

ARRETE

Arrêté du 23 novembre 1973 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble

Version consolidée au 15 août 2011

Article 1

Modifié par Arrêté du 29 juillet 2011 - art. 1

Modifié par Arrêté du 29 juillet 2011 - art. 2

Sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble le trafic aérien est soumis aux conditions et réserves suivantes :

- 1° L'horaire d'ouverture de l'aérodrome est limité à la période de 6 heures à 22 h 30 locales.
- 2° Le poids maximal au décollage des aéronefs autorisés à fréquenter l'aérodrome est limité à 12 tonnes.
- 3° Les conditions d'évolution des aéronefs sont réglées sur les bases suivantes :
 - a) La pente de calage du radiophare de descente équipant la piste doit être supérieure ou égale à 3 degrés ;
 - b) Les circuits de piste des aéronefs sont établis à une altitude aussi élevée que possible et au minimum à 180 mètres au-dessus du sol pour le circuit utilisé par les hélicoptères et à 200 mètres au-dessus du sol pour le circuit utilisé par les avions ; ces circuits sont définis dans la documentation aéronautique en vigueur ;
 - c) Les procédures d'arrivée en condition de vol à vue sont définies dans la documentation aéronautique en vigueur ;
 - d) Les procédures de départ en condition de vol à vue sont définies dans la documentation aéronautique en vigueur ;
 - e) Les procédures de départ en condition de vol aux instruments face à l'ouest imposent un virage à droite de 10 degrés après le décollage ;
 - f) Le décollage en condition de vol aux instruments face à l'Est impose une montée initiale dans le circuit de piste avant la reprise de la trajectoire normale de départ telle qu'elle résulte de l'organisation générale de la circulation aérienne dans la région parisienne ;
- 4° Le trafic total annuel est limité à 180000 mouvements d'appareils.
- 5° Les aéronefs munis de turboréacteurs autorisés à utiliser l'aérodrome doivent être certifiés selon le chapitre 3 ou 4. Ils ne peuvent utiliser l'aérodrome en régime de vol à vue.
- 6° L'exposition globale au bruit en chaque point de contrôle ne doit pas dépasser celle résultant de la situation témoin ; les modalités de mesure, la définition de la situation témoin et les conditions de comparaison entre la situation mesurée et la situation témoin sont définies en annexe.
- 7° Entre le 1er avril et le 30 septembre, l'aérodrome est interdit à tout trafic d'aéronefs à motorisation thermique le dimanche et les jours fériés de 12 heures à 15 heures (heures locales) ;
- 8° L'aérodrome est réservé de 6 heures à 7 heures (heures locales) aux aéronefs basés sur l'aérodrome évoluant selon les règles de vol à vue (VFR) ;
- 9° En dehors des horaires effectifs du contrôle d'aérodrome, l'aérodrome est réservé aux aéronefs basés sur l'aérodrome, selon les consignes définies dans la documentation aéronautique en vigueur ;
- 10° Sans préjudice des dispositions prévues au présent article, seuls les aéronefs basés sur l'aérodrome, équipés de silencieux et inscrits sur une liste sont autorisés à effectuer des tours de piste pendant les plages horaires suivantes :
 - a) La nuit aéronautique, pendant toute l'année ;
 - b) Du 1er avril au 30 septembre :
 - le samedi de 12 heures à 16 heures et après 20 heures (heures locales) ;
 - le dimanche et les jours fériés de 15 heures à 16 heures (heures locales).

La liste prévue au premier alinéa du présent paragraphe est tenue à jour par le directeur de la sécurité de l'aviation civile Nord.

11° Les usagers doivent respecter les circuits publiés, sauf pour des raisons de sécurité ;

12° Les usagers doivent adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice visant à limiter les nuisances sonores, compatibles avec les procédures d'utilisation du constructeur de l'aéronef.

Article 2

Les maires de chacune des communes sur le territoire desquelles il a été procédé à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sont conviés à assister aux mesures "témoins" et aux mesures de contrôle et ont accès aux documents de la comparaison entre la situation constatée et la situation témoin ; le maire peut être remplacé par un représentant délégué par plusieurs communes.

Article 3

Les services de contrôle de la circulation aérienne sont chargés d'assurer le respect par les aéronefs fréquentant l'aérodrome des consignes édictées en application du présent arrêté et de relever les infractions éventuelles. Les procès-verbaux d'infraction sont communiqués au ministre des transports chargé de les sanctionner.

