

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE
L'AERODROME DE TOUSSUS-LE-NOBLE**

*
* *

Synthèse détaillée des débats

Réunion du 5 novembre 2019

Etaient présents :

M. Vincent Roberti, Président, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines
Mme Plantier-Lemarchand, Directrice de la Réglementation et des Elections

Représentants des personnels et usagers de l'aérodrome :

M. Gascuel – Aéro Touring Club de France (ATCF), président de l'UAT
Mme Ascione – Aéroclub de l'Ouest Parisien - ADATE
M. Couvelaire – L'Ascendant / SCI
M. Descharreux – Helixaero
M. Vanrenterghem - AC IPSA
M. Thomas – AC Air France – UAT
M. Sourisse - Aéroclub

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome :

M. Mazurkiewicz – Groupe ADP
M. Devouge – Groupe ADP
Mme Jensen – Groupe ADP

Représentants des collectivités territoriales :

M. Charles – CAVGP
Mme Doucerain - CAVGP
M. Houillon – SQY

Représentants des associations de riverains de l'aérodrome et de protection de l'environnement :

Mme Martin – ADVMC
M. Valli – ADVMC
Mme Genova – APACH
Mme Fastré – APACH
Mme Michel – UAPNRHVC
M. Mauduit – ACCMH
M. Guilnard – SRE
M. Lelièvre – Gif Environnement
M. Doret – AVB

Invités en qualité d'experts :

Mme Grignon – Suppléante Député des Yvelines
M. Bouniol – DGAC
M. Lemoine – DSAC Nord
M. Limare – DGAC-SNARP
M. Sineau – Bruitparif
Adjudant-Chef Le Quilleuc – BGTA Toussus-le-Noble
Capitaine Cany-Canian – BGTA Orly
Mme Petrouchouk – Aéroport Innovant
M. Venzal – Direction des Douanes Paris-Ouest

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 8 février 2019.....	4
2. Point d'avancement DGAC sur la préparation du bilan de la réglementation CALIPSO.....	4
3. Présentation par le Groupe ADP de l'activité de l'aérodrome de janvier à septembre 2019.....	6
4. Présentation par la BGTA des contrôles effectués en 2019.....	7
5. Information conjointe par le Secrétaire général, le Directeur régional des Douanes Paris-Ouest et le Groupe ADP sur les hypothèses de réouverture d'un point de passage frontalier.....	7
6. Questions diverses.....	10
.....	
.....	
.....	
.....	

La séance est ouverte à 14 heures 30 à Versailles sous la présidence de M. Vincent Roberti, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 8 février 2019

Le procès-verbal de la CCE du 8 février 2019 est approuvé à l'unanimité.

2. Point d'avancement DGAC sur la préparation du bilan de la réglementation CALIPSO

Mme Michel (JAPNRHVC) fait une déclaration préalable pour exprimer l'avis des associations de l'Alliance sur l'expérimentation et demander une restauration de la plage de silence telle qu'elle fonctionnait antérieurement en attendant d'aboutir à de nouvelles solutions satisfaisantes par la concertation (*cf en annexe la déclaration de l'Alliance*)

→ Présentation de la DSAC-Nord

M. Lemoine (DSAC-Nord) fait un point d'avancement de l'expérimentation qui s'est déroulée du 1^{er} avril au 30 septembre 2019 (sur la base de l'arrêté du 20 mars 2019).

Points principaux mentionnés par M. Lemoine :

- Les délais prévus à l'arrêté du 20 mars 2019 pour effectuer le bilan de l'expérimentation seront tenus. Le bilan Calipso sera présenté en CCE en janvier 2020.

- Au 21 octobre 2019, 118 avions sont classés Calipso, soit pratiquement un doublement du nombre d'avions classés depuis la CCE du 8 février 2019. La totalité des avions qui font des tours de piste sont désormais classés.

- La DSAC Nord n'a attribué que 2 dérogations aux avions classés C, soit sensiblement moins que le plafond prévu (10 avions).

- Au 21 octobre 2019 ont été recensés 24 manquements "potentiels" (en attendant la décision de l'ACNUSA, autorité indépendante compétente en matière de sanction) aux dispositions du nouvel arrêté.

Il est rappelé les étapes de la procédure de sanction : détection systématique des manquements par la DSAC (équipe de 3 personnes à temps-plein sur cette mission), transmission des PV à l'ACNUSA, rédaction du rapport par la DSAC et audition par l'ACNUSA du pilote ou compagnie concerné(e), délibération du collège de l'ACNUSA pour décider ou non d'une sanction. Durée de la procédure : entre 6 et 18 mois. Sur la période 2012-2018, sur 3 manquements détectés, 2 ont été sanctionnés par l'ACNUSA (500 € et 1 000 € d'amende).

- détail des différentes étapes du traitement complexe des données en vue du bilan.

→ Questions et observations

• Précisions concernant la flotte de Toussus-le-Noble

Il y a 118 avions classés CALIPSO. Mais combien y a-t-il d'avions à Toussus ? (M. Couvelaire – L'Ascendant)

Il y a entre 200 et 300 avions à Toussus. Cette approximation est liée au suivi administratif des changements de base d'un aéronef (location, vente) malheureusement imparfaite. La flotte des aéroclubs est de l'ordre de 80 avions, étant précisé que les avions qui font régulièrement des tours de piste représentent environ les deux tiers des avions des aéroclubs. Et ces avions sont tous classés ou quasiment (réponse DSAC Nord).

• Critiques de l'expérimentation en cours : le cas des "riverains de la vallée", les déviations anormales de trajectoires.

Les associations de riverains et certains élus dénoncent les insuffisances et les effets indésirables de l'expérimentation Calipso.

M. Mauduit (ACCMH) se fait l'écho d'une forte contestation des riverains situés en dehors des tours de piste et qui ne bénéficient pas des dispositions de l'arrêté du 20 mars 2019. Ces riverains subissent les entrées ou sorties de tous les avions, qu'ils soient classés ou non classés. Par ailleurs, les riverains des tours de piste subissent également les nuisances de ces avions mal classés ou non classés qui empruntent obligatoirement une partie de la trajectoire du tour de piste pour rentrer ou sortir de l'aérodrome. En conséquence, M. Mauduit (ACCMH) demande l'extension de l'arrêté du 20 mars 2019 aux autres vols que les tours de piste.

M. Guilnard (SRE) précise les propos précédents : les "riverains de la vallée", par opposition aux "riverains des tours de piste", sont les perdants de l'arrêté du 20 mars : ils n'en retirent aucun avantage et ont perdu l'ex plage de silence (dimanches et jours fériés de 12 à 15 heures) puisque désormais des avions classés A et B (en partie) les survolent pendant cette plage horaire. Le bilan de l'expérimentation n'est axé que sur les tours de piste. M. Guilnard demande que le bilan mentionne les chiffres des entrées et sorties générées par l'expérimentation Calipso qui survolent les riverains de la vallée.

M. Houillon (SQY, Maire de Magny-les-Hameaux) souligne qu'il n'y a aujourd'hui aucun ressenti de diminution du bruit de la part des riverains. Il partage les propos précédents : si l'on veut parvenir à une solution satisfaisante, il ne faut pas rester enfermé sur les tours de piste mais prendre en compte la globalité des vols. Il signale que, depuis l'expérimentation Calipso, la commune de Magny-les-Hameaux subit régulièrement des survols intempestifs (quartier de Cressely) qu'elle ne subissait pas antérieurement.

• Les réactions des usagers

Mme Ascione (ACOP-ADATE) rappelle que l'expérimentation Calipso est un équilibre entre des intérêts divergents, son propre aéroclub ayant payé un lourd tribut à Calipso (des avions qui ne volent plus les samedis). Elle ne peut que constater aujourd'hui que les associations de riverains "en veulent toujours plus" et que leur objectif final demeure une réduction drastique du trafic de cet aérodrome. Elle signale enfin que les avions classés des aérodromes de proximité (Saint-Cyr, Etampes...) ont été déclassés d'une catégorie et ne peuvent plus venir à Toussus

pour faire des tours de piste. Cette disposition Calipso participe aussi à la réduction des nuisances et au tribut payé par l'aérodrome de Toussus.

M. Gascuel (Président UAT) souligne que la seule voie de progrès sur un sujet complexe où les intérêts sont divergents est d'être factuel en se basant sur des chiffres et pas seulement sur des perceptions. Il souhaite pour le prochain CSC, comme pour la prochaine CCE, que la DGAC puisse apporter des chiffres sur les augmentations de survols mentionnés précédemment.

- La DSAC confirme que le classement Calipso concerne principalement les tours de piste ainsi que le bruit des avions, au départ et à l'arrivée, quand ils empruntent une partie du circuit de piste. Elle rappelle aussi que l'accord passé entre les riverains et les usagers visait précisément cette activité (les circuits de piste) de l'aérodrome.

