier les éventuels pilotes responsables et les sensibiliser aux bonnes pratiques de vols. Mme GAILLARD précise que cela sera fait et que la base de données présente un réel intérêt si elle est exploitée dans ce sens.

M FORCHERON regrette de ne pas avoir été destinataire des fichiers de signalement avant la réunion et qu'il est donc difficile pour l'Héliclub de prendre part aux débats sur ce sujet.

Mme GAILLARD indique qu'au vue de l'analyse des 48 signalements de la première série, 40 % d'entre eux concerne des aéronefs non basés sur l'aérodrome, 8 sont susceptibles de concerner un des avions de l'Aéroclub, 11 l'Héliclub et 5 le vol à voile.

M AFLALO s'excuse pour le délai de transmission des données, Il précise que la centralisation des signalements par l'ARAF demande beaucoup de temps et que sur d'autres plate-forme, c'est le gestionnaire qui s'en charge.

M SANDJIAN demande un envoi plus régulier (mensuel) pour un retour plus rapide et une éventuelle action auprès des auteurs à la suite, faute de quoi il est difficile de corriger un écart 6 mois après.

M CASTELL souligne l'intérêt de la démarche de centralisation par l'ARAF permettant de faire remonter les informations en toute transparence et souligne le risque de partialité engendré par la centralisation chez le gestionnaire.

UTILISATION DES AIRES D'HELICOPTERES

La CCI a été à l'initiative du déplacement de l'aire de travail sud à la fin du printemps 2016 dans le but de l'éloigner des habitations situées derrière les hangars à l'ouest. Cependant, cette nouvelle implantation génère des nuisances pour d'autres habitations très proches en bordure de la route des Bruyères.

M FORCHERON rappelle qu'il a donné la consigne à ses instructeurs de respecter l'alternance entre l'aire Nord et l'aire Sud.

M TRIENBACH souligne qu'il y a toujours eu 2 aires de travail.

M FAUGERE insiste sur le terme d'alternance en précisant la définition : soit l'une, soit l'autre.

M FORCHERON insiste sur le fait qu'il n'a jamais été question de limiter l'utilisation à une seule aire à la fois et qu'il arrive qu'il soit nécessaire d'utiliser les 2 aires dans certains créneaux.

M AFLALO explique la visite sur place en début d'été avec la CCI et propose d'adapter l'utilisation des aires en fonction des vents, pour que le maximum du bruit se diffuse sur l'aérodrome et non à l'extérieur de l'emprise.

M SANDJIAN souligne l'importance des mots et propose d'utiliser le mot « prioritairement » pour définir cette alternance en fonction du vent.

Les parties débattent sur l'opportunité et la pertinence d'édifier un merlon de terre en bordure ouest de l'aire hélicoptères pour épargner la maison la plus concernée, tant sur le plan technique que réglementaire avec les contraintes d'urbanisme importantes ainsi que sur l'impact financier pour le gestionnaire qui réaliserait l'édification du merlon.

Il est conclu qu'en cas de vent du Nord, l'aire Nord est utilisée prioritairement pour diffusion du bruit au sud de cette aire (sur la piste et ses abords), et vice versa par vent de Sud. Sans vent, alterner paritairement l'utilisation des 2 aires.

M DUPERRIER demande si dans les 11 signalements concernant les hélicoptères du club certains concernent l'utilisation des aires de travail, il lui est répondu négativement : les signalements portent sur des hélicoptères en vol autour de l'aérodrome et non au sol en exercice.

M CASTELL propose de fournir rapidement à M AFLALO un relevé topo précis de la zone concernée pour qu'il puisse réaliser, comme proposé, une étude acoustique permettant de juger de la pertinence de l'élévation d'un merlon et de son dimensionnement le cas échéant. Il précise que d'ici là on aura peut-être un premier retour sur cette nouvelle façon d'utiliser les aires de travail hélicoptères.

M FAUGERE demande à la DGAC si des exemples de merlons existent ailleurs. M PERRIN répond qu'à sa connaissance un seul cas existe à Chamonix dans un contexte très particulier...

M MICHAUD fait remarquer que sur l'aérodrome il y a déjà eu ce type d'ouvrage, d'une hauteur d'au moins 5 mètres, ceinturant l'ancienne station d'avitaillement dans les années 80. Il avait été édifié pour limiter l'impact sonore sur le lotissement de l'aérodrome lorsque les machines se déplaçaient au moteur vers cette aire d'avitaillement. Cet édifice qui avait un réel intérêt, a été supprimé en 2002 et remplacé par la construction de 2 hangars sur cet emplacement.

M CASTELL souligne l'ensemble des contraintes très fortes aujourd'hui avant d'édifier un merlon de cette hauteur (autorisations d'urbanisme nécessaires, accord de l'aviation civile...).

Si cette solution devait être retenue, M SANDJIAN propose d'en parler aux riverains concernés avant qu'elle ne soit mise en œuvre, afin d'être certain qu'ils ne s'y opposent pas.

M. le Maire craint que si ce merlon est édifié, cela amène à la construction d'autres merlons en bordure de la plate-forme de l'aérodrome (effet boule de neige).

ETAT D'AVANCEMENT DU PLAN DE SERVITUDES AERONAUTIQUES (PSA)

M PERRIN rappelle que le PSA est un document d'urbanisme visant à empêcher l'édification d'obstacles à proximité d'aérodromes, de manière à assurer la sécurité des aéronefs lors des phases d'approche et de décollage.

