



Direction générale de l'Aviation civile

Synthèse de la consultation du public concernant le projet d'arrêté relatif aux conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble

1°) Nombre total d'observations reçues

En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté relatif aux conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble a fait l'objet d'une consultation du public du 12 avril au 3 mai 2021.

À l'occasion de cette consultation, 472 commentaires ont été exprimés sur le site <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/> (537 commentaires déposés, dont 65 doublons).

2°) Objet et modalités de la consultation

Les dispositions relatives aux restrictions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble fondées sur la classification acoustique des avions dite « CALIPSO » ont été abrogées par arrêté du 10 juillet 2020. Ces dispositions avaient été mises en place à compter du 1er avril 2019, par arrêté du 20 mars 2019 ; ce texte prévoyait qu'elles seraient maintenues, adaptées ou abrogées en fonction d'une évaluation des résultats présentée en commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Consultée à ce sujet en date du 2 juillet 2020, la CCE s'est prononcée en faveur d'une abrogation de ces dispositions.

En conséquence, l'État a relancé une concertation locale en proposant un plan de mesures environnementales porté par la préfecture des Yvelines et la direction générale de l'aviation civile (DGAC).

La mise en œuvre de certaines des mesures de ce plan nécessite une modification des dispositions de l'arrêté du 23 novembre 1973 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Tel est l'objet du projet d'arrêté mis à disposition du public.

Les modifications prévues par le projet d'arrêté soumis à la présente consultation portent sur :

- l'interdiction des tours de piste par les avions légers classés parmi les plus bruyants selon le dispositif « CALIPSO » ou non classés dans ce dispositif, les weekends et jours fériés d'avril à septembre ;
- l'interdiction de certaines activités hélicoptère dans plusieurs tranches horaires des weekends et jours fériés d'avril à septembre ;
- l'interdiction des vols touristiques en hélicoptère dès lors que le temps de vol est inférieur à 20 minutes.

Ces mesures viennent en complément des restrictions existantes, qui restent inchangées. Elles visent

à limiter, en les interdisant pendant certaines périodes, les activités générant des nuisances importantes et répétitives pour les populations riveraines.

Après sa présentation lors de la CCE en date du 29 mars 2021, ce projet d'arrêté a été mis à la disposition du public pour commentaires pour une durée de 21 jours, du 12 avril au 3 mai 2021. Cette consultation fait l'objet du présent bilan publié sur le site de la consultation, avec l'ensemble des observations reçues.

Le projet d'arrêté a également été transmis pour avis à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA).

3°) Avis de la commission consultative de l'environnement et de l'ACNUSA

La CCE de l'aérodrome de Toussus-le-Noble a émis un avis favorable aux mesures faisant l'objet du projet d'arrêté, par 26 voix pour et 13 voix contre sur 39 votants répartis en trois collèges.

L'ACNUSA a formulé le 27 mai un avis favorable sous réserve de la mise à jour, à droit constant, du projet d'arrêté et a formulé des propositions de mise à jour juridique. Ces propositions visent notamment à supprimer des dispositions formellement obsolètes, que le choix initial de procéder par un arrêté modificatif de l'arrêté de 1973, introduisant comme seule modification l'ajout des nouvelles dispositions, a eu pour effet de reconduire. L'avis de l'ACNUSA est consultable sur le site de l'Autorité, à l'adresse suivante : [lien vers l'avis](#).

4°) Synthèse et prise en compte des observations du public

Une grande partie des observations porte sur des thématiques plus larges que les seules restrictions d'exploitation qui font l'objet de la consultation. En particulier, un grand nombre d'entre elles portent sur les mesures de maîtrise des nuisances sonores présentées en commission consultative de l'environnement de Toussus-le-Noble le 29 mars 2021, mais qui ne concernent pas les conditions d'utilisation de l'aérodrome fixées par arrêté ministériel.

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

Une même contribution à la consultation publique, lorsqu'elle comporte des mentions relatives à plusieurs des thèmes abordés dans la présente synthèse, est comptabilisée dans plusieurs rubriques.

Les thématiques sont présentées dans l'ordre du nombre de commentaires déposés qui y sont relatifs.

a) Commentaires favorables au projet d'arrêté ou au projet de mesures présentées en commission consultative de l'environnement du 29 mars 2021 (202 commentaires)

Plusieurs réponses, dont une partie de celles mentionnée au paragraphe précédent, font état dans leur intitulé ou leur développement d'un soutien au projet de texte soumis à la consultation publique, ou de manière plus générale au plan de mesures proposées par l'État en commission consultative de l'environnement du 29 mars dernier ; le projet d'arrêté soumis à la présente consultation publique fait partie de cet ensemble de mesures.

Dans un petit nombre de cas, ce soutien est indiqué sans précisions sur les motivations.

Certaines personnes considèrent que le projet d'arrêté ou, plus largement, le plan de mesures sont de nature à permettre une réduction des nuisances sonores ou à inscrire le maintien des activités aéronautiques dans la durée.

Le projet est parfois présenté comme contraignant pour les usagers mais constituant un compromis acceptable. Dans quelques cas, les répondants formulent le souhait qu'il n'y ait pas de nouvelles

restrictions à l'activité aérienne. Le fait que ce texte proposé reflète un juste équilibre est évoqué.

Quelques répondants se déclarent favorables au projet d'arrêté ou considèrent qu'il est acceptable en tant que première étape d'une démarche de réduction de nuisances sonores sur l'aérodrome mais qu'il reste insuffisant et doit être complété.

