

Bureau de la réglementation et des sécurités

Affaire suivie par : AL

Tél : 04.74.62.66.18

Courriel : arnaud.lechene@rhone.gouv.fr

Villefranche-sur-Saône, le **09 MAI 2022**

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

08 DÉCEMBRE 2021 – 10H

Présents	Service
ACLMENT Michel	FNE Rhône
DUREL Sylvain	ARAF
GRIMAUD Maurice	ARAF
DE NERCY Jean	ARAF
BORDET Emmanuel	ARAF
Major PROST Patrich	Commandant de la Brigade du Val d'oingt
GITAFZI Olivier	CIE Villefranche Gendarmerie
Adc FOURRE Christophe	CIE Villefranche Gendarmerie
BRONNER Patrick	DSAC - CE
Brigadier MORAIS Romain	BGTA Lyon Saint-Exupery
Adjudant CAMPAGNOLA Lionel	BGTA Lyon Saint - Exupery

Présents	Service
RICHARD Olivier	CCI
GAILLARD Noémie	CCIB
PROIETTI Daniel	CCIB
SANDJAN Nicolas	CCIB
FADY Jean-François	Maire de Bagnols
DUPERRIER Thomas	Maire de Frontenas
VIVIER MERLE Christian	Maire de Théizé/Département du Rhône
TAILLARD André	Commune de Chessy
GRARRE Emmanuel	Président aéro-club
FORCHERON Gérard	Héliclub Beaujolais
TRIENBACH Charles	HELICLUB du Beaujolais
GLANDY Olivier	CVVB (planeur)
NICOLAS Laurent	Chef pilote CVVB
Excusés	Service
DUQUEINE Romain	Société Duc Hélices
RIVOLLET Bruno	HELICOSUN

- **1. Actualités – mouvements**

Mme Gaillard fait un point sur l'activité de l'aérodrome en 2021, en termes de mouvements :

Cette année a été assez proche de 2019, mais avec d'importantes fluctuations d'activités en cours d'année du fait du Covid :

Le début d'année a été plutôt calme en raison du confinement qui a pénalisé les activités de loisirs (Héliclub à l'arrêt jusqu'en Mai), l'activité a été ralentie en avril / mai du fait de la limitation des déplacements à 10km, applicable aux activités de loisirs non essentielles. L'activité a redémarré de façon assez soutenue à la fin du printemps : reprise de l'Héliclub, du Club de Vol à Voile qui ne volait pas en début d'année en raison du mauvais état de la piste.

Les statistiques des trois clubs basés sont présentées :

	HELICLUB	AEROCUB	VOL A VOILE	
	NB heures de vols / an	Nb décollages et atterrissages / an	Nb d'heures de vols remorqueur F-BUHC	Nb de décollages
2016	1543	7146	96	810
2017	1583	5096	103	886
2018	1305	8234	101	893
2019	1335	11170	86	796
2020	941	9044	75.4	669
au 1er dec. 2021	1091	10896	79.42	904