Il indique que l'enquête publique du PSA a eu lieu cette année sans beaucoup d'interrogations de la part de la population concernée. L'approbation du PSA est prévue début 2018.

M. le Maire indique qu'il s'agit d'une servitude qui sera annexée au PLU. Il précise qu'elle sera opposable à tout permis de construire. Concernant la servitude relative à la radio balise, cette dernière sera supprimée, la radio balise ayant été démantelée fin 2016.

AMENAGEMENT TOURNE A GAUCHE RD338 /AVENUE ODETTE ET EDOUARD DURAND

M. le Maire rappelle que le tourné à gauche a été achevé début décembre 2017, pour une meilleure sécurisation du carrefour, très accidentogène comme d'autres carrefours de la commune sur la RD338.

Il précise que les travaux ont été financés par le Département à 50% et, pour les 50 % restant : la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées, la commune de Frontenas et la CCI Beaujolais.

Il indique que le chemin au Nord de l'établissement COMBE a été fermé.

PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE FRONTENAS

M. le Maire rappelle que le PLU a été approuvé le 29 septembre 2017 et est opposable aux tiers depuis le 01/12/17.

Il prévoit l'extension de la zone d'activités existante, au Nord de COMBES et à l'Ouest de l'avenue Durand sur près de 1.5 ha, à vocation économique non exclusivement aéronautique. Il classe constructible, à vocation aéronautique, les fonciers entre l'avenue Durand et le nouveau taxiway.

QUESTIONS DIVERSES

M FAUGERE revient sur l'implantation de l'entreprise **AEROTROPHY** en demandant si on en sait plus sur leur projet d'activité. Mme GAILLARD indique que la CCI est en contact régulier avec M LAURENT dans le cadre de la construction de son bâtiment, qui devrait être livré pour mi 2018, et qu'elle n'a pas de raisons de douter de son intention. M MICHAUD précise que la CCI abrite depuis le mois de septembre 2017 un des ULM de démonstration de cette société et qu'à ce jour il n'a dû effectuer qu'environ 3 vols, donc rien qui ne laisse supposer une autre activité pour le moment.

M FORCHERON intervient en indiquant que l'Héliclub a sollicité et obtenu une réunion avec les décideurs de la CCI au sujet d'un projet d'implantation d'une nouvelle société d'hélicoptères, qui serait une école de pilotage, afin de s'y opposer. M FAUGERE demande ce qu'il en est à la CCI. Mme GAILLARD répond que c'est une demande récente à laquelle il n'a pas été donné de suite. M MICHAUD indique que la discussion concerne la demande de la compagnie **JET SYSTEM HELICOPTERES**, siégeant à Valence, dont le véritable métier est, avant la formation, le travail aérien (levage, inspection de lignes pour EDF, vidéo pour TV) et le transport public de passagers. Il précise que cette compagnie utilise déjà régulièrement l'aérodrome depuis 18 ans pour ses missions dans la région.

Concernant l'activité de travail aérien, M. LOIZEMANT cite l'exemple cette année d'habitants de Châtillon se plaignant d'un hélicoptère noir évoluant à très basse altitude. La commune a contacté directement la BGTA, qui leur a indiqué qu'il s'agissait d'un hélicoptère en inspection de ligne EDF en très basse hauteur comme leur autorisation spéciale leur permet. La commune a eu ce retour en moins de 2 heures. M TRIENBACH indique qu'il s'agit justement de l'hélicoptère de la compagnie JET SYSTEM. M MICHAUD indique que les communes inspectées sont normalement prévenues à l'avance.

Mme GAILLARD présente la **carte sur les hauteurs de vols** réalisée par la CCI à la demande de l'ARAF, dans le cadre de la charte de l'environnement. M FAUGERE souligne le travail effectué et indique que cette carte pédagogique permet de répondre aux riverains, en fonction de leur emplacement, sur ce qu'ils constatent en terme de hauteur de passage des aéronefs.

M FAUGERE demande si la **modification du circuit hélicoptères** au sud, pour le contournement du lotissement « les Bruyères » sur le haut de Chessy, est bien appliquée. M FORCHERON indique que la consigne est passée aux pilotes et plutôt bien respectée. M TRIENBACH indique que l'instructeur qui a émis des réserves compte tenu de l'aspect sécuritaire de cette modification d'itinéraire non approuvée n'effectue que très peu d'heure d'instruction. M PERRIN attire l'attention sur le fait qu'en cas de modification de la carte VAC, seules les amorces de circuit seront publiées, ce qui serait un retour en arrière pour les utilisateurs qui ont aujourd'hui le tracé complet des circuits.

M FAUGERE détaille l'enquête interne très récente effectuée auprès des membres de l'ARAF concernant l'évolution du ressenti suite à l'application de la charte de l'environnement et à l'adaptation des circuits. 50% des membres de l'ARAF ont répondu, soit environ une centaine de réponses, selon M AFLALO, il en ressort une très légère amélioration des nuisances induites par les avions, une amélioration pour le vol à voile quand les consignes de la charte sont respectées, mais très peu d'amélioration concernant les hélicoptères.

M FAUGERE présente le bulletin des riverains de l'aérodrome, 3eme trimestre 2017.

Fin de la séance à 11h55