Réponse : *Il est pris note de ces commentaires. Le projet d'arrêté s'inscrit dans un plan plus général présenté en commission consultative de l'environnement, comportant d'autres mesures immédiates et des projets ou pistes de mesures à moyen et plus long terme.*

b) Commentaires de soutien à l'activité aéronautique ou à l'aérodrome de Toussus-le-Noble (150 commentaires)

Plusieurs personnes font part de leur soutien à l'activité aéronautique de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, et dans certains cas aux activités aériennes en général. Ces commentaires sont parfois associés à une prise de position explicite en faveur du projet d'arrêté soumis à consultation, parfois développés à l'occasion d'une prise de position en défaveur de l'arrêté ou exprimés sans référence au projet d'arrêté.

Ils évoquent l'importance historique de la plateforme dans le développement de l'aviation, rappellent que plusieurs aérodromes ont été fermés par le passé en Ile-de-France et que les alternatives sont peu nombreuses voire inexistantes. Ils mentionnent l'importance de l'activité économique qui relève d'acteurs variés et des emplois associés (pilotes, mécaniciens, restaurants basés sur l'aérodrome, etc.). Ils rappellent pour certains la forte contribution de l'aérodrome à l'industrie aéronautique et notamment la forte proportion de pilotes professionnels formés à Toussus-le-Noble. Certains considèrent que la réduction de l'activité conduira à la disparition d'acteurs économiques et d'emplois.

Plusieurs personnes mettent en avant les progrès réalisés en matière d'intégration des activités aériennes dans leur environnement, et en particulier le développement de l'avion électrique.

La formation de pilotes privés est considérée par certains comme essentielle et faisant vivre un tissu économique avec de nombreux fournisseurs et sous-traitants. Plusieurs personnes mettent en avant l'utilité sociale des aéroclubs, structures associatives basées sur le bénévolat, et leur rôle d'aide à l'accès au métier de pilote de ligne. Le fait que les dispositifs d'aide aux jeunes (brevet d'initiation aéronautique) permettent à toutes les catégories sociales d'accéder aux activités aéronautiques est mentionné.

L'importance de la formation de certains pilotes pour des missions de service public est également évoquée.

Certains commentateurs craignent que l'attrition progressive de l'activité ne conduise à la fermeture de l'aérodrome.

Plusieurs commentaires portent sur des considérations plus larges que le projet soumis à consultation, mentionnent par exemple que la France est le second pays au rang mondial pour l'industrie aéronautique et que les restrictions au développement de cette activité pèseront sur sa compétitivité. Quelques-uns soulignent l'impact significatif de la crise sanitaire sur la filière aéronautique et la santé économique fragile des acteurs du secteur.

Réponse : *Il est pris note de ces commentaires. Les mesures présentées en commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble le 29 mars 2021, dont celles qui sont l'objet du projet d'arrêté soumis à la consultation publique, visent à permettre l'activité de cet aérodrome dans le respect des attentes des populations riveraines et à mettre en place des mesures de maîtrise des nuisances sonores propres à assurer l'insertion de l'infrastructure dans son environnement.*

c) Commentaires relatifs aux nuisances sonores élevées de l'aérodrome (98 commentaires)

De nombreux répondants évoquent ou dénoncent des nuisances sonores qu'ils subissent et la nécessité de les réduire. Une très petite partie de ces commentaires émane de personnes qui, pour autant, approuvent le projet d'arrêté.

Certaines de ces observations comportent des appréciations plus détaillées.

Dans plusieurs réponses, l'intensité ou la répétitivité des nuisances est évoquée. Dans quelques observations, c'est l'augmentation récente des nuisances ressenties qui est mise en exergue.

Certaines réponses font référence plus spécifiquement au bruit de certains types d'aéronefs. Ainsi, la gêne liée au trafic des hélicoptères est à plusieurs reprises soulignée. Une personne mentionne un niveau de bruit relevé (78 dB) au passage d'un hélicoptère. Le bruit plus important ressenti au passage de bimoteurs est mentionné dans quelques commentaires. Une réponse oppose ce trafic bruyant à celui des aéronefs plus silencieux, munis de moteurs de type Rotax. Le trafic IFR, de bimoteurs ou de gros appareils en finale face à l'ouest, est évoqué dans quelques réponses.

Plusieurs observations portent sur les nuisances relatives à certains types d'activités aériennes. C'est le cas en particulier des nuisances perçues par les communes proches de l'aérodrome liées aux tours de piste. Une personne évoque le bruit des points fixes avant décollage.

Plusieurs commentaires dénoncent les nuisances sonores en considérant que d'autres sources sonores, telles que les tondeuses à gazon ou les deux roues, sont davantage réglementées.

Réponse : *Les dispositions prises visent précisément à diminuer l'impact sonore de l'activité de l'aérodrome pour les riverains.*

Le projet d'arrêté vise notamment à réduire significativement les nuisances aux heures particulièrement sensibles du week-end, pendant les mois de printemps et d'été. C'est le cas de l'interdiction des vols d'entraînement et de celle des tours de piste des avions légers les plus bruyants les week-ends et jours fériés d'avril à septembre.

Comme mentionné précédemment, le projet d'arrêté s'inscrit dans le cadre d'un plan général de mesures immédiates et à moyen terme visant à inscrire l'aérodrome dans une trajectoire de réduction des nuisances sonores.

Parmi les mesures immédiates qui viennent en complément des restrictions objet du projet d'arrêté, figure notamment la limitation de la vitesse des aéronefs en vol à vue à 100 nœuds (ou 1,45 x la vitesse de décrochage) dans les espaces aériens de Toussus-le-Noble. Ceci conduira à des régimes moteurs moins élevés et à une réduction sensible du bruit émis.

De même, la restriction du nombre simultané d'avions en tours de piste, en particulier la limitation à 3 les samedis, dimanches et jours fériés, a pour objet de réduire la fréquence et la répétitivité des émergences sonores sur la partie du territoire concernée par ce type de vols.

La comparaison avec d'autres réglementations environnementales dépasse l'objet de la présente consultation. Au demeurant, les réglementations environnementales sont adaptées aux sources de bruit et leur comparaison est difficile.

d) Commentaires défavorables au projet d'arrêté ou au projet de mesures présentées en commission consultative de l'environnement du 29 mars 2021 au motif que les mesures sont jugées insuffisantes pour réduire les nuisances sonores (80 commentaires)

Sont comptabilisées dans cette rubrique les commentaires des personnes qui se déclarent opposées au projet d'arrêté soumis à consultation ou au plan de mesures présentées en commission consultative de l'environnement parce qu'elles considèrent qu'ils ne permettent pas de traiter la question des nuisances sonores, ou qui, sans exprimer explicitement leur opposition, qualifient ces mesures de notoirement insuffisantes – le terme de « mesurètes » revient ainsi à plusieurs reprises, ou qui proposent des mesures plus radicales.

De très rares réponses font état d'une opposition à l'arrêté sans aucun élément d'explication. Dans la mesure où cette consultation montre que ce projet génère des oppositions pour des motivations très différentes, ces oppositions non motivées n'ont été comptabilisées ni au titre du présent paragraphe, ni au titre du paragraphe précédent.

Les observations défavorables regroupées dans cette thématique sont motivées par l'appréciation que le projet ou le plan de mesure proposés ne permettront pas une réelle diminution des nuisances sonores dues à l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Plusieurs répondants mettent en avant la croissance du trafic de l'aérodrome comme facteur notable de détérioration de la situation, soit en référence à une croissance constatée, soit en référence à une possible croissance future non contenue. Ainsi, quelques personnes évoquent une augmentation du trafic de 20% depuis 2018. D'autres répondants mentionnent plus spécifiquement l'augmentation d'activité des écoles de formation au pilotage ou d'une école en particulier, évoquant à son propos des projets de développements futurs.

La considération selon laquelle les mesures proposées seraient sans impact positif global en raison d'un effet de report revient plusieurs fois. Il est en particulier mentionné plusieurs types de report : temporel, de type de vols ou géographiques. Le premier type porte sur la crainte que les restrictions d'activités dans certaines tranches horaires n'entraînent le report de ces activités à d'autres moments. Le second recouvre la considération que l'interdiction des vols touristiques d'hélicoptères de moins de 20 mn sera « contournée » en augmentant la durée du vol, ou que les restrictions sur les tours de piste ne conduisent à développer les vols amenant à des entrées et sorties de la zone de Toussus-le-Noble. Le troisième apparaît notamment comme une conséquence, redoutée par certains, du second type de report, avec des survols accrus de la vallée de la Chevreuse par des avions ou avec des vols d'hélicoptères vers l'aérodrome d'Étampes en raison des restrictions sur Toussus-le-Noble.

Certains commentaires font état de demandes de restrictions en jours de semaine et pas uniquement le week-end. Plusieurs répondants mettent en avant la généralisation du télétravail pour demander des restrictions supplémentaires.

S'agissant des mesures fortes demandées, certains répondants font référence aux revendications de l'Alliance associative pour la suppression des nuisances aériennes et la reconversion de l'aérodrome de Toussus-le-Noble. Les mesures demandées par les répondants sont notamment l'interdiction de vols des aéronefs les plus bruyants (dans certains cas, il est précisé qu'il s'agit des avions d'indice de performance CALIPSO inférieur à 100), l'interdiction de toutes les activités d'hélicoptères « sauf opérations spéciales » et une interdiction de vol (plage de silence) étendue au samedi. Certaines demandes portent sur des restrictions en fonction de la classification acoustique étendues à tous les vols et ne s'appliquant pas aux seuls tours de piste.

Certaines demandes moins récurrentes sont également faites, comme par exemple la fermeture de l'aérodrome les vendredis, samedis et dimanches d'avril à octobre, l'interdiction de survols des villages, l'interdiction de vol des aéronefs classés D, la limitation des vols aux instruments, la définition d'objectifs de réduction de bruit en décroissance année par année ou la limitation de trafic à 144 000 mouvements.

Si cette dernière mention n'apparaît qu'une fois en ces termes précis, plusieurs observations portent sur une demande de limitation ou de régulation du volume de trafic, annuelle ou journalière et horaire.

Quatre commentaires demandent la fermeture de l'aérodrome.

Réponse : *Les mesures objet du projet d'arrêté soumis à la consultation publique ont pour effet de limiter ou contraindre le trafic aérien sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble et s'inscrivent dans le cadre d'un plan plus général présenté en CCE du 29 mars 2021 comportant d'autres mesures immédiates ainsi que des projets ou pistes de mesures à moyen et plus long terme ; le projet d'arrêté et les autres mesures du plan visent à réduire les nuisances et assurer un équilibre entre l'activité aéronautique et les attentes des populations riveraines.*

Si le trafic a significativement cru de 2018 à 2019, en partie du fait de l'essor à l'échelle mondiale et nationale de la demande par les compagnies aériennes de pilotes professionnels formés, il était resté globalement assez stable sur la décennie qui précède. En cumul sur l'année 2020, il a baissé d'environ 19% par rapport à 2019, avec toutefois de fortes variations mensuelles, plus du quart du trafic annuel étant concentré sur juin et juillet. Aucun élément de contexte général ne permet de prévoir la reprise d'une croissance significative.

S'agissant des effets de reports mentionnés, les restrictions au trafic aérien auront très certainement un double impact de limitation des vols et de reports à d'autres moments, sans qu'il ne soit possible d'évaluer ex ante la part respective des deux phénomènes. Les mesures proposées visent notamment à limiter le trafic aux périodes particulièrement sensibles du week-end, au printemps et à l'été.

Un report notable de vols de tours de piste vers une activité de voyage avec des entrées et sorties de la zone générant des survols de la vallée de la Chevreuse est peu probable pour diverses raisons. Les tours de piste correspondent en formation initiale à un besoin spécifique auquel le vol dit local ou le vol de voyage n'est pas substituable. La pratique de tours de pistes en vol de « maintien de compétences » est souvent faite à l'occasion d'un vol local ou de voyage.

Lors de l'expérimentation des restrictions des tours de piste fondés sur la classification acoustique CALIPSO, un tel effet de report n'a pas été constaté. L'analyse des données radar pendant l'expérimentation Calipso a montré une baisse des vols hors tours de piste (soit des arrivées et départs) de 14% les samedis, et une augmentation de 5% les dimanches, expliquée en partie par la réouverture partielle de la plage de silence.

Certaines des mesures demandées auraient un impact très élevé pour les opérateurs aériens. L'extension à tous les types de vols des restrictions applicables pour les tours de piste, en fonction de la classification CALIPSO, conduit à l'impossibilité de l'utilisation sur la plage considérée des aéronefs concernés, basés sur l'aérodrome. Il est au demeurant à noter que la classification CALIPSO est une classification des avions légers selon le niveau de bruit qu'ils produisent lors des tours de piste.

Des restrictions concernant tous les avions légers d'indice de performance inférieur à 100 auraient également une portée bien trop large ; parmi les 116 aéronefs classés basés sur cet aérodrome, 86% ont un indice de performance inférieur à 100. Pour mémoire, la classification CALIPSO est construite en référence au niveau sonore maximal d'une conversation et les aéronefs qui produisent un bruit supérieur ont un indice de performance inférieur à 0 et sont classés D. La classe de performance A est celle des aéronefs d'un indice de performance supérieur à 60.

Parmi les mesures à moyen terme présentées le 29 mars en commission consultative de l'environnement (CCE) de Toussus-le-Noble, figurent des propositions visant à inscrire cet aérodrome dans une trajectoire continue de réduction des nuisances, au-delà des mesures immédiates dont certaines font l'objet du présent arrêté.

Il est en particulier prévu de mettre en place une modulation de la redevance d'atterrissage en fonction de la performance acoustique, ce qui nécessite des évolutions réglementaires, et de lancer des travaux, dans le cadre d'un dialogue avec les parties prenantes sous l'égide des instances

consultatives, pour mettre en place un indicateur global pondéré de bruit, conçu comme un outil d'aide au développement de la politique environnementale sur l'aérodrome, et pour définir des restrictions plus contraignantes des tours de pistes, en fonction de la classification des aéronefs, à horizon de trois ans. Il est également prévu à l'échelle nationale de porter, au sein du comité de suivi national de la classification CALIPSO, des travaux en vue de la définition d'un protocole de classement des hélicoptères légers et de la création d'une catégorie de type « A+ » pour les avions.

e) Commentaires défavorables au projet d'arrêté au motif de contraintes excessives à l'activité aérienne (64 commentaires)

Plusieurs personnes se déclarent défavorables au projet proposé en raison de son impact jugé excessif sur l'activité aéronautique ou expriment des positions plus générales contre des restrictions nouvelles aux activités aériennes, voire contre celles existantes.

Elles évoquent un possible impact économique, plaident que les restrictions sont contre-productives, ou dénoncent ce qu'elles considèrent être une privation de liberté. Certains qualifient de double peine ces restrictions alors que les opérateurs sont fragilisés par la crise sanitaire. Plusieurs commentaires font état de craintes que de nouvelles restrictions ne soient pas considérées comme suffisantes et constituent une étape vers d'autres à venir.

Quelques personnes considèrent qu'un travail pour faciliter la transition vers des appareils plus respectueux de l'environnement est préférable à des restrictions imposées ou évoquent le souhait de figer les restrictions en vigueur dans l'attente de l'arrivée de nouvelles technologies.

Elles mentionnent également que l'aérodrome de Toussus fait déjà l'objet de conditions d'utilisation particulièrement restrictives ; une personne estime même qu'il s'agit de la plateforme la plus contrainte de France d'un point de vue réglementaire.

Un petit nombre de commentaires est en défaveur d'une restriction des tours de piste car il s'agit d'une activité essentielle pour la formation des pilotes. De plus, une restriction conduirait à des reports vers d'autres aérodromes et aurait donc des effets de reports de nuisances.

Réponse : *Le projet d'arrêté s'inscrit dans un plan plus général présenté en commission consultative de l'environnement, comportant d'autres mesures immédiates et des projets ou pistes de mesures à moyen et plus long terme. Ce plan s'inscrit dans le contexte spécifique de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, avec un niveau de trafic élevé et une grande diversité de type de trafic. Il vise à assurer un équilibre entre l'activité aéronautique et les attentes des populations riveraines.*

Les mesures proposées, en complément des dispositions existantes, ont vocation à être complétées à moyen terme par d'autres dispositions, fondées notamment sur la classification acoustique des aéronefs et qui feront l'objet d'échanges au sein des instances de concertation de l'aérodrome.

La question du risque d'effets de report a été traitée dans la réponse du paragraphe précédent.

Dont observations spécifiques aux mesures de restrictions du trafic hélicoptères (7 commentaires)

Quelques observations sont relatives au préjudice et aux pertes pour les exploitants d'hélicoptères, s'inquiètent de l'absence d'indemnisation du préjudice par l'État ou du risque de cessation d'activité pour certaines PME.

