

Yvelines

Réduction des nuisances sonores à l'aérodrome de Toussus-le-Noble : beaucoup de bruit... pour rien ?

Le dispositif Silent Sky (« ciel silencieux » en anglais), présenté en juin par l'école de pilotage Astonfly, est perçu comme un simple « coup de com » par les associations qui militent contre les nuisances depuis plus de quarante ans.

Aérodrome de Toussus-le-Noble (Yvelines), début juin. L'école de pilotage Astonfly présentait alors Silent sky, un dispositif destiné à réduire les nuisances sonores. Mais le projet n'a pas convaincu.

LP/E.G.Par [Elisabeth Gardet](#)

Le 20 juillet 2022 à 09h00

Les annonces n'ont pas convaincu. Les associations qui luttent contre la pollution sonore engendrée par l'aérodrome de Toussus-le-Noble (Yvelines) estiment que le plan « pour un ciel plus silencieux », présenté début juin par [l'école de pilotage Astonfly](#), s'apparente à un « simple coup de communication ».

L'impact sonore de cet aérodrome — le quatrième de France en termes de mouvements d'avions derrière Roissy (Val-d'Oise), Orly (Val-de-Marne) et Nice (Alpes-Maritimes) — constitue un sujet de préoccupation récurrent depuis plus de quarante ans.

L'Alliance associative rassemble une quarantaine d'associations constituées [de riverains](#) et d'élus locaux. Ce collectif estime par exemple que l'utilisation de silencieux sur les avions, annoncée par Charles Clair, président fondateur d'Astonfly, n'aura qu'un « effet très marginal ».

Des doutes sur les réducteurs de bruit installés sur les appareils

Plus gros centre de formation de France, Astonfly possède vingt avions Cessna qui seront équipés de réducteurs de bruit. Lors d'une réunion organisée début juin à l'aérodrome, Charles Clair avait assuré que ces dispositifs permettraient de réduire la perception du bruit de 50 %.

Forcément techniques, les explications avancées par l'Alliance associative présentent des conclusions plus pessimistes. « Pour 50 % de baisse de bruit, il faudrait un gain de dix décibels, qu'aucun silencieux ne peut offrir aujourd'hui : la technologie ne le permet pas », assure Jean Valli, membre de l'Alliance associative.

Le collectif estime aussi que l'engagement d'Astonfly de ne pas augmenter sa flotte, c'est-à-dire de se limiter aux trente-deux avions que l'école possède actuellement, ne changera rien non plus.

« À trafic constant, l'effet de cette mesure par rapport à la situation actuelle sera égal à zéro. Par définition, ne pas augmenter ne veut pas dire réduire : je ne considère pas le statu quo comme une amélioration », grince Jean Valli.

À lire aussi [Aérodrome de Lognes-Emerainville: des pistes pour réduire les nuisances sonores](#)

Cet ancien médecin vit depuis une trentaine d'années à Châteaufort, l'un des villages impactés par les nuisances. « Depuis le début du combat, nous n'avons noté aucune amélioration, insiste-t-il. Les nuisances se sont même plutôt aggravées ».

Le riverain pointe aussi l'impact du bruit sur la santé : « Il ne s'agit pas simplement d'une gêne. Il est aujourd'hui démontré que [le bruit peut être source de maladie](#). Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS), le bruit répétitif d'un avion en tour de piste avec ses émergences et ses pics est quatre fois plus gênant qu'un bruit de voiture pour une intensité sonore identique. »

Diviser par deux le nombre de mouvements d'avions

Selon les décomptes établis par l'Alliance associative sur son site Internet, l'aérodrome de Toussus-le-Noble enregistre en moyenne 135 000 mouvements d'avions par an depuis quatre ans. Le collectif estime que pour que le quotidien des riverains soit supportable, le trafic devrait être ramené à « un niveau raisonnable, qui correspond à celui des autres aérodromes de la région, c'est-à-dire à des mouvements annuels compris entre 60 000 et 70 000. »

Les associations considèrent aussi que les seuls avions qui devraient être autorisés à voler sont les engins notés A + dans la classification Calipso, qui va de A à D en fonction de la performance sonore.

La seule « baisse significative » des nuisances a été constatée... pendant les périodes de confinement liées au Covid. « Le choc du retour au trafic habituel n'en a été que plus rude, explique Jean Valli. Ces parenthèses nous ont permis de nous rendre compte de ce que serait notre quotidien sans le bruit. Elles ont servi de révélateur. »