

**Note relative aux motifs de l'arrêté du 20 mars 2019
modifiant l'arrêté du 23 novembre 1973
fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble**

L'arrêté du 23 novembre 1973 modifié fixe le régime général applicable à l'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Cet arrêté prévoit notamment les mesures suivantes :

- Une interdiction de tout trafic d'aéronef à motorisation thermique les dimanches et jours fériés de 12h à 15h locales ;
- Les tours de piste sont 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 des modifications apportées à l'arrêté du 23 novembre 1973 précité consiste, à titre expérimental et du 1^{er} avril au 30 septembre 2019, à remplacer, pour les avions légers, les mesures à caractère saisonnier par un régime reposant sur des 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 bénéficiera 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.

Cet 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.

Concernant la consultation du public, l'intégralité des 131 commentaires, leur synthèse et les réponses apportées figurent en pièces jointes. Parmi les observations formulées, on peut citer :

- le souhait du maintien de la plage de silence les dimanches et jours fériés de 12h à 15h. Les riverains dénoncent l'augmentation des nuisances sonores qui résultera de sa disparition. L'objectif des parties prenantes est de disposer de mesures équilibrées : la plage de silence du dimanche disparaît au profit des avions les moins bruyants (aéronefs classés A qui représentent 33% de la flotte basée), cependant qu'est restreinte la possibilité d'effectuer des tours de piste pour les avions les plus bruyants. L'arrêté initial du 29 juin 2011 imposait une plage de silence générale, uniforme, malgré les disparités acoustiques entre les aéronefs ;

- la demande d'arrêt ou de réduction de toutes les activités aériennes, afin de supprimer ou de réduire toutes les nuisances constatées (pollution sonore et atmosphérique). À l'opposé, quelques personnes plaident pour l'allègement des contraintes. Face à ces critiques, il a été souligné que la fermeture d'aérodromes locaux comme celui de Toussus-le-Noble est exclue au regard des enjeux économiques et de leur place dans l'ensemble de la chaîne de valeur de l'industrie aéronautique et du transport aérien. Aussi, l'arrêté présenté introduit une utilisation plus vertueuse de l'aérodrome qui doit permettre de pérenniser son activité ;
- l'expression de doutes concernant la sanction des infractions à ces nouvelles restrictions d'exploitation et le respect des trajectoires et hauteurs de survol. Ce dernier constat est en grande partie erroné. La Gendarmerie des transports aériens (GTA) veillera à la bonne application de l'arrêté et relèvera les manquements en complément de la DSAC-N, qui s'assurera de la détection des infractions. De plus, les infractions aux mesures de restrictions relèveront du pouvoir de sanction de l'ACNUSA, celles en matière de hauteur survol du conseil de discipline.
- un nombre significatif de commentaires de personnes satisfaites, mettant en avant l'intérêt de baser les conditions d'accès sur des mesures objectives de bruit, l'incitation pour les utilisateurs de l'aérodrome à renouveler leur flotte et l'esprit de dialogue qui a prévalu depuis de nombreuses années. Ce dialogue a abouti le 21 mars 2018 à un accord entre les représentants des usagers et riverains, dont l'arrêté est largement inspiré.

Une modification importante a été apportée au projet d'arrêté mis en consultation : suivant en cela l'avis de la CCE 8 février 2019, une distinction a été réintroduite entre avions basés et non basés. Ces derniers disposent de conditions d'accès spécifiques : les avions non basés classés A ont les privilèges des avions basés classés B, les avions non basés classés B, ceux des avions basés classés C, etc. Les usagers d'avions non basés, outre qu'ils peuvent atterrir et redécoller pour un vol local ou de navigation indépendamment de leur classe CALIPSO, disposent de privilèges accrus par rapport à la situation actuelle dès lors que leur avion est bien classé.