Une observation comporte des commentaires critiquant les propositions et dénonçant un supposé climat d'hostilité à l'hélicoptère et rappelle son rôle dans les opérations de secours. Une autre estime que le projet présenté, au regard du rôle des héli-clubs dans la formation initiale des pilotes, peut impacter à l'avenir des activités de la sécurité civile, du SAMU et des services de police et de gendarmerie.

Plusieurs répondants considèrent les restrictions non pertinentes, au regard du dispositif de circulation aérienne qui ne serait pas adéquat du point de vue environnemental et dont l'optimisation, au nord et à l'ouest, constitue une piste à explorer avant toute restriction. Une autre observation mentionne qu'un certain nombre de propositions ont été faites et ignorées par la DGAC.

Un commentaire fait mention du caractère supposé irrégulier de restrictions fondées sur la nature du vol et non sur le niveau de bruit des aéronefs.

Un répondant propose, à l'inverse de l'orientation sous-jacente au projet d'arrêté, l'abrogation du décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population.

Réponse : *La DGAC reconnaît le caractère irremplaçable de l'hélicoptère, notamment pour de nombreuses opérations de service public ou à forte utilité sociale, et entend rester attentive aux besoins de cette filière.*

Il est pris note de ces commentaires, qui ne comportent pas d'élément permettant d'apprécier le caractère avéré des impacts économiques évoqués.

Les mesures proposées tiennent compte du nécessaire équilibre environnemental et de la structure du trafic de Toussus-le-Noble.

S'agissant de l'optimisation du dispositif local de circulation aérienne pour les hélicoptères, la DGAC rappelle que ce dispositif est contraint par le schéma global de la circulation aérienne de la région parisienne ; toute modification du dispositif local ne peut donc s'envisager que dans le cadre d'une refonte globale et à une échéance à moyen ou long terme.

Des représentants des usagers ont présenté diverses propositions d'évolutions lors de réunions techniques avec la préfecture des Yvelines et la DGAC. L'analyse de ces propositions a mis en avant pour certaines d'entre elles des difficultés de mise en œuvre pour des raisons de sécurité ou des impacts en termes de report de nuisances. D'autres sont mises en œuvre, comme la possibilité d'arrivée au point « Sierra » à 1500ft lorsque le trafic le permet, ou sont intégrées dans le plan de mesures proposées en CCE le 29 mars dernier, comme l'étude d'une zone d'entraînement au travail au sol en secteur Est de la plateforme.

Des restrictions de trafic fondées sur la nature du vol, en application de l'article L. 571-7 du code de l'environnement, sont applicables d'ores et déjà dans certains lieux du territoire conformément aux dispositions du décret n° 2010-1226 du 20 octobre 2010.

f) Commentaires relatifs à l'urbanisation croissante autour de l'aérodrome (45 commentaires)

Plusieurs commentaires portent des appréciations négatives sur l'urbanisation croissante autour de l'aérodrome et la pression en résultant pour réduire les activités aéronautiques. Certains regrettent que de nouveaux arrivants informés de l'existence de l'aérodrome demandent de nouvelles restrictions ou la fermeture de l'aérodrome.

Certaines personnes s'émeuvent de constater des constructions nouvelles à proximité de l'aérodrome, qui créeront à l'avenir de nouveaux foyers de résidents potentiellement opposés à l'aérodrome.

Certains commentaires regrettent que les règles d'urbanisme ne soient ainsi pas suffisamment protectrices pour l'aérodrome. Une personne estime que les règles prescrites par le plan d'exposition au bruit (PEB) ne sont pas respectées aux alentours de Toussus-le-Noble.

Certaines personnes évoquent l'article L. 113-8 du code de la construction et de l'habitation et considèrent que cette disposition législative rend irrecevables les plaintes liées aux nuisances de l'aérodrome, voire irrégulières les mesures qui font l'objet de l'arrêté soumis à consultation.

Quelques commentaires considèrent que les demandes de restrictions de l'activité aérienne sont mues par un objectif de valorisation du patrimoine immobilier.

Plusieurs personnes considèrent qu'une fermeture de l'aérodrome conduirait à la récupération des surfaces libérées pour de nouvelles constructions, ce qu'elles mentionnent comme étant une « bétonisation ». Une partie d'entre elles rappelle que les aéroports français sont constitués d'espaces relativement préservés, favorables à une biodiversité de la faune et de la flore.

Réponse : *L'aérodrome de Toussus-le-Noble est doté d'un plan d'exposition au bruit ; ce plan vise, en fixant des contraintes en matière de construction, à organiser et maîtriser le développement de l'urbanisation autour de l'aérodrome. Depuis l'entrée en vigueur le 1er juin 2020 d'une des dispositions de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, le code de l'urbanisme a par ailleurs renforcé les obligations d'information, à l'égard des acheteurs et des locataires, concernant l'exposition au bruit dans le périmètre du PEB.*

L'article L. 113-8 du code de la construction et de l'habitation prévoit l'absence de droit à réparation lorsque le permis de construire afférent à un bâtiment exposé à des nuisances, dont celles issues de l'activité aéronautique, a été demandé postérieurement à l'existence de ces activités. Il ne peut pas être invoqué pour réfuter l'existence d'une gêne liée à cette activité ni pour faire obstacle à une démarche environnementale de maîtrise des nuisances sonores.

g) Commentaires sur le déficit de contrôle des conditions d'utilisation de l'aérodrome, le respect des trajectoires et la possibilité de sanctions (39 commentaires)

La plupart des observations en la matière ne portent pas spécifiquement sur les dispositions de l'arrêté soumis à la consultation publique, même si c'est le cas d'une partie d'entre elles. Elles relèvent de différentes catégories.

Certaines portent sur des considérations relatives à l'inefficacité supposée des mesures proposées en commission consultative de l'environnement du fait d'une absence de dispositif de contrôle, ou regrettent que le texte soumis à consultation ne contienne aucune disposition en matière de contrôle, ou encore, mentionnent qu'il sera nécessaire pour que ces dispositions soient respectées que des contrôles soient régulièrement opérés. Un commentaire appelle à un système de contrôle et sanctions revu pour être effectif et dissuasif.

D'autres dénoncent l'insuffisance des contrôles actuels, l'insuffisance des sanctions prononcées ou l'absence de retour sur les plaintes déposées auprès de la gendarmerie des transports aériens.

Une troisième catégorie est relative au non-respect supposé des trajectoires dans le plan horizontal ou vertical. Cette mention est parfois faite sans davantage de précisions. Certains répondants dénoncent des survols à l'intérieur des « cercles bleus » (château de la Madeleine). D'autres indiquent des hauteurs de vols non respectées au « point Sierra ».

Selon les répondants, le non-respect des trajectoires serait dû au manque de respect de certains pilotes, voire serait le fait d'une majorité des pilotes. Certains usagers indiquent que le respect des trajectoires doit faire l'objet d'un effort régulier et peut encore être amélioré.

Un autre estime que la négligence des pilotes relève d'une idée reçue et rappelle les limites au suivi d'une trajectoire très précise, indiquant qu'un aéronef à 100 kts parcourt 50 mètres en une seconde.

Enfin un petit nombre de répondants souhaitent la mise en place de dispositifs de contrôle ou de radars automatiques, ou l'obligation d'emport de l'ADS/B pour permettre notamment un meilleur

contrôle par les services de l'État ou par les aéroclubs, dans un esprit d'autodiscipline.

Réponse : *S'agissant du contrôle du respect des dispositions fixées par le présent arrêté, il n'apparaît pas nécessaire de compléter le dispositif législatif ou réglementaire en vigueur. En effet, l'article L. 6361-12 du Code des Transport donne à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires la capacité de prononcer des amendes administratives à l'encontre des pilotes ou opérateurs qui ne respectent pas certains types de mesures prises par l'autorité administrative sur un aérodrome et notamment celles fixant des restrictions d'usage de certains types d'aéronefs en fonction de leur classification acoustique, ou des restrictions apportées à l'exercice de certaines activités en raison des nuisances environnementales qu'elles occasionnent.*

Le montant de l'amende prononcée est au maximum de 1 500 € pour une personne physique et de 40 000 € pour une personne morale.

La direction de la sécurité de l'aviation civile mettra en place un dispositif de vérification du respect des dispositions prévues par l'arrêté soumis à consultation publique. Pour chaque infraction constatée, les agents assermentés à cet effet transmettront le procès-verbal d'infraction à la personne concernée et instruiront, à la demande de l'ACNUSA, le dossier de manquement.

La DGAC est attentive au respect des trajectoires par les pilotes. Ce point ne relève pas du projet d'arrêté soumis à la présente consultation ; il fait toutefois partie du plan de mesures présentées en CCE du 29 mars dernier.

Un rappel sur le respect des circuits de piste est d'ores et déjà systématiquement fait lors des réunions semestrielles de retour d'expérience avec les principaux usagers et les réclamations font l'objet d'une analyse des traces radars. Il convient pour autant de mentionner que le pilotage en régime de vol à vue, dans le respect des circuits de piste et des consignes de circulation aérienne publiés, conduit à une certaine dispersion des trajectoires.

Il a été proposé en CCE d'étendre le périmètre de certains « cercles bleus » et de donner à ces zones, qui correspondent aujourd'hui à des zones d'habitation dont le survol est à éviter, le statut de zones dont la pénétration est interdite sauf lorsque des motifs de sécurité l'exigent. Des campagnes régulières de contrôle seront menées, conduisant à des rappels à l'ordre, ou en cas de violations répétées ou graves au renvoi des pilotes devant les instances de discipline compétentes.

Tous les aéronefs utilisant l'aérodrome de Toussus doivent être équipés d'un transpondeur. Cet équipement de bord, couplé avec des antennes au sol, permet de visualiser le trafic sur les écrans des contrôleurs et d'assurer un haut niveau de sécurité. Le dispositif ADS/B utilise la transmission de données par satellite en l'absence d'installation au sol. Cette architecture est adaptée pour enregistrer plus précisément la progression de la trajectoire d'un appareil dans des zones désertiques ou lors du survol des océans. Il est de ce fait utilisé en aviation commerciale et il n'y a à l'heure actuelle aucune obligation réglementaire pour l'aviation générale, même si certains appareils d'aviation générale en sont cependant déjà équipés.

h) Commentaires divers

Commentaires relatifs à l'impact du bruit sur la santé et aux externalités négatives autres que les nuisances sonores (30 commentaires)

19 répondants font mention de l'impact du bruit sur la santé.

Quelques personnes ajoutent à la dénonciation des nuisances sonores la mention d'une pollution, sans plus de précisions. Plusieurs personnes évoquent une pollution atmosphérique. Certains mentionnent le fait que le carburant pour l'aviation légère comporte une teneur en plomb. Quelques réponses évoquent la qualité de l'air ; une personne fait état de dépôt de résidus dus à l'activité aérienne.

Parmi celles manifestant une opposition au projet, une dénonciation des nuisances ou une acceptation avec réserves du projet d'arrêté, cinq observations déposées font mention des enjeux écologiques planétaires ou du changement climatique. L'une d'elle regrette que la loi climat et résilience en cours de discussion au Parlement n'évoque pas le cas de l'aviation légère.

Réponse : *L'aviation légère est un contributeur mineur à la pollution atmosphérique et aux émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, il n'existe pas à ce jour d'étude concluant à un éventuel impact des nuisances sonores sur la santé des riverains pour des aérodromes similaires à celui de Toussus-le-Noble. Cependant, la DGAC met tout en œuvre pour réduire les nuisances de l'activité aérienne.*

L'augmentation de la taxation du carburant de l'aviation de loisir figure parmi les propositions de la Convention citoyenne sur le climat (proposition SD-E4). Cette proposition a été reprise par le gouvernement et introduite dans la loi de finances 2021, avec un étalement de la hausse sur deux années. Ce carburant, dit AVGAS, est déjà soumis à la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE) et à la TVA. La TICPE va significativement augmenter pour le carburant utilisé par l'aviation légère pour atteindre un niveau comparable (68€ par hectolitre) à celui de l'essence sans plomb.

Commentaires relatifs à la sécurité (17 commentaires)

Plusieurs répondants, défavorables ou non au projet d'arrêté, considèrent que les restrictions des activités aériennes figurant dans ce projet, ou plus largement dans le plan de mesures présentés en commission consultative de l'environnement, peuvent être préjudiciables à la sécurité des vols. Certaines prises de positions ne sont pas argumentées. Dans d'autres cas, différents types d'arguments sont développés.

Il est ainsi mentionné que les restrictions sur les tours de piste nuiraient à un entraînement efficace des pilotes. Il est indiqué que des restrictions horaires auraient un impact négatif, du fait d'une concentration des vols qui en découleraient à d'autres moments, ou d'un effet de stress lié à la contrainte de retour sur le terrain à une heure donnée.

D'autres commentaires, défavorables à l'activité aérienne, évoquent le risque d'accident, sans davantage de précisions, ou motivant cette appréciation au regard de la densité de trafic ou des journées où les services de contrôle ne sont pas rendus.

Réponse : *Une plage d'interdiction d'activités existe depuis 2011 sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble, sans qu'il n'ait été mis en évidence d'effet préjudiciable à la sécurité des vols.*

Les dispositions du projet d'arrêté contraignant les possibilités de vols de tours de piste par des aéronefs classés D ou non classés portent sur des périodes limitées dans l'année et la semaine et par ailleurs n'obèrent pas la capacité des pilotes concernés à respecter les obligations en matière d'expérience récente et d'entraînement périodique fixées par la réglementation européenne pour la prorogation des licences.

Le progrès de la sécurité est au cœur des préoccupations de tous les acteurs de l'aviation, tant au niveau européen que national, avec des analyses systématiques des événements de sécurité. Les données statistiques sur plus de dix ans montrent que le nombre et la gravité des accidents en aviation légère diminuent globalement. Les déclarations d'événements constituent d'ailleurs le socle sur lequel s'appuient les démarches de progrès de la sécurité de l'aviation.

Commentaires relatifs au dispositif de circulation aérienne et aux services de contrôle (10 commentaires)

Quelques personnes, opposées au projet d'arrêté en raison des contraintes jugées excessives pour l'activité aérienne, déplorent le plafonnement des espaces aériens gérés par Toussus-le-Noble et l'inaction de la DGAC pour relever ces plafonds.

D'autres considèrent le déplacement du point d'entrée dans la zone (point « SIERRA ») nécessaire.

Plusieurs personnes s'alarment de l'absence de services de contrôle à Toussus-le-Noble plusieurs jours par semaine.

Réponse : *Ces observations dépassent l'objet de la présente consultation.*

On peut néanmoins mentionner que le dispositif de circulation aérienne de l'aérodrome de Toussus est contraint par le schéma global de la circulation aérienne de la région parisienne ; toute modification du dispositif local ne peut donc s'envisager que dans le cadre d'une refonte globale et à une échéance à moyen ou long terme.

Le point d'entrée « Sierra » est positionné de manière à séparer stratégiquement les flux d'arrivée et de départ en régime de vol aux instruments (vols IFR) et en régime de vol à vue (VFR) et à gérer en toute sécurité les intégrations du trafic VFR à l'arrivée dans les circuits de piste.

La DGAC a fait évoluer le dispositif de circulation aérienne par la création en 2018, d'un « secteur d'information de vol Chevreuse », l'optimisation de la formation des contrôleurs, et la simplification et l'ajustement des horaires de service ; ces dispositions ont permis de réduire le nombre de journées d'auto-information à moins d'une journée par semaine.

Commentaires sur les zones d'interdiction de survols (10 commentaires)

Outre les commentaires déjà mentionnés relatifs au respect des trajectoires, plusieurs observations ont trait à cette thématique.

Plusieurs personnes déplorent le survol du Parc Naturel Régional de la vallée de la Chevreuse ; deux demandent l'extension de « cercles bleus » sur l'ensemble du parc.

Deux observations portent sur une demande de cercles bleus supplémentaires (Chateaufort, Hameau de Villeneuve).

Une personne salue très positivement la création d'un cercle bleu sur le quartier de Cressely.

Réponse : *Ces observations dépassent l'objet de la présente consultation ; elles sont néanmoins en partie en relation avec les autres mesures présentées en CCE du 29 mars dernier.*

Ces mesures ont conduit notamment à ajouter un nouveau cercle bleu sur la commune de Magny-les-Hameaux et étendre sensiblement ceux sur la commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Un cercle bleu existe sur la commune de Chateaufort.

Au regard de son étendue et de sa position, une régulation de la hauteur de survol du parc naturel régional n'est pas compatible avec la circulation aérienne en région parisienne. Au demeurant, à l'inverse des parcs naturels nationaux, pour lesquels le Code de l'environnement prévoit en son article L.331-4-1 que la réglementation du parc peut soumettre à un régime particulier le survol du cœur du parc, le même code ou la réglementation relative à l'organisation des espaces aériens ne prévoient pas de régime d'interdiction de survol des parcs ou réserves naturels régionaux.

