

Où voulons nous aller?

A court terme :

- Mettre l'aérodrome de TLN **sous contrôle** : programme CALIPSO obligatoire avec élimination des aéronefs les plus bruyants et généraliser le transpondeur mode S-ADSB pour identifier et dissuader les usagers générant de fortes nuisances.
- Obtenir des autorités de vraies **sanctions**.
- Obtenir des mesures fortes pour réduire significativement le trafic hélicoptères et **interdire les vols à but touristique**.

A long terme :

- Supprimer toutes les activités nuisibles pour l'environnement : revoir l'écolage en IdF et pourquoi pas au niveau national.
- Convertir la plateforme en un pôle de R&D aéronautique dans le cadre du Grand Paris (SAFRAN arrive déjà dans les anciens locaux de NORTEL).

Le bruit est un agent pathogène avéré et pas qu'une simple gêne sans conséquence pour la santé.

Le bruit agit de façon sournoise et à long terme.

Nous le subissons passivement, même sans en avoir conscience.

L'exposition au bruit d'avions augmente la probabilité d'être **victime d'un IDM ou d'un AVC** par exemple (Étude Anglaise: Prof. Hansell, Londres, BMJ 2013; Étude Américaine: Prof. Correia, Harvard, BMJ 2013).

L'exposition au bruit a des conséquences socio-économiques : retard d'apprentissage des enfants, arrêt de travail, ghettoïsation, dévaluation des prix de l'immobilier, perte d'attractivité du territoire...

Défendons notre droit de « vivre dans un environnement sain et respectueux de notre santé ».

Article 1 de la Charte de l'environnement de 2004, inscrit en 2005 par le Congrès de Versailles dans la Constitution.



L'avenir de l'aérodrome de Toussus-le Noble

Le trafic aérien de Toussus-le-Noble est source pour les habitants de l'Est des Yvelines et du Nord de l'Essonne de nuisances devenues au fil des ans insupportables :

- le bruit élevé et permanent d'un trafic d'aéronefs de 117 000 mouvements annuels, soit 60 % du trafic d'ORLY, pouvant atteindre le rythme d'un survol toutes les minutes,
- la pollution atmosphérique généralisée, favorisée par l'utilisation de carburant au plomb par les appareils, dont les effets hautement nocifs sur la santé sont officiellement reconnus et dénoncés,
- les risques d'accident aux conséquences potentiellement dramatiques, de vols de toutes sortes d'aéronefs, insuffisamment maîtrisés et contrôlés, au-dessus des habitations, des écoles, des nombreux établissements socio-médicaux et éducatifs dans tout le secteur survolé, sans négliger la proximité du Centre d'Études Nucléaires de Saclay.

Ces effets néfastes sont encore aggravés par les contraintes spécifiques de plafonnement liées à la proximité de VILLACOUBLAY, d'ORLY et de ROISSY qui imposent le survol des communes à très faible altitude.

Du fait de l'enclavement de l'aérodrome dans un périmètre de toute part urbanisé, aucune de ses activités aériennes ne peut s'exercer sans conséquences particulièrement perceptibles et dommageables pour les milliers de foyers exposés.

Étude sur le fonctionnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et son impact environnemental, et sur l'évolution ou la reconversion d'activités dans le cadre d'un développement durable

Contexte:

Cette étude a fait suite à une demande des maires au cours de la CCE du 24 juin 2011 et de Valérie PECRESSE, elle a été menée par CGX Aéro cabinet choisi par la D.G.A.C. (Maître d'Ouvrage) et la préfecture des Yvelines et suivi par un COPIL (rôle consultatif) constitué des représentants des 3 collèges (usagers, collectivités, riverains).

Le Cahier des Charges

Les points essentiels :

1. États des lieux : Examen des activités et évaluation de leur impact environnemental

- Recenser/segmenter les activités
- Caractériser les activités recensées (CA, nbre d'emplois, surfaces occupées, évolution sur 5 dernières années, retombées sur communes riveraines,...)
- Décrire les activités partagées et synergies
- Analyser le rôle régional de l'aérodrome sur le plan aéronautique
- Évaluer l'impact environnemental des activités liées à l'aérodrome de Toussus-le-Noble
- Évaluer l'impact sanitaire des activités liées à l'aérodrome de Toussus-le-Noble
- Mesurer les coûts induits par ces nuisances

2. Évolution d'activités:

- Identifier les évolutions ou restrictions possibles d'activité.
- Décrire les évolutions possibles de l'urbanisme à l'échéance de 2025 (développement du plateau de Saclay, offre de transport du Grand Paris, évolution démographique...)
- bâtir des scénarios d'évolution possibles :
- aviation légère et sportive
- aviation d'affaires
- activité industrielle
- activités de formation
- prise en compte des enjeux et réglementations en matière d'urbanisme, de logements, et de terres agricoles.
- évaluer l'impact environnemental des scénarios d'évolution étudiés

Les principales informations recueillies :

- 5ème aérodrome français : près 120.000 mvts/an, 16% des mvts IdF hors Orly et CdG, jusqu'à 650 mvts le dimanche (1mvt/mn).
- 85% des mouvements sont liés à la formation et au loisir.
- Environ 400 emplois (estimation à démontrer) générant environ 55 M€ de CA.
- A elle seule, la maintenance hélicoptère (HELI UNION) emploie 200 personnes génère 31 M€ de CA et ne nécessite que 500 mvts/an (< 0,5% des mvts).
- 168 ha dont 46 de bâtiments et parkings, 2 pistes dont une équipée ILS
- Le contrôle aérien n'est pas assuré en permanence.
- