

**CHARTRE POUR
L'ENVIRONNEMENT
SONORE DE
L'AERODROME DE
VILLEFRANCHE-TARARE
à FRONTENAS**

PREAMBULE :

L'aérodrome de Villefranche-Tarare est ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP) depuis 1976 et fait l'objet d'une convention entre l'Etat et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Villefranche et du Beaujolais (C.C.I.V.B.) renouvelée pour 20 ans en septembre 1998.

Il s'étend sur 60 hectares, propriété de la C.C.I.V.B. sur les communes de Frontenas et Alix.

Dans une démarche volontariste, les associations et entreprises de l'aviation légère et sportive de l'aérodrome de Villefranche-Tarare, les municipalités de Frontenas, Alix, Bagnols, Theizé, Chessy, Chatillon d'Azergues, la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées, les associations de riverains et la C.C.I.V.B., gestionnaire de l'aérodrome, s'engagent à respecter une charte de bonnes relations afin de concilier les intérêts de chacun, en particulier, le développement économique de l'aérodrome et les bonnes conditions de vie des riverains.

Cette charte précise et complète les bonnes pratiques de vol établies par la CCIVB et présentées sur son site ainsi qu'en annexe à la présente charte.

Elle s'inscrit dans un processus évolutif tant dans ses modalités que dans son champ d'application, et fera l'objet d'une évaluation annuelle assortie d'une éventuelle révision, à l'occasion des réunions annuelles de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) convoquée par Monsieur le Sous-Préfet de Villefranche.

A cette fin, la CCIVB convoque autant qu'il est nécessaire à la demande d'un des signataires ou à défaut au moins deux fois par an, un Comité Technique réunissant les différentes parties prenantes à la charte.

Cette charte s'inscrit de fait dans l'application de la réglementation en vigueur et dans un esprit de priorité absolue à la sécurité.

Compte tenu de la nécessité de rechercher et de mettre en place toutes les mesures susceptibles de diminuer les nuisances subies par les riverains, compatibles avec une exploitation raisonnable et concertée de la plateforme, chacun en ce qui le concerne s'engage à respecter les dispositions qui suivent.

1- POUR LES SIGNATAIRES

A promouvoir l'établissement de relations entre les municipalités riveraines, les associations signataires et le gestionnaire, et à maintenir entre eux, un dialogue permanent et constructif.

- Pour la CCIVB faire appliquer les dispositions de la présente charte et prendre toutes les mesures nécessaires pour les faire connaître et les promouvoir en assurant leur publication dans l'information aéronautique.

La CCIVB prend les dispositions utiles et en son pouvoir pour faire corriger les pratiques des utilisateurs de la plateforme en cas d'abus manifestes

- Pour les sociétés et associations de l'aviation légère et sportive, mettre en évidence dans les règlements intérieurs les dispositions de nature à avertir et à sanctionner en interne en cas de récidive manifeste tout pilote dont le comportement serait de nature à augmenter les nuisances par le non-respect des dispositions de la présente.
- Pour les associations de riverains signataires, prendre en charge la vérification des plaintes de leurs adhérents et respecter la procédure mise en place pour les échanges avec les signataires.

2- POUR LA CCIVB

- Assurer que le développement éventuel des activités de l'aérodrome ne conduit en aucun cas à une augmentation des nuisances pour les riverains.
- Poursuivre sa démarche d'information grâce à un dialogue et des explications claires aux associations de riverains et riverains demandeurs par l'intermédiaire du gestionnaire avec le soutien si nécessaire des services de la DGAC pour les questions purement réglementaires.
- Sensibiliser les utilisateurs de la plateforme par un dialogue régulier avec le gestionnaire.
- Mettre en œuvre un dispositif de suivi factuel et objectif de réduction des nuisances, en collaboration avec les associations de riverains.
- Garantir une communication en amont des événements ponctuels susceptibles de générer des nuisances.
- Informer les associations de riverains des arrivées et départs d'opérateurs aériens sur la plateforme.
- Intégrer les dispositions de la présente charte dans le cadre de l'activité l'aérodrome.
- Dédier un espace dans le site internet de la CCIVB visant la promotion et la communication des actions de nature à réduire les nuisances aéroportuaires. Insérer sur ce site un lien vers le site de dépôt de plainte géré par l'Association des Riverains de l'Aérodrome de Frontenas.
- Préparer, en liaison avec les usagers de l'aérodrome et les associations de riverains une carte détaillée de l'aérodrome et des circuits à une échelle adaptée, permettant dans la mesure du possible, de repérer les habitations, de visualiser, tant sur le plan horizontal que vertical, les bonnes pratiques de vol auxquelles s'astreignent les usagers de l'aérodrome. L'objectif commun est

de finaliser une première version de cette carte pour le printemps 2016. Cette carte sera annexée à la présente charte (annexe 1)

- Travailler régulièrement avec l'Association des Riverains de l'Aérodrome (ARAF) pour le traitement des plaintes déposées sur le site de cette association.

3- POUR LES ASSOCIATIONS AERONAUTIQUES et ECOLES DE PILOTAGE et PROPRIETAIRES D'AVIONS PRIVES

- Dans le cadre d'une démarche de développement durable, rechercher des solutions et aménagements techniques propres à satisfaire les aspirations des populations riveraines, à bénéficier de condition de repos et de calme selon les mesures locales, et à atténuer l'impact sur les activités touristiques installées dans la région des Pierres Dorées.
- Collaborer avec la CCIVB pour fournir les informations utiles au traitement des plaintes.
- Considérant que des procédures de circulation aérienne sont nécessaires à la sécurité des vols, les écoles et clubs s'engagent à faire respecter les recommandations suivantes auprès de leurs pilotes dans le cadre des relations et du respect des riverains :
 1. Respecter strictement les conditions générales d'utilisation de l'aérodrome et les procédures et consignes particulières rappelées dans la carte VAC, ainsi que les bonnes pratiques de vols précisées dans la présente charte et dans son annexe 2.
 2. Pour les hélicoptères : Respecter les dispositions arrêtées en 1997 et utiliser alternativement la zone actuelle et la nouvelle zone d'entraînement mise à disposition par la CCIVB au sud au 2ème trimestre 2016
 3. Pour les remorqueurs de planeurs : respecter les consignes de remorquage des planeurs au CVVB, établies en accord avec la DSAC Centre-est, et figurant dans l'annexe 3.
 4. Sensibiliser tous les pilotes, confirmés et débutants au respect du voisinage, des trajectoires, des altitudes et des zones à éviter.

5. Inclure une partie environnement et nuisances sonores au règlement intérieur des aéroclubs, héliclub, vol à voile et des écoles de pilotage.
6. Ne pas effectuer de tours de piste d'entraînement ainsi que des remorquages de planeurs avant 8h00 (heure locale) et après 20h00 (heure locale) en heure d'été (de fin mars à fin octobre) et 21h00 en heure d'hiver.
7. Les dimanches et jours fériés, ne pas effectuer de tours de piste d'entraînement avant 9h00, entre 12h00 et 14h00 et après 18h00 et les éviter entre 14h00 et 18h00.
8. Poursuivre la mise en place des équipements réducteurs de bruit et veiller à ce que les nouveaux appareils en soient équipés.
9. Rechercher pour les aéronefs, des circuits moins pénalisants pour les riverains.

4- POUR LES COMMUNES CONCERNEES

- Relayer les informations délivrées par la CCIVB auprès des populations concernées.
- Informer la population, notamment par l'intermédiaire de leur site WEB vers le site de dépôt de plainte dont la maintenance est assurée par l'ARAF.

5- POUR LES ASSOCIATIONS DE RIVERAINS

- Le respect de l'activité dans les conditions définies par la réglementation en vigueur. Ne pas remettre en cause l'existence même de l'aérodrome et sa raison d'être.
- Pour l'ARAF, assurer la gestion des plaintes
 - i. Collecter par questionnaire sur site web dédié.
 - ii. Envoyer périodiquement à la CCIVB pour traitement, les seules réclamations factuelles collectées par l'intermédiaire du site dédié.
 - iii. Communiquer et suivre les traitements aux parties prenantes à la présente charte.
- Relayer les informations délivrées par la CCIVB auprès de leurs adhérents.

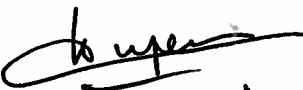
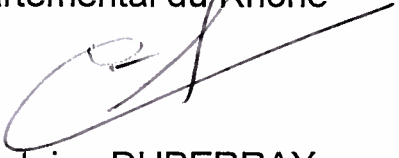
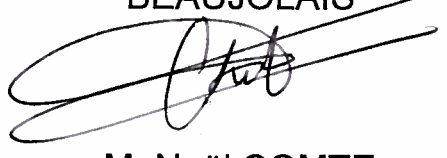
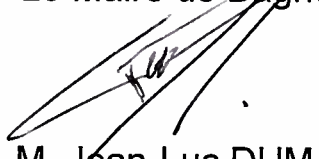
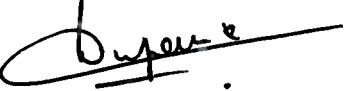
6- SUIVI DE LA CHARTE

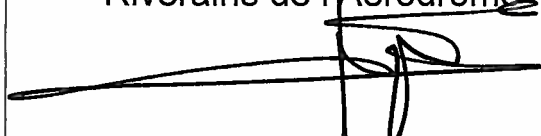
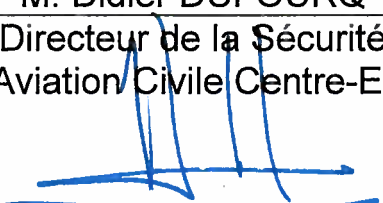
La présente charte fera l'objet d'un suivi régulier en comité restreint et d'une présentation annuelle en CCE en précisant les dysfonctionnements relevés et les axes d'amélioration.

La DGAC promouvra la charte et son respect pour les usagers dans la limite des impératifs de sécurité.

Fait à Villefranche-sur-Saône le 7 juillet 2016

En présence de M. Pierre CASTOLDI, Sous-Préfet de Villefranche, ont signé :

	Le Président de la Communauté Communes Beaujolais Pierres Dorées P.o  M. Daniel PACCOUD
Pour le Président du Conseil Départemental du Rhône  M. Antoine DUPERRAY	Le Président de la CCI BEAUJOLAIS  M. Noël COMTE
Le Maire d'ALIX  M. Pascal LEBRUN	Le Maire de Bagols  M. Jean-Luc DUMAS
Le Maire de Chatillon d'Azergues  M. Bernard MARCONNET	Le Maire de Chessy les Mines  M. Thierry PADILLA
Le Maire de Frontenas  M. Thomas DUPERRIER	Le Maire de Theizé  M. Christian VIVIER-MERLE

Le Président de l'Aéroclub du Beaujolais  M. Emmanuel GRARRE	Le Président de l'Héliclub du Beaujolais  M. Gérard FORCHERON
Le Président du Club de Vol à Voile  M. Olivier GLANDY	Le Président de l'Association des Riverains de l'Aérodrome  M. Olivier FAUGERE
Le Président de l'Association Vivre en Pierres Dorées  M. Didier DUFOURQ	Le représentant de la Fédération Rhône-Alpes de la Protection de la Nature  M. Jean-François THOMAS
Le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est  M. Michel HUPAYS	

ANNEXE 1

CARTES

ANNEXE 2

RESPECT DES BONNES PRATIQUES DE VOL

POUR TOUS LES AERONEFS :

- Arriver verticale à 2600 ft (QNH) avant de rejoindre les circuits respectifs en limitant la puissance inutile.
- Eviter le survol des villages et hameaux d'Alix, Charnay, Bagnols, Frontenas et Theizé.
- Au décollage 36 et en finale 18, respecter scrupuleusement l'axe de piste sur 1,5NM en évitant "La Calle" et "Chez Brouillon".
- Ne pas descendre dans le circuit avant d'intercepter le plan 5%.
- Eviter le survol des habitations et autres établissements dans le volume d'aérodrome.
- Attention au circuit planeur à l'Est et à la procédure IFR au Nord.
- Ne pas effectuer de tours de piste d'entraînement ainsi que des remorquages de planeurs avant 8h00 (heure locale) et après 20h00 (heure locale) en heure d'été (de fin mars à fin octobre) et 21h00 en heure d'hiver.
- Les dimanches et jours fériés, ne pas effectuer de tours de piste d'entraînement avant 9h00, entre 12h00 et 14h00 et après 18h00 et les éviter entre 14h00 et 18h00.

HELICOPTERES :

(les deux premiers items sont prescrits par l'arrêté préfectoral du 30 juin 1997)

- Vol d'entraînement en tour de piste interdit pour les appareils non basés.

