

Participation du public – Synthèse des observations

Synthèse des observations du public sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 23 novembre 1973 modifié relatif aux conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (Yvelines)

1°) Nombre total d'observations reçues

On dénombre 131 commentaires déposés sur le site dédié aux consultations publiques.

2°) Objet et modalités de la consultation

L'arrêté actuel du 23 novembre 1973 complète le régime général, applicable toute l'année, par des dispositions saisonnières, applicables uniquement à la période d'avril à septembre, qui sont les suivantes :

- interdiction de tout trafic d'aéronef à motorisation thermique les dimanches et jours fériés de 12h à 15h locales ;
- tours de piste réservés aux aéronefs basés équipés de silencieux et inscrits sur une liste tenue à jour par les services de la DGAC :
 - les samedis de 12h à 16h et après 20h (locales) ;
 - les dimanches et jours fériés de 15h à 16h locales.

L'objet de ce nouvel arrêté est, à titre expérimental et du 1er avril au 30 septembre 2019, de remplacer, pour les avions légers, les mesures saisonnières par un régime de conditions d'utilisation différenciées selon le classement créé par l'arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore (dit « Calipso »).

Ainsi, les samedis, dimanches et jours fériés, un avion léger bénéficierait de possibilités de voler, notamment en tours de piste, d'autant plus importantes que sa classe Calipso est associée à un niveau de bruit faible. Les privilèges de vol de classe en classe sont progressifs. Un avion peut être classé de A (peu bruyant) à D (bruyant), le classement étant construit par référence au niveau moyen d'une conversation bruyante (limite entre les classes C et D). Le passage d'une classe à l'autre est représentatif d'une différence perceptible pour l'oreille humaine.

Le recours au classement Calipso intègre au mieux la gêne représentée par les tours de piste, nombreux sur les aérodromes accueillant une importante activité d'aviation générale (aéroclubs et pilotes privés).

L'objectif de l'expérimentation est ainsi de réduire l'impact sonore de l'activité aérienne, les weekends et jours fériés et en tours de piste, en remplaçant un dispositif basé sur l'équipement en silencieux, pas toujours représentatif du niveau réel sonore, par un classement objectif du niveau de bruit moyen en tour de piste de chaque avion.

L'arrêté prévoit également qu'un bilan de l'expérimentation sera réalisé, et présenté lors d'une séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Ce projet d'arrêté, dont les dispositions seront effectives le 1^{er} avril 2019, a reçu l'avis favorable de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toussus-le-Noble ainsi que de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

La consultation dématérialisée conduite auprès du public, conformément aux dispositions de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, s'est déroulée du 11 février au 4 mars 2019.

3°) Synthèse et prise en compte des observations du public

En préambule, précisons qu'une grande partie des observations porte sur des thèmes bien plus généraux que la seule restriction d'exploitation objet de la consultation.

Une synthèse des commentaires figure ci-après ainsi que les réponses qui y sont apportées.

Sur le dispositif prévu dans l'arrêté :

a. Retour sur la plage de silence 62 commentaires

De nombreuses personnes, dont beaucoup résident sur la commune de Villiers-le-Bâcle, regrettent le retour partiel sur la plage de silence. Pour rappel, cette plage porte sur l'interdiction de tout vol à moteur thermique, du 1^{er} avril au 30 septembre, les dimanches et jours fériés. Cette mesure est présentée comme la principale avancée récente pour de nombreux riverains, en demande d'une réduction des nuisances sonores.

Certaines personnes préfèrent conserver le durcissement des conditions en tours de piste pour les avions les plus bruyants, prévu dans le projet de modification de l'arrêté, tout en maintenant la plage de silence.

Beaucoup rappellent que la plage de silence constitue le seul moment de la journée sans nuisances aériennes (pour mémoire, aucun trafic de nuit).

Une personne met en avant le fait que la plage de silence ne s'oppose pas au maintien du volume d'activité habituel pour la grande majorité des pilotes.

