

Accord entre :
L'Alliance Associative des Riverains et
L'Union des Aéroclubs de Toussus-le-Noble

***Pour une intégration durable de la plateforme de
Toussus-le-Noble dans son environnement.***

Contexte et objectifs

L'apparition d'avions légers de nouvelle génération ouvre une perspective de réduction des nuisances sonores de l'aérodrome.

Dans ce contexte les représentants de l'Union des Aéroclubs de Toussus-le-Noble (UAT)¹ et de l'Alliance Associative des riverains² de l'aérodrome de Toussus-le Noble se sont rencontrés, dans un esprit de respect mutuel, pour formaliser un ensemble de propositions constructives. Les parties se sont accordées sur une démarche partageant les objectifs suivants, dénommés *objectifs environnementaux* :

- Réduire globalement et sensiblement les **nuisances sonores** produites par les activités aéronautiques de l'aérodrome de Toussus-le-Noble,
- Privilégier les activités aéronautiques **respectant l'environnement**.

Ce travail a nécessité de nombreuses réunions d'échanges et de négociations sur la période fin 2016 à début 2018, il s'est concrétisé par le présent texte d'accord.

Périmètre de l'accord

L'UAT et l'Alliance conviennent que pour atteindre les *objectifs environnementaux* précités, il sera nécessaire de mettre en place, le plus rapidement possible, des mesures concrètes concernant l'ensemble des activités aéronautiques de la plateforme, quelles que soient leur nature.

¹ UAT – L'union des Aéroclub de Toussus Le Noble rassemble 7 aéroclubs et plus de 1.000 pilotes

² Alliance Associative – Collectif d'associations représentant plusieurs milliers de riverains, œuvrant pour la réduction des nuisances de toutes les activités aéronautiques de la plateforme de Toussus Le Noble.

 20 7 12

7.12.


Toutefois, le présent accord ne porte que sur le périmètre qui concerne directement l'UAT, à savoir celui des activités développées par les **avions des aéroclubs qui sont membres de l'UAT**.

Cet accord n'engage donc pas les aéroclubs non-membres de l'UAT, ni les activités hélicoptères ou autres aéronefs exploités en club, par des sociétés commerciales ou par des particuliers. Ces activités, hors du présent accord, ont également pour vocation d'être traitées, mais au sein d'autres instances. Toutefois, l'UAT et l'Alliance invitent les autorités de tutelle et tous les autres usagers à soutenir cet accord ou à prendre des initiatives comparables nécessaires à l'atteinte des *objectifs environnementaux* précités.

Il va de soi que la mise en œuvre opérationnelle et réglementaire de certaines mesures présentes dans cet accord relèvent des autorités compétentes.

Cet accord comporte 8 articles. Les articles 1 et 2 définissent les modalités d'application de mesures dont la démonstration d'un effet positif, bien que partiel, est attendu à court terme (2018/2019). L'article 3, portant sur une modification des trajectoires, est sensé compléter à moyen terme (2019/2020) l'amélioration apportée par les mesures définies par les articles 1 et 2. L'article 4 introduit un indicateur de mesure de bruit afin d'objectiver la quantification des nuisances et leur réduction. L'article 5 définit la gouvernance encadrant l'expérimentation. L'article 6 précise la contribution qui est attendue des pouvoirs publics. L'article 7 évoque la notion d'amélioration continue à plus long terme. Enfin l'article 8 précise la clause de sauvegarde au cas où l'expérimentation ne serait pas concluante.

Article 1 : Réductions à court terme des nuisances sonores et de survol

Les mesures qui font l'objet de cet article 1 ont pour objectif une réduction à court terme des **nuisances sonores**, sans remettre en cause la réglementation existante.

Les 7 aéroclubs de l'UAT ont formalisé un ensemble de dispositions concrètes et convenu des modalités de leur mise en œuvre (charte pédagogique et actions de formation) portant sur :

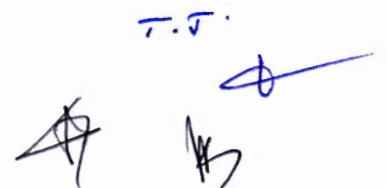
- L'utilisation de régimes de vol réduisant le bruit (puissance moteur, régime hélice, vitesses, volets, train ...)
- Un meilleur respect des trajectoires existantes (par l'utilisation de repères au sol, d'alignements, de simulateur vidéo en salle de formation, de développement d'un dispositif d'aide au pilote ...)

Ces dispositions seront mises en œuvre, pour celles qui ne l'ont pas encore été, dès le premier semestre 2018 à l'exception d'un dispositif d'aide au pilote qui nécessite un temps de développement et de validation plus long.

Un protocole de contrôle de l'observance de ces dispositions sera défini conjointement par l'UAT et l'Alliance à la suite de la signature du présent accord.

Article 2 : Autorisations de vol en fonction du classement Calipso

L'atteinte des *objectifs environnementaux* nécessitera une réduction de la volumétrie des vols d'avions bruyants. Le dispositif détaillé ci-dessous a été calibré par des réunions de travail de l'UAT et de l'Alliance, de manière à atteindre les *objectifs environnementaux* précités, à savoir la réduction sensible et globale des nuisances sonores, en privilégiant les activités aéronautiques respectueuses de l'environnement, en diminuant les contraintes d'interdiction de vol dont ces activités font l'objet actuellement.



Toutefois, si à l'issue de la phase d'expérimentation dont la durée reste à définir, ce dispositif ne parvenait pas à atteindre les *objectifs environnementaux*, il pourrait être revu conjointement en fonction des enseignements tirés de l'expérimentation.

L'idée sous-jacente au dispositif d'autorisation de vols est de s'appuyer sur la classification CALIPSO, développée et mise en place par la DGAC. Le dispositif proposé comprendra donc comme indiqué dans le diagramme ci-dessous :

1. Pour les avions classés **A** : la levée de la plage de silence (Dim.12h-15h)
2. Pour les avions classés **B** : le maintien des conditions actuelles, avec **autorisation d'un départ ou d'une arrivée maximum par avion** à l'exclusion de tout autre mouvement pendant la plage de silence
3. Pour les avions classés **C, D ou non classés** : des restrictions sur les **Tours de Piste** comme indiqué dans le tableau ci-après, les week-ends et jours fériés entre avril et septembre
4. **Des dérogations** seront accordées à un nombre limité d'avions en classe **C**

- Le nombre de dérogations accordées aux avions de l'UAT sera limité à 10% maximum du nombre d'avions de la flotte des aéroclubs d'UAT et accordées à des avions classés C, afin de permettre le maintien d'une activité de formation.
- La durée de ces dérogations sera mise en cohérence avec l'obtention d'une solution de financement permettant de respecter les règles CALIPSO. Elle ne dépassera pas le 31 décembre 2020.

Ces propositions seront soumises à la DGAC dès la signature de cet accord, en vue d'obtenir une **autorisation réglementaire, éventuellement à titre temporaire**, permettant de passer dès que possible en phase d'expérimentation de ces nouvelles règles.

Autorisations ou interdictions de vol proposées par l'UAT et l'Alliance pour la période du 01 avril au 30 septembre

Sans restriction : Tous vols autorisés	
Tours de piste interdits	
Tours de piste interdits et au maximum 1 départ ou 1 arrivée par avion	
Tous vols interdits : Plage de silence	

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								
	avions non classés								
Non basés	avions A, B ou C								
	avions D ou non classés								

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								
	avions D								
	avions non classés								
Non basés	avions A, B ou C								
	avions D ou non classés								

Article 3 : Propositions de nouvelles trajectoires

Un groupe de travail, animé par l'UAT en concertation avec l'Alliance, avec l'aide technique de la DGAC, étudiera une modification des trajectoires actuelles de tour de piste, d'arrivées et de départs.

Ces **nouvelles trajectoires** devront ensuite être formellement validées et diffusées par la DGAC afin d'intégrer, en les complétant, les mesures définies par les articles 1 et 2.

Elles seront mises en œuvre lors d'une nouvelle phase d'expérimentation, dont la durée et les dates seront déterminées après concertation des différentes parties (UAT, DGAC, Préfecture et Alliance) et nécessiteront de nouvelles mesures objectives de bruit et le recueil des observations des riverains concernés comme décrit dans l'article 4.

Article 4 : Indicateurs quantitatifs du niveau de nuisance sonore

L'UAT et l'Alliance décident de travailler ensemble, avec le soutien actif de la DGAC, des ADP et de Bruitparif à la définition et la mise en place d'**indicateurs quantitatifs**, évènementiels (pics de bruit) et énergétiques (moyenne quotidienne), représentatifs de la nuisance réelle.

Ces indicateurs devront être mis en place avant le début de l'expérimentation des mesures de l'article 2, afin de fixer un **niveau de référence initial** correspondant aux conditions antérieures à la mise en œuvre des mesures faisant l'objet de cet accord.

Le recueil des observations des riverains au travers d'un questionnaire fera également l'objet d'une définition et d'une analyse communes UAT-Alliance.

Article 5 : Gouvernance et décisions

L'avancement de la mise en place des mesures décrites ci-dessus ainsi que l'évolution des indicateurs précités serviront à l'évaluation de l'atteinte des *objectifs environnementaux* et seront présentés lors des réunions du Comité de Suivi de la Charte (**CSC**) et ainsi qu'en Commission Consultative de l'Environnement (**CCE**).

A l'issue d'une période d'expérimentation suffisamment longue, un **bilan** sera établi et soumis à l'appréciation du CSC. Il sera réalisé sur la base :

- De l'analyse du respect des mesures décrites dans les articles 1, 2 et 3
- De l'analyse de l'évolution des niveaux sonores mesurés suite à la mise en œuvre des articles 1, 2 et 3, en comparaison avec la situation antérieure
- Du tri par nature des trafics et de la recherche des facteurs entraînant les pics de nuisance
- Du retour des riverains notamment dans les zones sensibles

Si le bilan précité montrait que les *objectifs environnementaux* n'étaient pas sensiblement atteints, les dispositions ci-dessus visées aux articles 1 – 4 feraient l'objet d'**ajustements** dans toute la mesure du possible, tout en respectant l'**équilibre initial** du présent accord, et une nouvelle période d'expérimentation serait définie.

Si, d'un commun accord UAT/Alliance, le bilan est jugé positif, il sera présenté au CSC, lequel aura à valider l'atteinte des *objectifs environnementaux* et à le soumettre à la CCE. Les autorisations / restrictions de vol faisant l'objet de l'article 2, ou les modifications de trajectoires faisant l'objet de l'article 3 mises en œuvre à titre temporaire, seront alors transformées en mesures définitives.

Article 6 : Contribution des pouvoirs publics

L'UAT et l'Alliance demandent conjointement aux pouvoirs publics :

- De soutenir et contribuer par une **aide financière au renouvellement de la flotte** (remplacement des 7 avions les plus bruyants par des appareils plus modernes, moins polluants et moins bruyants) et/ou la mise en œuvre de dispositifs de diminution de bruit, voire une aide à la mutualisation
- D'apporter leur contribution à la certification dans les meilleurs délais des innovations techniques (dispositifs d'aides au suivi des trajectoires, hélices multi-pales, aéronefs électriques, etc...)

Article 7 : Amélioration continue

Cet accord s'inscrit dans un processus d'amélioration continu et n'est donc que le point de départ de ce processus. Il a pour but d'inciter tous les usagers de la plateforme de Toussus-le-Noble à faire évoluer leur flotte actuelle vers une flotte plus respectueuse de l'environnement et à mettre en œuvre les dispositions de l'article 3.

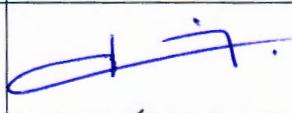
Après le 1 janvier 2021 les aéroclubs de l'UAT s'engagent donc à poursuivre leurs efforts visant à la diminution des nuisances sonores en faisant progresser la part des aéronefs classés A ou B dans leurs parcs respectifs, l'amélioration du respect des trajectoires et de façon générale à poursuivre toutes les actions contribuant à cette diminution.

Article 8 : Clause de sauvegarde

Si, à l'issue de l'expérimentation et après toutes tentatives infructueuses de réduction globale et sensible des **nuisances sonores** produites par les activités aéronautiques de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, le CSC ainsi que la CCE ne valident pas l'atteinte des *objectifs environnementaux*, l'article 2 de cet accord deviendrait caduque et les conditions décrites dans l'arrêté ministériel du 29 juillet 2011 redeviendraient applicables.

Fait à Toussus-le-Noble le 21 mars 2018

Signatures des rédacteurs de cet accord

Entité	NOM et Prénom	Fonction	Signature
AGPV/ALLIANCE	DE GIVRAY Jacques	Président	
ACCTH/Alliance	TAUDUIT Christian	Président	
ADVMC	VALLI Jean	Président	
VCC	ROUSSELET Thierry	Président	

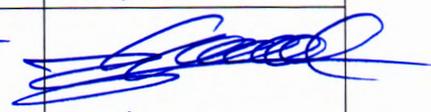


JV

T.R



T.J.

AERO CLUB AIR FRANCE	THOMAS Jacquet	Président	
ATCF UAT	GASCOEL Yves	Président CSC	
ATCF UAT	BILLIOQUE Jean	Président UAT	



SV T.R.

 T.O.