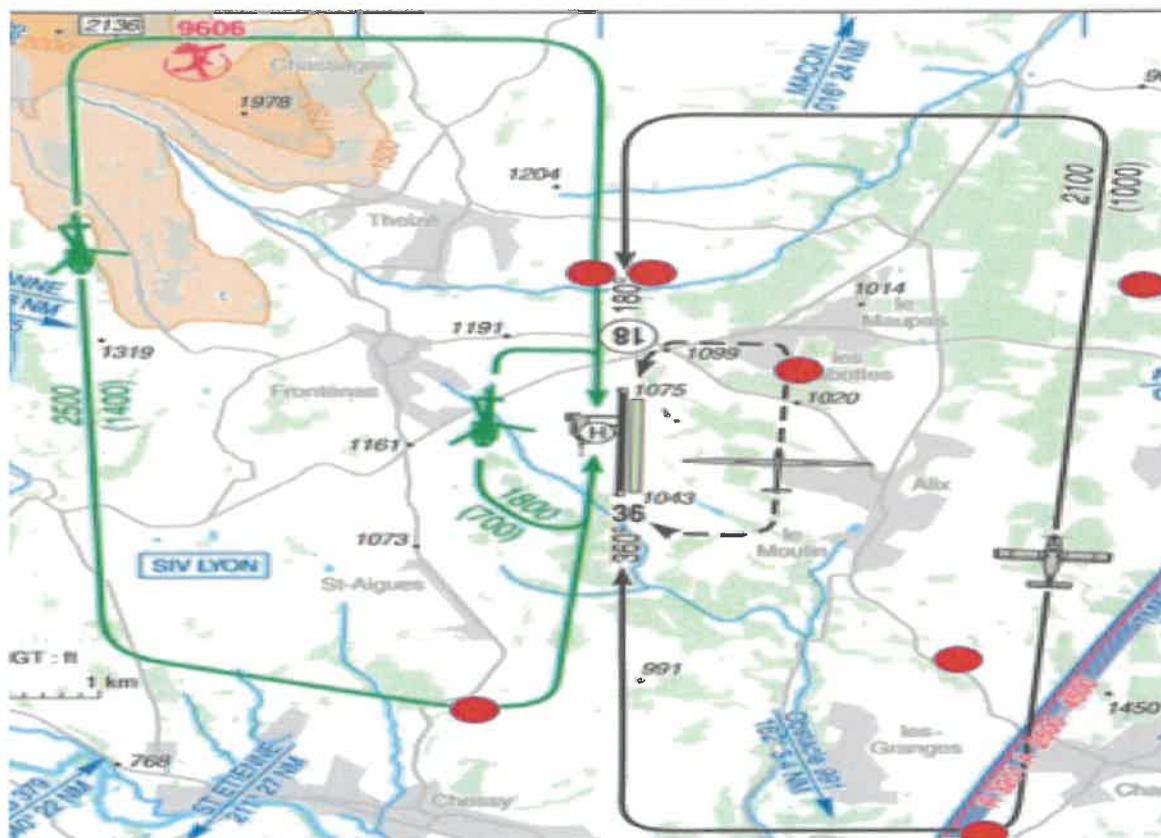
EVOLUTION

2019/2021 -18% -2% -8% 14%

- **2. Signalement des nuisances sonores, respect et évolutions de la charte**

Mme Gaillard rappelle que les signalements remontés à la CCI portent surtout sur les lieux-dits La Calle / Ferme du Saint et le Maupas à Theizé, le hameau du Monéron à Lachassagne, les Bruyères à Chessy, les hameaux de Charnay (Verdelières et Pelozane), des secteurs qui sont situés sous les circuits avions, hélicoptères, planeurs (cf. carte).

M. Frache indique que, concernant le hameau des Verdelières à Charnay, les avions ne respectent pas la carte VAC et passent plus à l'ouest du circuit.



Mme Bordet rappelle que l'activité de l'aérodrome impacte 19 communes, soit 19 000 habitants. M. De Nercy précise que tous les signalements ne sont pas transmis à la CCI. L'ARAF prévoit la mise en place d'une application sur mobile pour que les riverains puissent transmettre facilement et à tout moment leurs signalements. Cette application devrait être développée courant du 1^{er} semestre 2022, elle permettra notamment la transmission de statistiques aux élus locaux.

M. le Maire de Theizé indique que sur sa commune il y a un certain volume de signalements récurrents.

M. le Sous-Préfet rappelle que la charte de l'environnement signée en 2016 engage tous les signataires.

Mme Bordet signale que cette charte n'est pas respectée et que ses dispositions ne sont pas suffisantes au vu des attentes et remontées des habitants riverains. Les riverains constatent depuis quelque temps une réduction des tours de piste, ainsi que des tours de piste à plus basse altitude : à 1800 pieds plutôt que 2100.

M. Durel indique qu'il a effectué un relevé très précis sur une période d'un an sur le secteur des Verdelières, il a pu constater que les immatriculations sont très souvent lisibles à l'œil nu, ce qui confirme que les vols sont effectués à basse hauteur. Ce relevé a été transmis à la BGTA pour réalisation de cartographies radars avec relevés d'altitudes et a été transmis au parquet de Villefranche.

M. Campagnola confirme que ce dossier a bien été reçu par la BGTA et des trajectographies réalisées. Il précise que 1800 pieds est l'altitude de l'aéronef par rapport au niveau de la mer. Un appareil évoluant à 1800 pieds pour des tours de piste est dans son droit. Un pilote peut voler à 1800 pieds pour des raisons d'entraînement basse hauteur, pour des raisons de changements de pression, changements de vents... Aucun survol basse hauteur n'a été relevé par les radars de la trajectographie.

M. le Sous-Préfet regrette que la voie judiciaire ait été choisie.

M. Forcheron s'étonne de ce dépôt de plainte alors qu'il y a des échanges permanents entre la CCI, les usagers et l'ARAF, que ces acteurs essaient de trouver des solutions pour limiter les nuisances. Mme Bordet confirme que l'ARAF a effectivement bien échangé avec M. Rivollet instructeur de l'Héliclub pour tenter d'adapter le circuit hélicoptères.

M. Brönnner de l'Aviation Civile partage son expérience en tant qu'ancien pilote privé : lors d'un tour de piste, le pilote est souvent stressé car il doit être très attentif et adapter son pilotage selon les conditions. L'appareil doit être stabilisé, il doit être vigilant sur sa trajectoire, il doit également vérifier le régime lorsqu'il arrive en vent arrière. Il est très facile pour un pilote de perdre de l'altitude sans le vouloir, plutôt que d'en gagner.