La majorité des opposants à la remise en cause de la plage de silence indiquent également qu'elle soutient très fortement l'évolution progressive vers des flottes moins bruyantes, et souhaite davantage de restrictions pour les avions les plus bruyants.

Une personne souhaite ajuster les conditions d'utilisation par classe, jour, et tranche horaire, objet principal du projet d'arrêté. Elle propose de renforcer la limitation des tours de piste qui s'appliquerait à davantage de classes Calipso et sur des plages horaires élargies.

Réponse : le projet d'arrêté est le fruit d'années de concertation. En particulier, il résulte de la recherche d'un équilibre entre les souhaits des riverains, élus, et usagers. Dans ce cadre, il n'était pas envisageable de durcir sensiblement les contraintes pesant sur les tours de piste des aéronefs les plus bruyants sans proposer aux aéronefs les plus vertueux de bénéficier d'un retour partiel sur la plage de silence.

Ainsi, l'arrêté prévoit effectivement que les aéronefs basés classés A puissent à nouveau opérer pendant la plage de silence. Les aéronefs basés classés B pouvant, quant à eux, pourront réaliser un départ ou une arrivée dans la tranche horaire de 12h à 15h (soit relativement peu de mouvements comparés à un aéronef en tours de piste). Le retour sur la plage de silence est donc partiel et limité, 33% des aéronefs basés étant classés A.

Le projet d'arrêté se propose de revenir sur le caractère indifférencié de la plage de silence, qui applique la même mesure à des aéronefs dont les caractéristiques acoustiques sont pourtant très variables.

L'expérimentation ne portant que sur les avions légers¹, les autres aéronefs équipés de moteurs thermiques resteront contraints par la plage de silence.

Enfin, pour répondre aux personnes qui souhaitent réduire la proportion de vols réalisés par les aéronefs les plus bruyants, rappelons qu'il s'agit du principal objectif de l'arrêté. En effet, en différenciant les conditions d'accès par classe, les usagers ont intérêt à disposer d'avions les plus silencieux possible.

b. Intérêt de baser les conditions d'accès sur la classe Calipso 17 commentaires

De nombreuses personnes soulignent l'intérêt de baser des mesures environnementales sur le classement Calipso, mesure directe du niveau réel de bruit, plutôt que d'appliquer des mesures de fermeture totale (plage de silence). Selon elles, cette démarche permet de valoriser les usagers ayant fait l'effort de renouveler leurs flottes. La pertinence de la progressivité des conditions par classe est également relevée.

Certaines personnes mettent en avant le travail accompli, dont elles estiment qu'il s'inscrit dans un dialogue nourri entre représentants des usagers et riverains. Elles soulignent que le projet incitera naturellement les usagers à équiper l'échappement de leurs aéronefs en dispositifs dits « silencieux ».

Une personne met en avant l'intérêt de revenir partiellement sur la plage de silence afin d'éviter les phénomènes de congestion avant et après la plage de silence.

La référence à une « dynamique positive » revient souvent dans ces commentaires.

¹ Au sens de l'arrêté Calipso du 11 juin 2013, un avion léger est un avion équipé d'un ou plusieurs moteurs à piston, dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 8 618 kg

Une personne indique que le niveau sonore des aéronefs les moins bruyants est faible par rapport à d'autres appareils.

Réponse : le projet d'arrêté conduit en effet à restreindre la possibilité de tours de pistes les week-ends et jours fériés, d'avril à septembre, des appareils les plus bruyants. Il permet donc de répondre au souhait de contraintes plus importantes pour certains aéronefs, différenciées en fonction du niveau sonore.

c. Extension des conditions d'utilisation de l'aérodrome 2 commentaires

Certaines personnes souhaitent la mise en place de conditions d'utilisation différenciées également pendant la semaine, voire sur l'ensemble de l'année.

Réponse : l'arrêté en vigueur prévoit déjà de limiter les contraintes les plus fortes aux périodes d'activité importante. Ces périodes identifiées sont les samedis, dimanches et jours fériés d'avril à septembre, journées pendant lesquelles une proportion de résidents plus élevée qu'en semaine souhaite profiter de leur domicile ou d'activités de plein air.

Comme indiqué en réponse au point a., le projet est le fruit de discussions fournies, régulières depuis le début de cette réflexion. Ainsi, la mise en place de contraintes en semaine n'aurait pu être proposée qu'en contrepartie de concessions les week-ends, là où le retour partiel sur la plage de silence est déjà envisagé. La même démarche est applicable à une extension aux mois d'activité plus faible.

d. Complexité 2 commentaires

Certaines personnes considèrent que l'arrêté, et en particulier les tableaux de conditions d'accès par classe, sont trop compliqués.

Réponse : le projet d'arrêté prévoit effectivement des conditions différentes entre les samedis, d'une part, et les dimanches et jours fériés, d'autre part. Son point de départ étant le dispositif actuel, qui repose sur les plages de silence et de moindre bruit, cette distinction semble justifiée.

Le texte prévoit également une progressivité de classe en classe, le cas d'un appareil non classé devant être prévu.

Si ces contraintes conduisent à une relative complexité, du moins d'affichage, les conditions pour un aéronef donné peuvent toutefois être résumées simplement. Par exemple, un appareil basé classé C peut, les samedis, réaliser des tours de piste 6h à 12h puis de 16h à 20h.

e. Expérimentation 3 commentaire

De nombreuses personnes souhaitent que le projet d'arrêté s'inscrive dans le cadre d'une expérimentation, devra donner lieu à une analyse de ses résultats.

Plusieurs personnes s'interrogent sur les modalités de consultation de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et sur l'analyse des résultats de l'expérimentation.

Réponse : la version définitive de l'arrêté reprend cette proposition. Elle prévoit la production d'une évaluation des résultats de l'expérimentation. Cette évaluation devra être présentée en CCE et au Comité de suivi de la charte qui lui est rattaché. En fonction de ces résultats, le dispositif pourra alors être maintenu (inscrit dans la durée), adapté (par exemple en ajustant les conditions par classe) ou abrogé (retour à la situation réglementaire antérieure, résultat de l'arrêté modificatif du 11 juillet 2011).

f. Conditions de l'analyse de l'expérimentation 3 commentaires

Plusieurs personnes s'interrogent sur les modalités d'analyse des résultats de l'expérimentation. Une personne s'interroge en particulier sur la mesure de la situation antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté, et recommande de s'appuyer sur la méthode appliquée en 2011 par Bruitparif via la mise en place de 8 stations provisoires.

Réponse : Bruitparif a effectivement publié un rapport sur Toussus-le-Noble en mars 2012. Ce rapport repose sur des mesures réalisées entre avril et juin 2011. Il est disponible à l'adresse suivante : <https://bit.ly/2HityGw>

En particulier, ce rapport a permis d'identifier l'emplacement de Voisins-le-Thuit à Villiers-le-Bâcle comme le plus pertinent pour y installer une station permanente.

Cette station permet de disposer de données complètes depuis l'année 2015, ce qui constitue une mesure de référence qui servira à l'analyse des résultats de l'expérimentation.

Les diverses données disponibles (sur le trafic et les niveaux acoustiques) serviront à la production de l'évaluation décrite au point e.

g. Questions sur les conditions d'utilisation 3 commentaire

Une personne s'interroge sur la possibilité de réaliser un vol local avec un aéronef classé A ou B le dimanche entre 12h et 15h.

Réponse : comme indiqué dans le projet d'arrêté, cette possibilité est effective pour les aéronefs classés A ou B pendant la plage horaire indiquée ci-dessus.

Une autre personne s'interroge sur le maintien de la plage de silence pour les appareils classés C et D.

Réponse : le projet prévoit le maintien de la plage de silence pour les avions classés C et D.

Une personne s'interroge sur la possibilité de se poser à Toussus-le-Noble en cas de problème de sécurité sur un avion (panne, etc.).

Réponse : un appareil souhaitant effectuer un atterrissage d'urgence le pourra.

Une personne s'interroge sur les horaires de décollage et atterrissage pour les hélicoptères.

Réponse : la plage de silence est maintenue pour les hélicoptères.

Une personne s'interroge sur les conditions d'utilisation selon la classe Calipso de l'aéronef.

Réponse : ces conditions sont décrites dans les tableaux figurant en annexe à l'arrêté.

Une personne s'interroge sur la possibilité d'obtenir des dérogations pour les aéronefs de collection.

Réponse : cette possibilité n'est pas spécifiquement prévue. Toutefois, des dérogations permettant à certains avions classés C de bénéficier des conditions d'accès d'un avion classé B sont prévues dans l'arrêté.

h. Distinction entre les usagers basés et non basés 2 commentaires

Certaines personnes sont favorables à l'absence de distinction entre avions basés et non basés à Toussus-le-Noble qui figurait dans la version de l'arrêté mise en consultation. Selon elles, l'investissement est le même dans les deux cas.

Une personne toutefois souhaite l'interdiction totale des tours de piste par des appareils non basés. Elle regrette que Toussus-le-Noble puisse servir de base secondaire en hiver à certains usagers habituellement basés ailleurs en Ile-de-France.

Réponse : la Commission Consultative de l'Environnement du 8 février 2019 s'est prononcé pour une distinction entre avions basés et non basés. Le projet d'arrêté résultant met en œuvre cette distinction. Afin de ne pas rendre le dispositif plus complexe, les usagers non basés disposent de conditions d'accès spécifiques : les avions classés A ont les privilèges des avions classés B, les avions classés B, ceux des avions classés C etc..

Le dispositif actuel prévoit déjà une distinction entre usagers basés et non basés. En particulier, la réalisation de tours de piste pendant les plages de moindre bruit est réservée aux aéronefs basés. Cette mesure s'applique indifféremment à tous les aéronefs non basés, indépendamment de leur niveau de bruit. En cela, l'expérimentation constitue un progrès, pour certains avions non basés et pendant certaines plages horaires. L'investissement des usagers des aérodromes tiers est ainsi reconnu dans le projet de texte. Cet investissement est facilité par les services de l'Etat, et en particulier la DGAC, au moyen d'aides à l'aviation légère. Ces aides encouragent l'équipement en silencieux, qui permet bien souvent de gagner une classe Calipso, et s'applique à tous les aéroclubs agréés, indépendamment de leur base d'exploitation.

Enfin, les mesures prévues s'appliquent dans un cadre circonscrit (tours de pistes, les samedis dimanches et jours fériés, d'avril à septembre). En particulier, il reste possible d'atterrir et redécoller à tout moment (pendant les horaires d'ouverture de l'aérodrome), sans faire de tours de piste. En outre, un appareil A non basé peut lui aussi bénéficier d'un retour partiel sur la plage de silence, en pouvant atterrir ou décoller pendant cette tranche horaire.

Commentaires sur l'environnement aéronautique et général de l'aérodrome de Toussus-le-Noble :

a. Maintien de l'activité, des emplois et équilibre économique 3 commentaires

Certains commentaires font part d'une inquiétude sur la pérennité des emplois associés à l'exploitation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Selon ces personnes, l'équilibre économique de certaines structures pourrait être compromis par le projet d'arrêté.

En particulier, le coût important d'achat d'aéronefs modernes et peu bruyants, bénéficiant pour la plupart d'entre eux d'un classement Calipso A, est mis en avant.

Réponse : comme indiqué ci-dessus, le projet d'arrêté résulte d'une concertation et d'échanges longs et appuyés. Les élus et représentants des usagers, qui ont également eu à se prononcer sur le texte par un vote en CCE, ont intégré les considérations économiques dans leur décision.

En particulier, le projet d'arrêté permet d'inscrire le maintien de l'activité de l'aérodrome dans la durée, en valorisant les résultats de cette concertation.

b. Nuisances générées par les hélicoptères 6 commentaires

Certaines personnes font part des nuisances liées à l'activité des hélicoptères. Le caractère particulier de cette activité (vol stationnaire par exemple) est cité comme contribuant au niveau de nuisance.

En particulier, une personne souhaite étendre la plage de silence applicable aux hélicoptères.

Réponse : le projet d'arrêté ne porte pas sur les hélicoptères, et maintient la situation réglementaire en l'état pour ces aéronefs. Le protocole de classement Calipso ne couvre pas ces aéronefs. Cette situation s'explique en particulier par l'absence du recours aux tours de piste par les hélicoptères, ainsi que par des caractéristiques acoustiques et de conduite machine très différentes des avions légers.

Pour autant, la nuisance représentée par cette activité est réelle. Elle pourra faire l'objet dans les années à venir de pistes d'amélioration, dans le cadre établi de la concertation environnementale et sous l'égide de la présidence de la CCE. Des évolutions ont récemment été mises en place, telles que la création d'une sortie nord pour les hélicoptères, visant à réduire significativement l'empreinte sonore pour les vols vers le nord de l'aérodrome.

c. Demandes de réduction, d'arrêt ou de soutien et maintien des activités aériennes 16 commentaires

Certaines personnes souhaitent le déplacement ou la fermeture de l'aérodrome, dans l'objectif de réduire les nuisances aériennes, voire l'interdiction totale de l'activité d'aviation générale en France.

Une personne motive son commentaire par le rappel de l'impact sanitaire des nuisances sonores. D'autres évoquent l'impact des polluants atmosphériques émis par les avions.

Pour de nombreuses personnes, le fait même d'être survolé par des avions légers, indépendamment du niveau sonore, est nuisible.

Enfin, certaines personnes s'appuient sur le caractère « récréatif » de certaines activités aériennes pour en demander l'interdiction.

A l'opposé, une personne au contraire souhaite la suppression totale de toutes les contraintes pesant sur les activités aériennes.

Une autre personne indique être bien plus gênée par le transport routier que par l'activité aérienne.

Une personne indique que les activités de l'aérodrome de Toussus-le-Noble ne devraient pas être restreintes au-delà de ce qui se fait actuellement, le niveau de nuisance étant sensiblement plus faible qu'à proximité d'autres aérodromes tels que Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle. Elle s'inquiète également que de nouvelles restrictions conduisent progressivement à la fermeture de l'aéroport. Elle met également en avant l'intérêt de fixer localement certaines populations utilisatrices de l'aérodrome.

Une personne insiste sur l'importance du maintien d'un tissu d'aérodromes d'aviation générale.

Par ailleurs de nombreuses personnes souhaitent la publication de trajectoires permettant d'éviter le survol de leurs domiciles.

Réponse : s'il est indéniable que le déplacement ou la fermeture de l'aérodrome entraînerait une diminution des nuisances aériennes, l'objet du présent projet d'arrêté est au contraire de maintenir son activité, en l'inscrivant dans la durée et dans une démarche vertueuse de dialogue constructif entre les diverses parties prenantes : riverains, élus, et usagers.

L'aérodrome de Toussus-le-Noble est essentiel pour son territoire en termes de retombées économiques.

Les effets sanitaires des nuisances sonores sont indéniables. L'objectif du projet d'arrêté est ainsi de réduire le volume général de nuisances sonores autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. En favorisant le développement d'avions légers peu bruyants et efficaces, ainsi que leur utilisation par les usagers de Toussus-le-Noble, il inscrit cette démarche dans la durée.

En outre, les avions légers les moins bruyants sont également, en général, parmi ceux dont le rendement et la consommation en carburant sont les meilleurs. Ainsi, leur contribution aux émissions atmosphériques est généralement moindre que celles des aéronefs les plus bruyants.

Si l'aviation générale constitue effectivement une activité récréative, elle contribue également à l'ensemble de l'industrie aéronautique et au transport aérien en général, notamment par la création de vocations indispensables à l'économie française. Elle contribue également de manière directe, indirecte et induite à l'économie française.

d. Urbanisme 5 commentaires

Quelques personnes s'étonnent que les riverains puissent mettre en avant une gêne générée par un aérodrome en service depuis de nombreuses années (ouverture en 1907). Selon elles, la plupart des habitants des communes environnantes auraient eu connaissance de l'existence de l'aérodrome en s'y installant.

Réponse : les nuisances sonores générées par l'activité aérienne ne peuvent pas être niées, indépendamment du niveau de connaissance de la situation par les résidents.

En outre, les contraintes portant sur l'urbanisme à proximité des aéroports français sont couvertes par le dispositif de Plan d'Exposition au Bruit, dont Toussus-le-Noble est doté.

Ainsi, des contraintes pèsent déjà sur les zones impactées par des niveaux de bruit définis par la réglementation, selon 3 à 4 zones progressives.

Questions générales sur le dispositif Calipso :

a. Questions sur le classement CALIPSO 3 commentaires

Certaines personnes s'interrogent sur la manière dont les avions sont classés, et considèrent en particulier que la classe Calipso n'est pas suffisamment détaillée.

Une personne s'interroge sur l'évolution du niveau acoustique après une intervention technique sur l'appareil (maintenance).

Réponse : toutes les informations sur le protocole de mesure et le classement Calipso sont disponibles sur la page suivante du Ministère :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/calipso-classification-sonore-avions-legers>.

Les interventions sur un appareil ont vocation à maintenir ses caractéristiques techniques dans la durée, permettant ainsi le maintien de son niveau sonore.

b. Difficultés à faire classer ses avions 1 commentaire

Certaines personnes font part de difficultés dans le classement CALIPSO de leurs avions légers.

Réponse : toutes les informations nécessaires au classement d'un avion léger sont disponibles au lien cité au point précédent. En particulier, la DGAC a mis en place une plateforme internet permettant, entre autre, la dématérialisation et le suivi des demandes de classement des avions.

En outre, la grande majorité des avions légers basés en France peut désormais être classée par équivalence, en bénéficiant des mesures déjà réalisées sur un avion comparable (type, moteur, hélice et échappements).

Pour autant, le protocole de mesure prévoyant des conditions encadrées, il peut arriver qu'une mesure ne puisse pas être effectuée, en particulier dans le cas de changement subit des conditions météorologiques ou d'incident technique sur l'avion qui retarderaient l'exécution des mesures acoustiques.

c. Différence entre valeurs mesurées et niveau réel de bruit 2 commentaires

Une personne estime que le classement CALIPSO n'est pas représentatif du niveau réel de bruit, dans la mesure où le niveau sonore d'un événement aérien dépendra de facteurs fluctuants, tels que les conditions météorologiques.

Réponse : le protocole de mesure CALIPSO est basé sur des mesures réelles du niveau de bruit. Si les conditions du jour peuvent effectivement varier et avoir un impact sur le niveau sonore, ces variations sont lissées sur l'ensemble de l'année et le classement d'un avion est le meilleur indicateur possible du niveau sonore réel prévisible.

Commentaires sur le respect du dispositif

i. Importance de la surveillance du respect des mesures 12 commentaires

Certaines personnes s'interrogent sur les modalités de surveillance du respect de l'expérimentation, et plus généralement de l'arrêté de restriction de Toussus-le-Noble.

Elles s'interrogent également sur les sanctions applicables en cas d'infraction.

Certaines personnes s'interrogent sur le respect de la plage de silence actuelle.