Autres observations relatives à la classification CALIPSO (8 commentaires)

Hormis les mentions faites à la classification acoustique des avions légers, dite CALIPSO, qui relèvent d'un rappel historique sur l'expérimentation menée en 2019, d'un soutien à la disposition de restrictions des tours de piste des avions classés D figurant dans le projet d'arrêté ou de demandes de restrictions supplémentaires fondées sur cette classification, d'autres commentaires relatifs à ce système de classification, non directement liés au projet soumis à consultation publique, ont été exprimés.

Un répondant s'interroge sur la pertinence dans le temps de la classification CALIPSO d'un aéronef, au regard de l'usure matérielle.

Certains mettent en doute la pertinence de la classification, qui ne correspondrait pas aux nuisances réelles, ou ne refléterait pas une différence perceptible à l'oreille entre deux avions dans des classes adjacentes.

Un usager mentionne l'impossibilité de faire classer un appareil de construction amateur. Un exploitant considère qu'un investissement financier pour faire évoluer une flotte risque d'être rendu inutile en cas d'évolution à venir de nouvelles restrictions, prenant en exemple le projet de création d'une classe A+.

Un commentaire estime que la classification CALIPSO repose sur une base de volontariat, ne dispose pas de base réglementaire ou légale et ne peut être utilisée pour fonder en droit des restrictions applicables aux usagers.

Réponse : *Ces observations dépassent l'objet de la présente consultation.*

Il est néanmoins précisé que les avions légers, quel que soit leur âge, peuvent faire l'objet d'un classement selon la classification CALISPO. Les avions légers sont soumis à des obligations réglementaires contraignantes en matière d'entretien fixées par la réglementation européenne ; les mécaniciens qualifiés et les ateliers d'entretien de maintenance sont également soumis à des règles strictes. L'entretien régulier des aéronefs selon ces conditions est de nature à prémunir contre une dégradation des performances sonores dans le temps. Les fabricants des dispositifs de type « silencieux » qui équipent certains avions légers ont établi des procédures d'entretien, connues de leurs propriétaires, afin qu'ils conservent leurs performances optimales.

Le classement des avions de construction amateur est permis depuis le 1^{er} septembre 2020. La DGAC envisage de programmer une première campagne de mesures fin 2021 pour traiter les premières demandes déposées par des propriétaires de tels avions.

La classification CALIPSO repose sur une base réglementaire stable non contestée à ce jour ; elle est fixée par l'arrêté du 11 juin 2013 portant classification des avions légers selon leur indice de performance sonore.

Commentaires sur les conditions de la consultation ou de l'examen du projet d'arrêté en CCE (7 commentaires)

Plusieurs répondants considèrent que la mise à jour récente de l'arrêté préfectoral portant composition de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble aurait conduit à nommer au collège des collectivités territoriales des représentants de communes non concernées par les survols, ce qui serait de nature à fausser l'avis rendu par la CCE.

Un répondant estime que les riverains n'ont pas été prévenus de l'ouverture de la consultation publique. Un autre commentaire regrette une consultation à l'issue d'un « vote positif validé en CCE ».

D'autres observations portent sur les documents de la consultation, comportant des sigles non développés ou faisant référence aux restrictions existantes sans les décrire.

Réponse : *La composition de la commission consultative de l'environnement est fixée conformément à l'article R. 571-73 du Code de l'environnement. Le collège des collectivités locales n'a pas été modifié récemment, s'agissant des collectivités représentées. L'arrêté inter-préfectoral du 8 décembre 2020 portant renouvellement partiel de la composition de la CCE tient compte du renouvellement des conseils des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), à la suite des dernières élections municipales. Les maires de communes membres de la CCE, dans sa composition ancienne ou dans la composition actuelle, l'ont été ou le sont au titre de représentants des EPCI et ont été proposés par les instances de ces collectivités.*

Par ailleurs, la connaissance de l'avis de la commission consultative de l'environnement était nécessaire à l'État pour décider la poursuite de ce projet d'arrêté et la mise en œuvre des mesures envisagées, et la consultation publique suit de ce fait et ne précède pas la consultation de la commission consultative de l'environnement.

La DGAC prendra en compte les observations portant sur l'amélioration souhaitée de la forme des documents de consultation publique.

Conclusion :

En conclusion, la direction générale de l'aviation civile a pris note des observations émises et de l'avis rendu par la Commission consultative de l'environnement. Considérant la proposition faite par l'ACNUSA de supprimer à cette occasion les dispositions formelles de l'arrêté 23 novembre 1973 devenues obsolètes, elle propose d'abroger ce texte et de prendre un nouvel arrêté fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome qui ajoute aux dispositions en vigueur les mesures ayant fait l'objet de la présente consultation publique. Ce choix légistique améliore significativement la lisibilité de l'acte réglementaire.

A cette occasion, les articles formellement obsolètes seront corrigés ou supprimés. En outre, l'alinéa 6° de l'article 1, l'article 4 et l'annexe de l'arrêté de 1973 qui comportaient des dispositions en matière de mesure d'exposition globale au bruit, non cohérentes avec les pratiques et normes actuelles d'évaluation de l'impact sonore d'un aérodrome, ne seront pas repris dans le nouvel arrêté. Au demeurant, la proposition faite en CCE du 29 mars de définition d'un indicateur global pondéré de bruit permettra d'ouvrir à nouveau dans un cadre approprié un chantier de mise en place d'un outil pertinent d'évaluation de l'impact sonore du trafic aérien de Toussus-le-Noble.