Article 4

Au cas où l'exposition globale au bruit définie à l'article 1er dépasse les valeurs à respecter, le secrétaire général à l'aviation civile notifie à l'Aéroport de Paris les mesures à prendre pour faire cesser ce dépassement, notamment en matière de trajectoire, de procédure d'envol et d'atterrissage ou de limitation de trafic.

Article 5

Modifié par Arrêté du 29 juillet 2011 - art. 3

Des dérogations aux règles définies dans le présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 6

Créé par Arrêté du 29 juillet 2011 - art. 3

Au sens du présent arrêté, on désigne par :

– "annexe 16" : l'annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée "Protection de l'environnement (volumes I et II)", relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion ;

– "chapitre 3" et "chapitre 4" : respectivement les chapitres 3 et 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;

– "nuit aéronautique" : période comprise entre l'heure de coucher du soleil plus 30 minutes jusqu'à l'heure de lever du soleil moins 30 minutes ;

– "aéronefs basés sur l'aérodrome" : aéronefs dont la base principale d'exploitation a été déclarée comme étant l'aérodrome de Toussus-le-Noble à l'autorité de surveillance ou au gestionnaire d'aérodrome.

Article 7

Créé par Arrêté du 29 juillet 2011 - art. 3

Le secrétaire général à l'aviation civile, le directeur des bases aériennes, le directeur de la navigation aérienne, le directeur général d'Aéroport de Paris sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

▶ Annexes

▶ Contrôle de l'exposition globale au bruit

Article ANNEXE

Le contrôle du bruit autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble est effectué en cinq points : Châteaufort (agglomération), Villiers-le-Bac (agglomération), Magny-les-Hameaux (agglomération), Les Loges-en-Josas (château des Côtes) et Jouy-en-Josas (parc des sports du domaine H.E.C.).

En chacun de ces points le niveau de bruit au sol s'exprime par un indice appelé indice isopsophonique (N), selon la méthode recommandée par la commission de l'environnement du secrétariat général à l'aviation civile.

Cet indice représente en un point donné l'exposition globale au bruit des avions au cours d'une journée moyenne ; il s'obtient en faisant la somme logarithmique des niveaux de pression acoustique mesurée en décibels D pendant une journée moyenne.

Dans le cas de Toussus-le-Noble, un enregistrement graphique des niveaux de pression acoustique mesurée en décibels D doit être réalisé chaque année, pendant dix jours, en chacun des cinq points de mesure ; cet enregistrement permet de calculer l'indice isopsophonique correspondant à la formule suivante :

[*Formule non reproduite ; voir JORF du 27 novembre 1973*]

où

N représente l'indice isopsophonique ;

Ni représente le niveau de bruit du passage de l'avion i mesuré en décibels D ;

P représente le nombre d'avions qui intéressent le point de mesure pendant la période de dix jours, et dans laquelle

A

10 log - est un terme correctif destiné à tenir compte des Am variations aléatoires journalières du trafic :

A est le trafic journalier moyen de l'année en cours établi en se basant sur les statistiques officielles ;

Am est le trafic journalier moyen de la période de dix jours considérée.

Pour tenir compte de l'influence des sens d'utilisation de piste, la période de dix jours sera choisie aussi représentative que possible de l'utilisation moyenne.

Les mesures sont effectuées par l'Aéroport de Paris à l'aide d'un appareillage fourni par cet établissement et agréé par le ministère des transports et devant répondre aux normes ISO en vigueur.

Les mesures sont faites une fois par an pour chacun des cinq points de contrôle ; une seconde série de mesures peut être faite chaque année, lorsque les circonstances l'exigent.

Pour déterminer la situation témoin, deux séries de mesures seront effectuées dans les douze mois qui suivent la publication de cet arrêté. En chaque point, l'indice témoin sera retenu en faisant la moyenne énergétique des deux indices isopsophoniques ainsi mesurés.

Pour tenir compte du manque de précision des mesures, résultant en particulier de la variation des conditions atmosphériques, un indice pour une année donnée n'est considéré comme significativement différent de l'indice retenu, pour la situation témoin, que lorsqu'il dépasse cette valeur de plus de quatre points d'indice et cela au cours de deux séries de mesures.