Réponse : la surveillance de l'arrêté s'appuiera sur les données de trafic, qui permettent notamment de connaître les divers mouvements (y compris tours de piste) réalisés par un avion, ainsi que les horaires associés. Ce dispositif pourra être complété par l'analyse des relevés radar.

La Gendarmerie des transports aériens (GTA) est également chargée de s'assurer du respect des conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, et dispose d'une brigade rattachée à la plateforme.

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA), est également compétente pour sanctionner tout manquement à un arrêté ministériel de restriction. Tous les manquements à la plage de silence lui ont ainsi été transmis. Elle a prononcé une amende de 1000€ à l'un des contrevenants.

Actuellement, un survol pendant la plage de silence peut s'expliquer par les quelques minutes qui s'écoulent entre le décollage ou l'atterrissage d'un aéronef, qui font foi, et sa présence en vol à proximité de l'aérodrome.

j. Respect des trajectoires et hauteurs de survol 27 commentaires

Certaines personnes considèrent que de trop nombreux avions ne respecteraient pas les trajectoires publiées, ni les hauteurs de survol prévues par la réglementation. Plus généralement, d'autres personnes considèrent que les aéronefs évoluent à des hauteurs trop faibles.

Réponse : en cas de plainte, tout signalement est étudié par les services de la DGAC. Ces signalements montrent dans la très grande majorité des cas que les altitudes et hauteurs de survol prévues par la réglementation et les procédures applicables à Toussus-le-Noble sont respectées par les usagers.

En cas d'écart significatif entre les trajectoires publiées et suivies, les pilotes sont passibles de passage en conseil de discipline.

Commentaires sur les modalités de concertation et la consultation publique

a. Modalités de fonctionnement de la consultation 1 commentaire

Une personne s'interroge sur les modalités pratiques de la consultation, en particulier l'accès à l'ensemble des commentaires.

Réponse : les commentaires ne sont pas rendus publics. Ce mode de fonctionnement permet en particulier aux administrés de s'exprimer librement, ce qui est l'objectif attendu dans le cadre d'une consultation publique.

La présente synthèse des observations est publiée sur le site internet de la consultation publique.

b. Modalités de la concertation 1 commentaire (à fusionner avec o)

Certaines personnes contestent les modalités de discussions qui ont conduit à la production de l'arrêté.

Certaines personnes font état d'un déficit de concertation autour de projet.

En particulier, une personne demande l'organisation d'un référendum populaire.

Réponse : les pouvoirs publics ont veillé scrupuleusement à ce que la discussion soit toujours possible entre les représentants des usagers et les riverains. Il s'agit d'un exemple relativement rare dans le paysage de la concertation environnementale en France.

Le projet d'arrêté a reçu des votes favorables en Comité de suivi de la charte (CSC) et en CCE. Le CSC a d'ailleurs toujours été associé aux discussions concernant de l'évolution de la réglementation. En outre, l'esprit général de l'arrêté est soutenu depuis de nombreuses années par les services de l'Etat qui accueillent favorablement un projet qui permettra d'inscrire la conciliation des intérêts des diverses parties prenantes dans la durée.

Questions diverses

a. Autres pistes d'amélioration 1 commentaire

Une personne indique que d'autres pistes d'améliorations sont possibles, telle que l'évolution des trajectoires.

Réponse : des réflexions sont en cours quant à l'ajustement de circuit d'aérodrome. Leur issue n'est toutefois pas garantie et l'avancée des travaux est conditionnée par la production d'études de sécurité circonstanciées.

Une personne souhaite l'amélioration de la conduite du vol par certains pilotes.

Réponse : les aéroclubs communiquent régulièrement vers leurs membres sur ce sujet. Plusieurs documents pédagogiques, de type charte et codes de bonne conduite, sont

régulièrement mis à jour et transmis aux pilotes. En outre, les bonnes pratiques de conduite du vol (régime moteur en particulier) sont rappelées lors des vols de contrôle et prorogation avec un instructeur.