Concernant le point soulevé par M. le Maire de Magny-les-Hameaux (les survols du quartier de Cressely), M. Lemoine (DSAC-Nord) précise que cette doléance relève de la question du respect des trajectoires et non de l'expérimentation Calipso proprement dite. Le respect des trajectoires est un sujet complexe qui mérite effectivement de continuer à être travaillé. Cela étant, le piège à son installé dans l'axe de la piste à Magny village a plutôt constaté un nombre de survols en baisse par rapport aux années passés.

Au cours de la discussion, M. le Président a rappelé les points suivants :

Il partage l'avis exprimé de pouvoir objectiver, dans la mesure du possible, les ressentis des populations si l'on veut progresser dans le débat.

Il rappelle que l'accord du 20 mars 2019, résultat d'une longue négociation entre les parties (riverains, élus, usagers), prévoyait une expérimentation. Quand le bilan de l'expérimentation sera établi, les parties se prononceront sur les suites à donner : retour à la situation antérieure, pérennisation de l'accord, ou recherche par concertation d'une solution plus satisfaisante. Le bilan essaiera, dans la mesure du possible, c'est-à-dire en fonction des mesures qui ont été faites, de qualifier ou de quantifier l'impact de l'expérimentation sur l'ensemble des acteurs concernés (usagers, riverains).

3. Présentation par le Groupe ADP de l'activité de l'aérodrome de janvier à septembre 2019

M. Devouge (Groupe ADP) mentionne les points suivants :

- Un trafic en croissance sur 12 mois glissants de l'ordre de 120 000 mouvements (versus 112 mouvements en 2018).

- A fin septembre 2019, le trafic cumulé (avions/hélicoptères/ULM) était de 109 623 mouvements. La croissance se retrouve sur toutes les catégories d'aéronefs : avions, hélicoptères, ULM.

- Le trafic IFR reste stable par rapport aux années précédentes.

- Le trafic mensuel détaillé montre un trafic important sur la période de l'expérimentation (avec des mois entre 10 000 et 13 000 mouvements).

- Le trafic est réalisé exclusivement par des avions basés sur la plateforme (99,9 %).
- L'activité principale de la plateforme reste les tours de piste (45 %), suivie des vols locaux (28 %) et des vols de voyage (26 %).

4. Présentation par la BGTA des contrôles effectués en 2019

L'adjudant-chef Le Quilleuc (BGTA) détaille les contrôles effectués du 1^{er} février au 1^{er} novembre 2019, donc sur période de 9 mois :

53 appels de riverains ont été reçus se plaignant de passages répétés d'aéronefs au-dessus de leur habitation, principalement en tours de piste.

111 services de contrôle des altitudes et des trajectoires ont été effectués avec des jumelles télémétriques et 451 aéronefs ont été contrôlés à l'occasion de ces services.

Les contrôles ont été effectués principalement sur les communes suivantes : Magny-les-Hameaux, Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saint-Rémy-lès-Chevreuse, les Loges-en-Josas, Toussus-le-Noble et Gif-sur-Yvette.

Infractions relevées lors des tours de piste :

- 3 infractions, hors période d'expérimentation Calipso : les procès-verbaux d'infraction sont transmis à la DSAC-Nord et à l'Officier du ministère public de Versailles. Les infractions donnent lieu à audition du pilote et lorsque l'infraction est reconnue à une contravention de 1^{ère} catégorie (38€)

- 6 infractions ont été relevées lors des 2 premiers mois de l'expérimentation Calipso lors des contrôles des dimanches et jours fériés. En concertation avec la DSAC, la BGTA a décidé que les procès-verbaux de la gendarmerie seraient remontés à l'ACNUSA et non à l'Officier du ministère public, les sanctions prononcées par l'ACNUSA pour infraction à la réglementation des créneaux étant plus significatives.

Les représentants des riverains font état d'un sentiment de lassitude des populations qui ne prennent plus la peine de téléphoner à la gendarmerie puisque "cela ne sert à rien". M. Mauduit (ACCMH) fait état de son expérience personnelle, en particulier lors des journées d'auto-information, où la brigade, faute d'effectifs suffisants, ne pouvait pas se déplacer.

