

SIX QUESTIONS SUR LE PROJET DE RÉDUCTION DES NUISANCES DE L'AÉROPORT DE TOUSSUS-LE-NOBLE PROPOSÉ PAR L'ALLIANCE ASSOCIATIVE DES RIVERAINS ET L'UNION DES AÉROCLUBS DE TOUSSUS

- Pourquoi l'accord passé entre l'Alliance et l'UAT a demandé plus d'un an de négociation ?** : pilotes et riverains ont dû apprendre à se parler, à comprendre les attentes des uns et les contraintes des autres, à créer un climat de confiance ; et l'UAT, partie à 2 aéroclubs, a dû convaincre 5 autres aéroclubs, moins bien dotés en avions peu bruyants, de se joindre au projet. Il a fallu étudier toutes les possibilités pour enfin trouver une solution bénéfique pour tous : moins de bruit pour les riverains, sans empêcher pour autant les aéroclubs de faire voler leurs avions les moins bruyants
- La plage de silence, acquise de haute lutte, est remise en cause, comment est-ce acceptable ?** : si cette réaction se comprend bien, doit-elle être radicale ? En fait tous les aéronefs restent interdits de vol le dimanche de 12h à 15h, d'avril à septembre, sauf les avions classés A (les classés B ne pourront faire qu'un envol ou un atterrissage pendant cette période, moins de 5 mouvements prévus). Sur le tableau au verso, cela correspond aux cases marquées + et +. Et c'est parce que nous avons eu une démonstration, sur le terrain, d'avion classé A que nous avons acquis la conviction de l'acceptabilité de cette catégorie
- Les aéroclubs obtiennent ainsi ce qu'ils souhaitent ! Qu'obtiennent les riverains en contrepartie ?** : L'élimination de la quasi totalité des avions bruyants, le samedi et le dimanche ! Se reporter au tableau : toutes les cases jaunes marquées d'un X correspondent à des interdictions de tours de piste qui étaient autorisés jusqu'à présent. Cela représente 20 h d'amélioration sur le week-end. Il nous manque des précisions sur les flux des diverses catégories d'avions, mais le gain devrait être très sensible.
- Qui va décider de la nouvelle réglementation, et sera-t-elle définitive ?** : si l'UAT et ALLIANCE sont les forces de proposition, avec l'appui attendu des collectivités, c'est à la DGAC et à ADP d'instruire le dossier à présenter à la Préfecture. Celle-ci prendra un décret opposable à tous les aéroclubs. Il s'agira d'une période expérimentale, avec une clause de sauvegarde : si de l'avis motivé des riverains, l'expérience ne s'avérait pas concluante, il y aurait retour à la réglementation antérieure. Le CSC et la CCE seront impliqués de près dans la validation du processus (protocole de mesure de bruit ; contrôle du respect de la réglementation)
- Quelles sont les autres améliorations qui seront introduites (valables aussi en semaine, et ceci toute l'année !) ?** :
 - Amélioration du respect des trajectoires de tour de piste (application GPS spécifique en cours d'étude à Centrale-Supélec),
 - Modification des trajectoires pour mieux éviter les habitations sous le tour de piste, altitude à augmenter si possible : à négocier avec DGAC,
 - Formation des pilotes aux bonnes pratiques (simulateur vidéo de trajectoire idéale ; altitude respectée ; régime moteur modéré),
 - Renouvellement de la flotte (abandon des Classe C sur tours de piste en 2021), mutualisation d'appareils classés A ; arrivée d'avions électriques,
 - Enfin, on espère que cet accord fera école chez les usagers d'autres types d'aéronefs...
- Quel planning envisage-t-on ?** : Il va falloir en 2018 mettre au point le protocole de mesure et d'audition (où, comment, par qui) des pics de bruit et du bruit moyen, et caractériser l'état actuel. Puis convaincre la Préfecture et la DGAC de l'intérêt d'adopter tous les aspects de l'accord pour que ce dernier soit pleinement mis en œuvre ; certains textes réglementaires devront être modifiés avant que l'expérimentation ne puisse commencer. Nous espérons que cette dernière démarrera le plus tôt possible, mais cela ne dépend pas de nous. Si elle ne démarre que pour la période estivale 2019 (début avril – fin septembre) cela facilitera la comparaison sur des durées significatives de 2018 et de 2019, afin de décider du succès ou non de l'expérience.

Conclusion : nous avons le choix entre le « statu quo » et une expérience (sans risque parce que réversible), qui, telle est notre conviction, devrait diminuer globalement les nuisances sonores sur les week-ends d'avril à fin septembre, tout en initiant un processus d'amélioration progressive tout au long de l'année (pas seulement sur ces week-ends), grâce à l'implication attendue des autorités de tutelle (Préfecture, DGAC et ADP).

Type d'avion (selon CALIPSO)		Samedi																
		6h à 7h		7h à 10h			10h à 12h		12h à 16h			16h à 17h	17h à 19h		19h à 20h	20h à 22h30		
Basés	avions A																	
	avions B																	
	avions C																	
	avions D	X	X	X	X							X			X			
	avions non classés	X	X	X	X	X	X					X	X	X	X			
Non basés	avions A, B ou C		X	X	X													
	avions D ou non classés		X	X	X	X	X					X	X	X	X			
Type d'avion (selon CALIPSO)		Dimanche et jours fériés																
		6h à 7h		7h à 9h		9h à 12h			12h à 15h			15h à 16h	16h à 17h	17h à 20h		20h à 22h30		
Basés	avions A								+	+	+							
	avions B								+	+	+							
	avions C	X	X	X								X						
	avions D	X	X	X	X	X	X					X	X	X	X			
	avions non classés	X	X	X	X	X	X					X	X	X	X			
Non basés	avions A, B ou C		X	X	X	X	X					X	X	X	X			
	avions D ou non classés		X	X	X	X	X					X	X	X	X			