- Vol d'entraînement en tour de piste interdit pour les appareils basés: du lundi au vendredi avant 08h, de 12h à 14h et après 19h, le samedi avant 09h, de 13h à 15h et après 18h, le dimanche et les jours fériés toute la journée (heures locales).
- Privilégier les départs et arrivées directs.
- Respecter scrupuleusement les altitudes (1800ft et 2500ft QNH) et trajectoires publiées des circuits.

AVIONS :

- Voltige interdite sur l'aérodrome
- Respecter les altitudes et trajectoires du circuit: vent arrière à 2100ft (QNH) en passant à l'Est du village d'Alix et à l'Ouest de Charnay jusqu'à la carrière.

ANNEXE 3

REMORQUAGE DES PLANEURS

- Suivre les consignes de remorquage ci-dessous :

CONSIGNES DE REMORQUAGE DES PLANEURS AU CVVB

Dans le cadre de l'élaboration d'une charte pour l'environnement sonore de l'aérodrome de Villefranche-Tarare à Frontenas, une réunion de travail, chargée d'établir des consignes pour le remorquage des planeurs, s'est tenue le 02 février 2016, entre le CVVB et la DSAC Centre-est, représentée par Jacques Perrin et le pilote inspecteur.

L'ARAF et la CCIVB, invitées à cette réunion, étaient représentées respectivement par Erik Aflalo et Jacques Perrod.

La présence d'Yves Blondé, pilote inspecteur de la DSAC Centre-est, a permis de valider les consignes suivantes :

Objectifs :

- Assurer l'activité vol à voile.
- Réduire les nuisances aux riverains de l'aérodrome de Frontenas.

Le remorquage des planeurs à Villefranche-Tarare se décompose en 5 phases :

- Phase 1 : montée initiale jusqu'à l'altitude de 1600ft.
- Phase 2 : montée vers une zone de largage.
- Phase 3 : descente initiale « rapide » vers un circuit de piste.
- Phase 4 : réduction de puissance et de vitesse.
- Phase 5 : descente en dessous de 1800ft en vue de l'atterrissage.

Phase 1 : montée initiale jusqu'à l'altitude de 1600ft (QNH)
--

Après son envol, le pilote de l'avion remorqueur incurve sa trajectoire vers l'est à l'intérieur d'un « couloir de montée initiale » (voir les cartes en fin de document, pages 10 et 11).

Il s'attache à respecter les zones de survol à éviter.

Il maintient la puissance maximale et les volets au 1^{er} cran, ajuste sa vitesse indiquée pour obtenir la meilleure vitesse ascensionnelle (100 à 130 km/h selon le type de planeur remorqué).

Phase 2 : montée vers une zone de largage

Le pilote remorqueur poursuit ensuite son ascension en orientant sa trajectoire vers une zone propice au largage du planeur en fonction des conditions aérologiques du jour.

Il maintient sa configuration volets 1^{er} cran, et une vitesse indiquée constante (100 à 130 km/h selon le type de planeur remorqué).

Il assure la sécurité générale de l'attelage et maintient le planeur « en local ».

Il tient compte des autres aéronefs qui évoluent aux abords de l'aérodrome dans le choix de sa trajectoire.

Il porte une attention particulière aux zones de survol à éviter.

Phase 3 descente initiale « rapide » vers un circuit de piste.

Après s'être assuré du largage effectif du planeur et avoir rentré les volets, le pilote remorqueur initie la mise en descente de l'avion remorqueur.

Il recherche alors, conformément au manuel de vol de l'avion, une vitesse indiquée comprise entre 200 et 260 km/h et un régime moteur de 2400 t/mn pour éviter un refroidissement brutal du moteur.

En fonction du trafic aérien, il oriente sa trajectoire afin de rejoindre, à une altitude minimale de 1800ft, une « zone de réduction de vitesse » située à l'intérieur du circuit avion publié sur la carte VAC, ou en longue finale (voir la carte en fin de document, page 12).

Il s'interdit dans tous les cas de gêner les autres aéronefs qui évoluent dans le circuit d'aérodrome.

Dans cette phase, pour éviter les nuisances aux riverains :

- Il évolue en souplesse et évite toute manœuvre brutale.
- Il fait particulièrement attention à la gestion du régime moteur pendant l'augmentation de vitesse.

- Il s'interdit tout régime moteur supérieur à 2500 t/mn générateur de bruit.
- Il construit sa trajectoire en fonction des zones de survol à éviter.

