	SNA SSE Projet de mise en place d'une procédure GNSS à Avignon C/R réunion de concertation avec les usagers vélivoles du 04 MAI 2012	SNA SSE 12 CR SE 0832 du 9 juillet_réunion usagers vélivoles GNSS LFMV
---	--	---



APPROBATION DU DOCUMENT

	TITRE	NOM ET SIGNATURE ¹	DATE
REDACTION	Chef Sub Etudes SNASSE/SE	Claude PRINCIVALLE	21/05/2012
VERIFICATION	Chef CA Avignon	Didier REYNAUD	
APPROBATION	Chef du Service Exploitation du SNASSE	Philippe BERLIAT	

Diffusion

SUPPORT	DESTINATAIRES
Version papier	
Version électronique	Géode

¹ La signature n'est apposée que sur le document papier. Pour les documents gérés et diffusés de manière électronique, le responsable du document doit s'assurer de la mise à disposition et de la diffusion de la version approuvée.

 	SNA SSE Projet de mise en place d'une procédure GNSS à Avignon C/R réunion de concertation avec les usagers vélivoles du 04 MAI 2012	SNA SSE 12 CR SE 0832 du 9 juillet_réunion usagers vélivoles GNSS LFMV
---	--	---



PARTICIPANTS.

Philippe BERLIAT	Chef du Service Exploitation SNASSE
Didier REYNAUD	Chef CA AD d'Avignon SNASSE
Stéphane ROZALEN	Chef Subdivision Contrôle SNASSE
Claude PRINCIVALLE	Chef Sub Etudes Environnement SNASSE
Jean Pierre BARRIERES	DSAC SE
Frédéric GROS	CCI Vaucluse
Ghislaine MOUGENOT	CNFAS
Gérard COFFIGNOT	FFPLUM
Jean-Louis BOUILLAUD	FFP
Louis BOTHY	EFPLR Pujaut
Xavier WIDEHEM	Avignon Pujaut
Martin CAMON	Avignon Pujaut
Claude ARSONA	FF PARACHUTISME
Hervé LAIGNEL	Aéroclub de St Rémy
Olivier ROUXEL	Aéroclub de St Rémy
René RICHARD	Comité Régional PACA de Vol à Voile
Nicolas VAUNOIS	FFVV
Jérôme FAURE	AEROZINC (FTO) (SAAL AVIATION Aix les Milles)
Elisabeth ETIENNE-GALAM	Planeurs Avignon Pujaut
André GALAS	Association Vélivole de Carpentras

I. Objectif de la réunion :

Dans résolution A37-11 « Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances », l'OACI a décidé, notamment, que : « *les Etats mettront au point d'urgence un PBN pour réaliser la mise en œuvre de procédures d'approches avec guidage vertical (APV), sur toutes les extrémités de piste aux instruments soit comme approche principale, soit comme procédure de secours pour les approches de précision, d'ici 2016.* »

Le SNA/SSE a estimé souhaitable qu'une information des usagers de l'espace aérien autour d'Avignon soit organisée de façon à recueillir les avis des représentants des différentes activités de l'aviation légère et sportive.

 	SNA SSE Projet de mise en place d'une procédure GNSS à Avignon C/R réunion de concertation avec les usagers vélivoles du 04 MAI 2012	SNA SSE 12 CR SE 0832 du 9 juillet_réunion usagers vélivoles GNSS LFMV
---	--	---

II. Présentation du dossier

Le dossier est présenté par le Chef du Service Exploitation du SNA SSE sous forme d'un diaporama, dans lequel sont abordés les besoins des différents acteurs économiques représentés par la CCIV et le gestionnaire de l'espace aérien représenté par le SNA SSE.

A. Les besoins :

▸ Pour le SNASSE :

Le besoin de capacité de l'aérodrome d'Avignon est en augmentation et le dispositif circulation aérienne n'est plus adapté à la demande du trafic commercial, comme des usagers en entrainement IFR, particulièrement en 35 QFU pour lequel les arrivées et les départs sont en face à face. Les procédures doivent être modifiées en vue d'améliorer leurs performances quelque soit le sens de la piste utilisé.

▸ Pour la région PACA et la CCI de Vaucluse :

La volonté de la région est de développer l'aéroport d'Avignon avec une augmentation de l'offre et de la capacité d'accueil.

De gros investissements ont été consentis dans le cadre de la certification de l'aéroport et pour améliorer l'infrastructure du terrain.

Ce besoin doit s'accompagner d'une optimisation de la desserte.

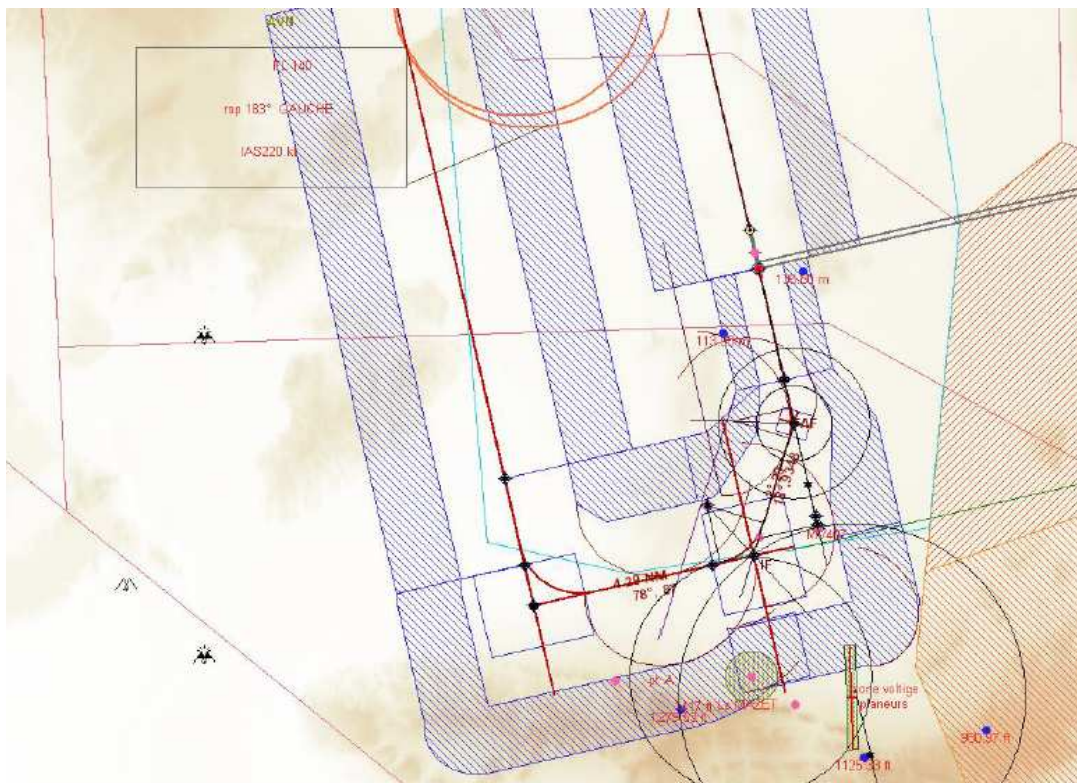
De plus des problèmes environnementaux sont soulevés par les riverains notamment du lors des arrivées MVI 35, du fait des survols répétés des communes de MORIERES et de CHATEAURENARD, ainsi que du CHS de MONTFAVET à une altitude de 700ft (hauteur : 500 ft)

B. Les Espaces d'Avignon

Il est rappelé que l'espace concerné par la procédure GNSS 35 proposée en séance se situe dans la TMA 8 Provence de classe E de 2000ft à 4500ft.



La procédure GNSS 35 s'adresse aux aéronefs de cat A et B (vitesse d'approche en finale inférieure à 120 kts). Elle s'intègre dans le dispositif CA de Provence notamment pour la procédure de rejointe en amont de l'IAF AVN.

La trajectoire nominale pour les Cat A et B se positionne en limite Sud de la CTR d'Avignon (Cf. : dessin ci-dessous).



C. Les statistiques d'Avignon

- Progression sensible du Trafic IFR au fil des années :
 - 2005 : 7005 (+7%)
 - 2006 : 7691 (+10%)
 - 2007 : 8719 (+ 14%)
 - 2008 : 8141 (-6 %) Arrêt de la ligne AVN-ORY
 - 2009 : 7392 (-9%) Baisse générale
 - 2010 : 8174 (+10 %)
 - 2011 : 8394 (+3%)
 - 2012 : +12% sur les 3 premiers mois.
- Trafic VFR LFMV
 - Il est variable selon les années entre 45 et 50 000 mouvements, variation souvent liée à la météo.
- Catégories d'aéronefs :
 - 2011 : de l'ordre de 7 000 mouvements pour les aéronefs de cat A et B, et 1050 mouvements de cat C

 	SNA SSE Projet de mise en place d'une procédure GNSS à Avignon C/R réunion de concertation avec les usagers vélivoles du 04 MAI 2012	SNA SSE 12 CR SE 0832 du 9 juillet_réunion usagers vélivoles GNSS LFMV
---	--	---

III. Relevés des discussions :

Le club vélivole de Pujaut annonce que sa zone est utilisée en totalité. Le secteur d'Orange est impénétrable pour les planeurs même avec transpondeur car l'activité d'Orange est imprévisible. Pour les autres secteurs militaires aucune pénétration n'est possible pour les planeurs sans transpondeur. Cet équipement est difficile à réaliser car il met en jeu à la fois des problèmes technique et financiers.

Le représentant de la FFVV fait remarquer que l'activité de treuillage du Mazet à 2000ft est incompatible avec l'espace nécessaire à la mise en place de cette procédure. D'une manière générale, l'activité vol à voile doit être prise en compte et l'espace dans ce secteur a déjà évolué avec l'extension de la TMA 12.1 au dessus de la CTR d'Avignon.

D'autre part, il ne faut pas obérer l'activité de la voltige dans la zone pour laquelle l'altitude utilisée varie de 1000ft à 4500ft.

La région des Alpilles appartient au patrimoine aéronautique de la France (records mondiaux, durée des vols en planeur). Le représentant de la FFVV rappelle la lettre du président de la FFVV du 11 août 2011 dont extrait ci-dessous :



« Dans l'intérêt de la sécurité de tous et de la fluidité du trafic commercial, les clubs de vol à voile ont depuis plusieurs années accepté, de bonne grâce, de nombreuses modifications de l'espace aérien allant à leur désavantage. La FFVV a donné des avis favorables à l'agrandissement de la CTR d'Avignon, aux modifications successives de la TMA de Provence, à la création de la R55AE, au changement de statut des espaces dérogoatoires, ou à la modification des zones R77, R101, R71 de Salon.

Cet espace limité et complexe n'abrite pas moins de quatre associations vélivoles importantes, Pujaut, Saint-Rémy, Eyguières et Carpentras, ainsi que d'autres activités d'aviation légère. Cette bande d'espace aérien de classe E ou G sur les Alpilles est le seul espace de "respiration" dans une région qui est entièrement trustée par Avignon, Istres, Nîmes, Provence, Salon et Orange. »

Les représentants du SNA font remarquer que les procédures en l'état actuel imposent des attentes importantes puisqu'un seul appareil peut être autorisé à l'approche et que la procédure GNSS servirait à soulager cet axe double.

Le chef CA d'Avignon ajoute que la gestion de ces arrivées à contre-QFU atteint aujourd'hui ses limites compte tenu de l'augmentation du trafic et de la disparité des performances et souligne que cette procédure ne s'adresse qu'à un nombre limité d'avions (15 à 20 mouvements par jour).

La représentante de la CNFAS estime que des statistiques sur le nombre d'approche à vue en 35 seraient nécessaires pour démontrer l'utilité d'une procédure GNSS. Elle souligne qu'à Grenoble elle est très peu utilisée.

 	SNA SSE Projet de mise en place d'une procédure GNSS à Avignon C/R réunion de concertation avec les usagers vélivoles du 04 MAI 2012	SNA SSE 12 CR SE 0832 du 9 juillet_réunion usagers vélivoles GNSS LFMV
---	--	---

Le chef CA explique que ces statistiques ne sont pas disponibles actuellement, mais que la proportion d'approches à vue n'est pas élevée.

Le club de St Rémy s'étonne de ce que cette étude a été faite, selon lui, sans concertation et rappelle la densité importante et très étalée de la population. Le club a développé une activité treuil pour limiter les nuisances sonores vis-à-vis des riverains.

Le chef SE du SNASSE répond que la présente réunion est une concertation. Elle n'a pas vocation à faire passer ce projet de façon inéluctable. Il souligne que ce projet est présenté en séance afin de poser le décor mais ne sous-estime pas les difficultés de sa mise en œuvre en raison de la complexité des espaces et des activités.

Il prend note de l'incompatibilité à maintenir à la fois l'activité commerciale et l'activité de l'aviation légère et sportive avec la mise en place de cette procédure.

La CCI d'Avignon rappelle le besoin de développement de la plateforme d'Avignon, lié à des réalités économiques avec la création du pôle Pégase, le développement foncier à usage aéronautique, l'ouverture du trafic régulier à l'international et le développement de l'aviation d'affaire. S'il était confirmé par la concertation des utilisateurs des espaces aériens concernés, une incompatibilité d'usage, une étude complémentaire devrait être réalisée pour optimiser les pentes d'approches en QFU 35 sur AVN. La mise en œuvre de ces procédures aurait, de plus, des effets positifs sur l'aspect environnemental vis-à-vis des riverains de l'aéroport par l'amélioration des approches nord ou sud.

Il pourra être proposé aux participants de programmer de nouvelles réunions pour évaluer les possibilités d'évolutions en matière de trajectoires et d'espace, en fonction de l'assouplissement éventuel de la réglementation relativement à l'acceptation d'une pente supérieure à 3,5%.