L'adjudant-chef Le Quilleuc reconnaît que l'effectif de la Brigade est de 7 au lieu de 10 théorique mais précise que les contrôles ont été faits dans toute la mesure du possible et que la DSAC dépouille les strips dans ce type de situation.

5. Information conjointe par le Secrétaire général, le Directeur régional des Douanes Paris-Ouest et le Groupe ADP sur les hypothèses de réouverture d'un point de passage frontalier

→ Présentation par M. le Président

M. le Président détaille les motifs, les conditions et les modalités du projet de réouverture d'un point de passage frontalier (PPF).

Ce projet répond à une demande forte des entreprises du bassin (territoire d'innovation et de recherche de Paris-Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines) d'avoir accès facilement et rapidement au marché européen. Or, depuis la fermeture en 2011 du PPF, les vols hors Schengen sont obligés de dédouaner sur des aéroports de proximité.

Dans ce contexte, l'Etat en concertation avec des collectivités et le monde économique a envisagé favorablement la possibilité de réouverture du PPF sur la plateforme de Toussus aux conditions suivantes :

- Mise en place d'une expérimentation sur une période de 3 ans pour vérifier que le besoin est avéré, avec réalisation chaque année d'un point d'analyse.

- Définition d'un plan de financement avec les collectivités territoriales (les effectifs des douanes) et le gestionnaire de l'aéroport (l'aménagement des infrastructures) pour mettre en place le dispositif nécessaire.

L'ouverture du PPF se ferait sur 3 jours avec 2 créneaux par jour (un le matin et un l'après-midi), soit un total de 6 créneaux.

Les effectifs précis et les modalités de financement à ce jour sont encore en discussion.

→ Questions et observations

Le projet de réouverture a suscité de nombreuses réactions des membres de la Commission. Se sont exprimés successivement :

- Mme Fastré (APACH) déplore cette mesure qui va à l'encontre des efforts réalisés pour diminuer les nuisances sonores. Elle s'interroge sur la réalité économique du besoin, un tel projet aurait nécessité une étude préalable et pas seulement une expérimentation qui risque de susciter le besoin. Enfin, Mme Fastré demande des précisions sur les travaux.

M. le Président précise que cette décision répond à une étude de la Chambre de Commerce et d'Industrie de 2016 qui avait identifié le besoin à partir d'entretiens et de questionnaires réalisés auprès des entreprises du bassin d'emploi.

Quant aux incidences sur le trafic et le bruit, M. le Président indique que les estimations réalisées font état à l'horizon 2025 de 7 à 9 avions par semaine pour l'utilisation du PPF en extra Schengen, ce chiffre incluant les avions utilisant déjà la plateforme et d'éventuelles nouvelles demandes.

Sur les travaux, M. Mazurkiewicz (ADP) précise qu'un point de passage frontalier existait déjà sur la plateforme. Il suffit donc de procéder à des travaux de réaménagement de l'aérogare.

- M. Charles (Maire de Toussus-le-Noble, CAVGP) souligne que l'aviation d'affaires existe déjà sur l'aéroport de Toussus (2 700 mouvements d'affaires par an dont 700 ont déjà dédouané en dehors de Toussus) et la réouverture du PPF ne générera, comme indiqué précédemment, qu'un volume limité (7 à 9 avions/semaine). La réouverture du PPF bénéficiera aussi à l'activité voyage des aéroclubs.

- Mme Doucerain (Maires de Loges-en-Josas, CAVGP) regrette vivement que les collectivités locales et les associations de riverains n'aient pas été associées à ce projet de réouverture du PPF. Cela va à l'encontre de la coopération prônée en CCE. Sur le fond, Mme Doucerain s'interroge sur la réalité de la demande des entreprises qui a été avancée – l'étude de la CCI n'est pas connue de la Commission et le volume annoncé (7 à 9 vols/semaine) témoigne plutôt de la faiblesse du besoin – et sur son adéquation avec les actuelles préoccupations environnementales. Enfin, elle s'étonne du coût "astronomique" du projet annoncé à Versailles Grand Parc pour un si faible résultat. Mme la Maire précise que le Maire de Jouy-en-Josas s'associe à son message et que la majorité du bureau de Versailles Grand Parc est défavorable à ce projet.

