

Compte-rendu de la rencontre Aéro-Clubs/Alliance Associative Toussus-le-Noble 17 mai 2016

PARTICIPANTS

Ville de Toussus	M. Patrick Charles, maire
Usagers Aéro-Clubs	M. Jean Billioque, Président ATCF M. Jacques Thomas, Président ATC Air France
ALLIANCE Riverains	M. Maurice Degrigny (Pdt ACRO Les Loges) M. Jacques de Givry (Pdt AGPV Versailles/Les Loges) M. Jean Valli (Pdt ADVMC Châteaufort)

Objectif : à la demande d'un nouveau groupement d'aéro-clubs de Toussus, et sur l'entremise du maire de Toussus, renouer un dialogue direct avec les riverains afin d'identifier des solutions « court-terme » permettant de réduire les nuisances sonores, et d'évoquer les orientations à plus long terme telles que celles proposées par l'Alliance.

Contenu de l'entretien

M. Charles rappelle le contexte de la plateforme et le besoin d'en améliorer à la fois l'économie et l'insertion dans l'environnement. Il estime que l'Alliance pourrait faire partie du groupe de réflexion sur l'aéroport du futur. Cette dernière apprécie l'occasion d'échanger sur ces sujets et redit sa volonté de contribuer à des avancées enfin concrètes, à court terme.

Le tour de table des présentations apporte les précisions suivantes :

- ATCF (issu du Touring Club de France, 200 pilotes) et ATC Air France sont membres d'un récent groupement de 6 aéro-clubs (« UAT ») qui représente un millier de pilotes, 85% de cette catégorie d'usagers de Toussus. UAT regroupe une quarantaine d'avions-école (sur 60 au total) pour la formation pilotes (qui se concrétise essentiellement en tours de piste).
- Les tours de piste représenteraient 80 000 mouvements/an sur cette plateforme, soit de l'ordre des deux tiers de l'usage total de l'aérodrome. Les propriétaires d'avions basés à Toussus font peu de mouvements, mais sont-ils assez sensibilisés à la réglementation ?

La discussion porte dans un premier temps sur les tours de piste ; après examen des cartes, quatre axes d'amélioration semblent, d'un commun accord, envisageables à court terme :

- optimiser le tracé du tour de piste pour éviter au maximum un survol des habitations : cela semble aisément réalisable au droit de Magny et de Châteaufort ; un trajet moins « rectangulaire », plus ovalisé, faciliterait le pilotage.
- l'utilisation d'amers, ou mieux, de mats équipés de flashes, permettrait de guider les pilotes, et d'éviter les points sensibles ou interdits de survol.
- l'édition d'un « mode d'emploi » clair de la plateforme, distribué à tous les pilotes, s'avère nécessaire et urgente ; ceci d'autant plus que Toussus a la réputation d'être difficile d'approche. On devrait diminuer les anomalies de trajectoire.
- augmenter l'altitude de ces tours de piste en passant de 1100 à 1500 pieds/mer (déjà autorisés en vols de nuit), soit passer de 185 à 310 m au dessus du plateau; comme pour le premier point, la négociation avec la DGAC sera nécessaire... et peut-être difficile !

La question des homologations CALIPSO a ensuite conduit aux remarques suivantes :

- la perception des niveaux de bruit pris en compte dans la norme CALIPSO (<62 dB(A) à >68 dB(A)) est difficile à corréliser avec le niveau de gêne ressenti. Situer un critère d'acceptabilité à la classe B et refuser la classe C, par exemple, pourra paraître arbitraire, car physiologiquement la différence est ténue. Les aéroclubs admettent qu'il faudra restreindre encore plus les plages d'autorisation de vol aux avions les plus bruyants.
- Les représentants des aéro-clubs sont favorables à un test comparatif des bruits engendrés, en conditions réelles d'écoute sur le terrain, selon un protocole précis à bien mettre au point, test auquel un panel de riverains devrait être associé. Ils estiment que le modèle Aquila A211, à moteur Rotax, est largement plus silencieux que les autres appareils similaires, et que sa généralisation aurait un impact très positif sur la perception des nuisances ; le constructeur affirme être 11 décibels en dessous de la norme (57 dB ?).
- cette généralisation n'est pensable que si des aides sont mises en place pour renouveler la flotte (un Aquila coûte 160 k€). Le maire et les usagers recherchent des solutions de fonds d'amorçage dans ce sens.

L'aviation électrique a été évoquée :

- à moyen terme (2020 au mieux), il est admis par tous que le vol électrique commencera à se développer pour la formation des pilotes et que les nuisances seront a priori très sensiblement réduites ; ceci dans la mesure où les coûts de mise à disposition et d'exploitation de ces avions s'avéreront abordables pour les aéro-clubs.
- l'environnement scientifique et technologique apporté par l'OIN sur le plateau de Saclay et à Satory est exceptionnellement favorable au développement du cluster de l'avion du futur sur Toussus, basé sur l'énergie électrique
- le scénario de développement sur la plateforme d'un écosystème des énergies renouvelables et du stockage associé proposé par l'Alliance a été brièvement exposé, en mettant l'accent sur sa complémentarité avec le cluster en projet, et sur l'intérêt économique majeur que l'on peut en attendre, potentiellement très supérieur à ce qu'apporterait une tentative de développement de l'aviation d'affaire. En maintenant une activité aéronautique, on évite aussi une urbanisation lourde de la plateforme.

Les autres activités de la plateforme ont été rapidement abordées :

- l'aviation d'affaire est quasi moribonde à Toussus : elle a sensiblement baissé en dix ans, et l'étude CGX Aéro a eu au moins le mérite de démontrer que très peu d'entreprises de la région (moins de 1 %) en auraient l'usage.
- M. Charles souhaiterait que la plateforme soit à la hauteur de l'évènement pour la Ryder Cup de 2018 et puisse accueillir des Suisses et des Anglais... On peut comprendre cette tentation, mais l'Alliance estime que le prestige durable de Toussus se construira sur d'autres choix stratégiques que sur ce bref moment.
- d'un commun accord, les hélicoptères d'affaire ou de loisir ne sont pas les bienvenus sur la plateforme de Toussus, qui n'est pas un héliport. Les vols de formation notamment devraient être déportés. Mais comment empêcher ADP de louer ses hangars à qui il veut ?

Conclusion : Les axes d'amélioration évoqués pour les tours de piste ont vocation à être soutenus conjointement par les aéro-clubs et les riverains auprès de la Préfecture et de la DGAC. Mais Alliance a tenu à redire clairement que ces améliorations, si elles aboutissent, ne sont en aucune manière la porte ouverte à la suppression automatique des plages de silence (on en reparlera lorsque il nous sera dûment démontré que les tours de piste des avions « vertueux » génèrent, par exemple, moins de 57 dB ?). Pour « faire bouger » la DGAC, M. Charles suggère de reprendre contact avec son ministère de tutelle (S. Royal).

Nota : des 11 équipes d'étudiants qui ont participé au concours Aéro-Saclay (aéroport du futur), 8 ont été retenues. Le Jury va délibérer, et remettra les prix le 23 juin après-midi ; un accord sur les mobilités innovantes devrait être signé dans le cadre de l'évènement ; M. Charles souhaite que nous y soyons invités.

Doc joint : extrait d'un test de l'Aquila