Dans le cas d'une série de remorquages successifs, il recherche, dans la mesure du possible et en fonction des contraintes de trafic, des trajectoires différentes pour éviter les survols répétitifs d'une même zone.

PHASE 4 : réduction de puissance et de vitesse
--

Quand la température cylindre du moteur a réduit à 400°C, et dans tous les cas avant de descendre en dessous d'une altitude de 1800ft, le pilote remorqueur diminue le régime moteur pour réduire sa vitesse vers 150km/h, en réalisant un palier si nécessaire.

A partir de là, il évolue à puissance et à vitesse réduites et réalise un circuit de piste adapté, proche du circuit planeur, sans couper la trajectoire des autres aéronefs en vol.

Attention : La réduction du régime moteur en dessous de 2000 t/mn ne peut pas intervenir si la température cylindre reste supérieure à 400°C.

PHASE 5 : descente en dessous de 1800ft en vue de l'atterrissage.

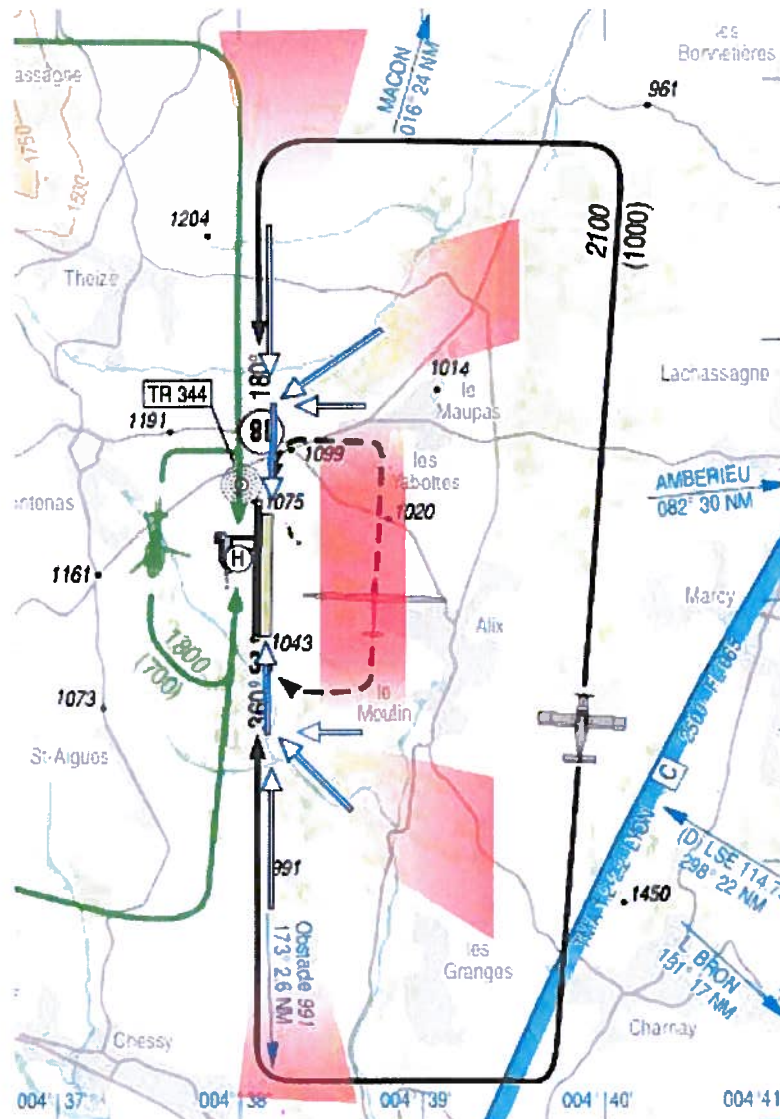
Après avoir sorti le 1^{er} cran de volets, le pilote remorqueur rejoint le plan d'approche et reprend sa descente vers l'approche finale.

Après avoir sorti le 2^{ème} cran de volet, il poursuit sa réduction de vitesse vers la vitesse d'approche finale de 110 km/h.

Il recherche un point d'aboutissement décalé afin d'éviter impérativement que le câble de remorquage ne touche le sol en dehors de l'enceinte de l'aérodrome, puis largue le câble juste avant l'atterrissage.

ZONES DE REDUCTION DE VITESSE

Altitude minimale 1800ft QNH



Zones de réduction de vitesse.



Évolutions à puissance et vitesse réduites.