M. le Président indique que le coût du projet est de l'ordre de 700 K€ mais ce chiffre n'est pas définitif. Il a été évalué à partir du cahier des charges imposé par la Commission européenne selon la Direction générale des douanes et l'Aviation Civile qui exige une équipe d'une dizaine d'ETP et des infrastructures. Compte tenu des besoins, l'équipe des douaniers (3 à 4 personnes) sera obligatoirement amenée à travailler à d'autres tâches pour la brigade des Ulis. Une nouvelle évaluation est en cours, le coût devrait être en définitive plus faible pour les collectivités qui n'auront à financer que la part afférente au travail de contrôle sur l'aérodrome de Toussus.

- M. Houillon (SQY) estime que ce dossier "s'enclenche mal" et partage l'analyse exprimée par Mme la Maire des Loges.

- M. Lelièvre (GIF Environnement) regrette également une "démarche clandestine" de l'Etat sur ce projet. Il déplore que, depuis 2015, les mesures annoncées pour améliorer l'acceptabilité de la plateforme par les riverains n'aient pas avancé : délestage d'une partie des activités des hélicoptères, aides à la reconversion des avions les plus bruyants. Il conteste l'étude de la CCI. L'étude CGX AERO faite il y a quelques années avait conclu au contraire qu'il n'y avait pas d'opportunité à développer l'aviation d'affaires.

M. le Président fait observer que, sur les deux points cités, la Commission travaille et progresse (expérimentation Calipso sur les avions bruyants, sur la question des hélicoptères cf. le point suivant). Il n'y a pas non plus un projet de développement de l'aviation d'affaires, l'aviation d'affaires existant déjà depuis longtemps sur la plateforme.

M. le Président indique que l'étude de la CCI de 2016 sera jointe au compte rendu de la présente réunion.

- M. Guilmard (SRE) estime que la décision de réouverture n'est pas en cohérence avec la défense environnementale affichée et les aspirations actuelles vers un développement durable.

M. le Président souligne qu'il y a toujours un compromis à rechercher entre les enjeux économiques et les enjeux environnementaux. L'ensemble de ces enjeux doivent avancer de pair, il n'y a pas à opposer développement durable et développement économique.

M. le Président tient à préciser que sa décision a toujours été d'informer la CCE du projet de réouverture du PPF. La dernière CCE s'est réunie le 8 février 2019, deux réunions interministérielles se sont tenues depuis sur le sujet dont la

dernière date d'octobre 2019. Dès que le feu vert a été donné, M. le Président a tenu personnellement à en informer la CCE pour que tous ses membres aient le même niveau d'information.

Il rappelle également que le projet n'est pas ficelé. Si les conditions préalables à l'expérimentation (financement de l'équipe et des infrastructures) ne sont pas remplies, il n'y aura pas d'expérimentation. Et si l'expérimentation ne rencontre pas de demandes d'entreprises, l'expérimentation ne sera pas poursuivie.

- Mme Doucerain (Maire des Loges-en-Josas) intervient à nouveau pour souligner qu'elle n'est pas contre le développement économique mais pense que les moyens pourraient être plus utilement employés ailleurs (développement de l'aviation électrique). Elle réitère son scepticisme à l'égard des besoins réels des entreprises. Mme la Maire cite l'exemple de Renault, entreprise du territoire, qui a priori ne semble pas avoir de besoin en aviation d'affaires. Elle demande enfin des précisions sur le chiffrage exact des travaux d'infrastructures.

M. Charles (Maire de Toussus-le-Noble), en réponse, indique que le Groupe Renault formule régulièrement le besoin d'une navette deux jours par semaine entre Toussus et Oxford London Airport pour l'usine de Formule 1. Par ailleurs, pour situer les choses, M. Charles précise que l'activité d'affaires moyenne actuellement sur la plateforme est de 50 mouvements par semaine.

Sur le chiffrage exact des travaux d'infrastructures, M. le Président précise que le Groupe ADP n'a pas encore budgété exactement mais que le coût des travaux ne devrait pas être considérable pour les raisons mentionnées plus haut (*cf page 8*) par M. Mazurkiewicz (ADP).

- Mme Martin (ADVMC) déplore que la Commission ne soit pas consultée dans cette affaire.

M. le Président rappelle qu'il s'agit d'une information et que les modalités du projet ne sont pas finalisées.

- Mme Ascione (ACOP-ADATE) ne comprend pas tous ces débats pour finalement un retour à la normalité puisque le PPF existait jusqu'en 2011. Elle attire l'attention du gestionnaire de l'aérodrome sur la situation de l'occupant actuel des locaux de l'aérogare.

- Mme Fastré (APACH) souhaiterait que soit diffusée également l'étude CGX AERO. M. Mauduit (ACCMH) indique que, lors de cette étude réalisée en 2013, 2 500 entreprises de la région avaient été interrogées, environ 250 avaient répondu et seulement une petite dizaine avaient manifesté un intérêt pour l'aviation d'affaires.

5. Questions diverses

Point du travail fait sur les hélicoptères

M. le Président indique qu'une réunion s'est tenue avec des hélicoptéristes pour étudier la possibilité de délestage de l'activité de travail au sol des hélicoptères sur d'autres terrains éloignés des habitations, ceci afin de réduire la nuisance sonore subie actuellement par les riverains de la plateforme.

Quand la phase d'identification des terrains possibles aura été menée à son terme, débutera un travail de concertation avec l'ensemble des parties prenantes (riverains, élus, usagers) pour tenter d'aboutir à un accord comme cela a été fait pour l'aviation légère.

M. Descharreux (Helixaero) confirme que jusqu'à présent trois terrains ont été identifiés comme pouvant apporter une solution intéressante pour les exercices de travail au sol. C'est une première piste qui mérite d'être travaillée dans l'intérêt de tous en dépit de certaines contraintes que ce type de solution imposerait aux hélicoptéristes.

M. le Président tient à démentir la rumeur selon laquelle l'ensemble des vols hélicoptères serait déporté sur le nord de l'aérodrome.

→ Questions et observations

- Les associations de riverains (ADVMC, GIF Environnement, ACCMH) soulignent la nécessité impérieuse d'entreprendre un travail identique pour réduire la nuisance sonore des vols d'hélicoptères qui arrosent de bruit la vallée de Chevreuse. Depuis 2015, rien n'a été fait.

- Mme Fastré (APACH) demande que son association, qui ne fait pas partie de l'Alliance, puisse participer au groupe de travail hélicoptères.

M. le Président acquiesce à cette demande et prend l'engagement de l'associer à ce travail.

*
* *

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance à 16 heures 45 après avoir remercié les membres de leur participation.

Fait à Versailles, le 27 DEC. 2019

Le président

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général
Vincent ROBERTI

CCE DU 5 NOVEMBRE 2019**ALLIANCE**

Monsieur le Préfet, Monsieur le Secrétaire général, aux membres de la CCE.

L'« Alliance Associative » constituée d'une quarantaine d'associations d'habitants des communes survolées par les aéronefs de l'aérodrome de Toussus-le-Noble a participé activement au travers de nombreuses réunions (comités de suivi, comités de pilotage, CCE) à l'aboutissement d'un accord avec l'Union des Aéroclubs de Toussus (UAT) qui s'est concrétisé en CCE le 8 février 2019.

Cet accord s'est appuyé sur le classement Calipso mis au point par la DGAC, classement qui concerne exclusivement les avions faisant des tours de piste.

Une période d'expérimentation du 1^{er} avril au 30 septembre 2019 permettant aux avions les moins bruyants classés A et classés B (pour cette catégorie 1 envol ou 1 atterrissage) de voler pendant la plage de silence le dimanche et jours fériés de 12 heures à 15 heures.

L'Alliance demande à avoir accès un certain nombre de données afin de quantifier les impacts de l'expérimentation de façon analytique. En particulier, les relevés de la DGAC concernant les week-ends sous les tours de piste.

Toutefois nous pouvons d'ores et déjà faire un premier constat s'appuyant sur le retour des riverains.

Les communes non concernées par les tours de piste ont été, selon le retour des habitants, largement et négativement impactées par les changements mis en place lors de cette phase expérimentale, sans aucune compensation de la réouverture des plages de silence ;

Les communes concernées par le survol en phase de décollage ont constaté le gain très insuffisant apporté par la classification Calipso dans cette phase de vol ;

La première conclusion de l'expérimentation est donc négative et les mesures testées lors de cette expérimentation ne peuvent donc être mises en place de façon définitive ;

Toutefois, les associations de l'Alliance ne voudraient pas perdre la dynamique de concertation instaurée à l'occasion de cet accord et souhaitent continuer à travailler à la recherche d'une solution qui soit réellement favorable à la réduction des nuisances sonores issues de l'activité de l'aéroport de Toussus pour TOUS les riverains.

Nous demandons à l'Autorité de l'Etat que vous représentez, dans le souci de l'intérêt général, de prendre en compte ces doléances et de réinstaurer la plage de silence, le temps de trouver de nouvelles solutions qui conviennent à tous.