Une personne regrette que les technologies les plus récentes d'hélices ne soient pas privilégiées.

Réponse : le projet d'arrêté permet d'inciter les usagers à équiper les aéronefs des dispositifs les plus récents afin de bénéficier d'une classe Calipso la meilleure possible.

Une personne souhaite des avancées sur les systèmes d'aide au suivi de la trajectoire.

Réponse : un dispositif d'aide au suivi de la trajectoire a été développé en 2018 par des élèves ingénieurs, dans le cadre du Challenge Aéro-saclay. Les services de la DGAC leur ont apporté une aide technique. Ce projet a été sélectionné comme lauréat du concours 2018 : <https://www.aero-saclay.com/2018>

b. Informations générales 1 commentaire

Une personne souhaite connaître le volume de vols concernés par le projet d'arrêté.

Réponse : sur un volume annuel moyen d'environ 110 000 mouvements, les avions en régime de vol à vue (VFR) en représentent environ 85 000. Une présentation circonstanciée du trafic est systématiquement présentée par l'exploitant d'aérodrome en CCE.

Une autre personne s'interroge sur le nombre d'avions basés.

Réponse : la base de rattachement est l'une des informations disponibles au registre des immatriculations des aéronefs. Si cette donnée est dans l'ensemble très fiable, elle ne permet pas de déduire directement, à l'unité près, le nombre d'avions basés à Toussus-le-Noble. Notamment, certaines radiations, cessions et destructions ne sont pas notifiées à l'administration. Les données de trafic permettent toutefois de disposer d'une information approchant et plus utile : le nombre d'avions effectivement actifs sur l'aérodrome. Ainsi, janvier à septembre 2018, 186 avions ont effectué plus de 50 mouvements à Toussus-le-Noble, 224 avions 40 mouvements et plus et 282 avions 30 mouvements et plus. Parmi ces appareils, un certain n'est pas basé à Toussus-le-Noble. Ces chiffres représentent donc une estimation haute des aéronefs basés pouvant être considérés comme « actifs ».

c. Vols de nuit 2 commentaires

Une personne estime que les tours de piste de nuit sont encore trop nombreux, et s'interroge sur le niveau sonore de ces événements.

Réponse : l'arrêté actuel prévoit l'obligation d'équipement en silencieux pour être autorisé à effectuer des tours de piste pendant la nuit aéronautique. Le projet d'arrêté prévoit :

- Du 1^{er} octobre au 31 mars : de remplacer progressivement cette disposition par l'obligation d'être classé A ou B selon le dispositif CALIPSO ;
- Du 1^{er} avril au 30 septembre :

- l'interdiction des tours de piste dès 19h les samedis et toute la journée les dimanches et jours fériés pour les avions classés D.
- l'interdiction des tours de piste dès 20h les samedis, dimanches et jours fériés pour les avions classés C.

d. Cohérence entre les restrictions sonores 2 commentaires

Une personne s'interroge sur la cohérence entre les horaires définis dans le projet d'arrêté et les mesures prévues par ailleurs afin de limiter les activités bruyantes (travaux extérieurs et utilisation de tondeuses, notamment).

Réponse : si le projet de texte n'est effectivement pas directement tiré des horaires retenus pour la restriction des activités bruyantes, il vise également à limiter les nuisances dans des plages horaires comparables et proches, en se concentrant en particulier sur les samedis et dimanches.

e. Avion électrique 1 commentaire

Une personne indique attendre l'arrivée du premier avion électrique à Toussus-le-Noble avec impatience.

Réponse : le premier avion électrique a été réceptionné à la fin du mois de janvier 2019, et son volume d'activité devrait aller en augmentant au cours de l'année.

En conclusion, la Direction Générale de l'Aviation civile a pris note des observations et tenu compte de l'ensemble des observations recueillies lors des diverses consultations requises.