M. Durel insiste sur le fait que de nombreux vols sont sous les 2100 pieds.

M. Grarre indique que l'Aéroclub du Beaujolais briefe les pilotes tous les 6 mois sur les altitudes à respecter pour limiter les impacts sur l'environnement. Il précise que dans le cadre de la formation au pilotage, des vols basse hauteur sont nécessaires pour la réalisation d'exercices de sécurité. En cas de non-respect de la charte l'Aéroclub sanctionne les pilotes.

M. Sandjian rappelle que la carte VAC est engageante, mais néanmoins d'autres circuits peuvent être testés pour réduire les impacts, l'expérimentation est en cours avec l'héliclub et l'ARAF. Il rappelle également que la capacité à lire les immatriculations ne signifie pas que le vol est à basse hauteur et en infraction.

M. Campagnola rappelle que le centre qui traite les plaintes est national. Au vu du volume tous les vols signalés ne peuvent être traités. Les vols du dossier en cours d'instruction au parquet de Villefranche ne sauraient être regardés comme des infractions.

N. Sandjian rappelle que pour limiter les nuisances les avions de l'Aéroclub du Beaujolais et le remorqueur du Club de Vol à Voile ont été équipés de silencieux. Il s'agit d'un investissement coûteux pour les associations dont on peut saluer la démarche spontanée pour répondre aux objectifs de réduction du bruit. Il indique que concernant les aéronefs basés dans les hangars de la CCI, ils sont la propriété de pilotes privés qui volent peu et n'effectuent pas de tours de piste mais se déplacent sur de longues distances.

Le représentant de France Nature Environnement Mr Aclement, indique qu'il n'y a pas vraiment de solution pour limiter les nuisances en dehors de la bonne volonté des uns et des autres.

Mme Gaillard rappelle que dans le cadre de la révision des différents Plans Locaux d'Urbanisme des communes voisines de l'aérodrome, il est essentiel d'interdire toute densification de l'urbanisation des hameaux situés sous les circuits de piste. La CCI sera très attentive à ce sujet.

M. le Sous-Préfet indique que les services de l'Etat seront vigilants sur ce point, que le contexte réglementaire conduit à une forte réduction de l'artificialisation des sols. Les P.L.U. privilégieront le développement urbain des bourgs des communes et non des secteurs non urbanisés et des hameaux. Il incite au respect de la charte de l'environnement, à engager une réflexion sur la motorisation des machines et leurs impacts, sur les horaires des vols et demande l'opinion des élus locaux quant aux impacts de l'activité de l'aérodrome sur leurs communes et administrés.

Mme Bordet indique que l'ARAF souhaiterait que les horaires puissent être encadrés, tout comme par exemple les horaires des tondeuses.

M. Forcheron rappelle que concernant les mouvements des hélicoptères, l'arrêté préfectoral de Juillet 1997 encadre déjà les horaires des vols d'entraînement en tours de piste et des exercices à proximité du sol et est très pénalisant pour l'activité de l'Héliclub du Beaujolais.

M. Sandjian précise que les vols de nuits sont très rares. L'aérodrome est utilisé pour la formation au pilotage mais aussi par des entreprises locales, des industriels et sociétés de travail aérien, il est donc difficile d'interdire les vols : l'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique. La signature de la charte de l'environnement a conduit à de nombreux échanges constructifs entre les acteurs, l'ARAF ne doit pas nier toutes les démarches faites, actions mises en place.

- **3. Projet de développement / investissements**

Projet de construction d'AQUILAIR (Activité de formation au pilotage d'ULM multiaxes, de négoce de pièces aéronautiques et prestation de services aéronautiques).

Cette entreprise est déjà présente sur la plate-forme dans les hangars de la CCI. Elle s'installera dans de nouveaux locaux à l'entrée de l'aérodrome mi-2022. Les ULM multiaxes sont des avions ultra légers, peu bruyants.

Projet de transfert de l'atelier MECASKY

Cet atelier est implanté depuis mai 2020 dans les locaux de l'entreprise SERAM. MECASKY est spécialisée dans la maintenance et la réparation d'avions, l'atelier sera transféré dans les locaux d'AQUILAIR mi 2022.

Projet extension DUC HELICES

Concepteur et fabricant d'hélices avions et hélicoptères installé en 2016, l'industriel, à forte croissance à l'international notamment, prévoit une future extension de son site et de nouvelles embauches.

Installation LUPIMAIR

Il s'agit d'une nouvelle activité installée en avril 2021 qui propose ses services de location d'un avion coque nue à des chefs d'entreprises locaux (appareil PA34). Cette activité a peu d'impacts en termes de nuisances sonores car l'avion n'effectue pas de tours de piste mais des déplacements nationaux voire internationaux.

M. Richard indique que la CCI a été amenée à refuser des projets d'implantation sur l'aérodrome à forts impacts sur l'environnement.

Extension de la zone d'activités

La CCI en collaboration avec la commune et communauté de communes projette l'extension de la zone d'activités de l'aérodrome à l'ouest de l'avenue Durand, pour implanter des entreprises à vocation non aéronautique.

M. le Maire de Frontenas précise que dans le cadre de la révision du P.L.U. il a été choisi d'urbaniser l'ouest de l'aérodrome au détriment de l'est moins accessible. L'objectif de la commune est de développer une activité économique sur place pour limiter les mouvements pendulaires, vers la métropole notamment. Les projets de développement économique ne généreront pas de mouvements supplémentaires. Il rappelle que les nuisances sonores peuvent également émaner de non basés.

Le représentant de France Nature Environnement, M. Aclement, déplore qu'il n'y ait plus d'employé de la CCI sur l'aérodrome. M. Richard répond que la CCI a dû faire des choix et s'est réorganisée en confiant à un prestataire les missions d'inspections de l'infrastructure, d'entretien et de gestion de la station de carburant. L'aérodrome de Villefranche-Tarare n'a jamais été contrôlé, la gestion de l'espace aérien ne fait pas partie des compétences de la CCI gestionnaire qui n'a donc pas l'obligation d'employer un agent AFIS sur place.

M. le maire de Bagnols indique que sa commune est peu impactée par les nuisances de l'aérodrome et ne l'est pas plus que par les nuisances des avions de l'aéroport de Saint-Exupéry. Il confirme qu'il évitera dans le cadre de la révision de son PLU l'aménagement de lotissement sous les tours de piste.

M. le Maire de Theizé rappelle l'importance des comités de travail de l'aérodrome, instance de dialogue entre les différents acteurs. Il note qu'un travail important a été conduit et que les usagers ont fait des efforts même s'il reste encore des solutions à trouver. Il regrette le dépôt de plainte compte tenu de tout le travail de concertation qui est mené depuis plusieurs années. Il rappelle que les discussions portent souvent sur les hauteurs de vols et il revient sur le sujet du contrôle des altitudes.

M. Campagnola répond que seules des jumelles télémétriques hautement technologiques et très onéreuses peuvent confirmer les hauteurs de vols. La BGTA en dispose de 2 seulement pour la moitié sud de la France. Il rappelle que l'aérodrome est ouvert à la circulation aérienne publique et que par conséquent tout pilote peut utiliser l'infrastructure sans l'autorisation du gestionnaire.

Mme Bordet rappelle que l'objectif de l'ARAF est bien de trouver des solutions pour limiter les nuisances, en travaillant en concertation avec les usagers, le gestionnaire, l'Etat et les collectivités. L'ARAF souhaite retravailler sur la charte de l'environnement, la faire évoluer et soumettre un projet à la prochaine commission consultative de l'environnement.

M. Brönnner revient sur l'équipement des machines en silencieux : c'est un coût financier conséquent pour les clubs, il faut reconnaître l'effort consenti au bénéfice des riverains.

Le Major Prost Patrick, Gendarmerie du Bois d'Oingt, rappelle l'importance d'une entente afin de trouver des solutions.

Dans la cadre d'un projet de développement, un bâtiment est en cours de construction pour un atelier de montage d'ULM et du projet d'Aquil'Air qui permet la construction d'un hangar.

Duc Hélices s'investit beaucoup dans la Recherche et Développement.

- **4. Transition énergétique dans l'aviation légère**

Mme Bordet demande pour quelles raisons l'Aéroclub ne s'équipe pas en avions électriques, moins bruyants et moins polluants.

M. Grarre répond que les avions électriques sont effectivement moins bruyants, moins coûteux en énergie, mais leur faible autonomie (30 à 45mn de vols pour 1h30 à 2h de recharge) est très contraignante pour les clubs et pose la question de la sécurité en vol. Nous sommes encore aux balbutiements de l'avion électrique, même si certains sont déjà en service, comme à Toussus-le-Noble. L'Aéroclub prévoit la vente d'un avion ancienne génération et 2 autres aéronefs plus légers et moins bruyants seront acquis.

Pour conclure la réunion, Monsieur le Sous-Préfet appelle au strict respect de la charte de l'environnement. Il rappelle que l'aviation de loisirs, d'affaires et de tourisme doit perdurer sur l'aérodrome de Villefranche - Tarare, qu'il faut s'en accommoder du mieux possible et qu'il est nécessaire pour cela de poursuivre les discussions entre acteurs pour réduire les nuisances. L'Etat peut avoir un rôle de médiateur avec la BGTA et l'Aviation Civile. Il salue le travail de la CCI Beaujolais quant au développement économique de l'aérodrome.

Le sous-préfet,



Jean-Jacques BOYER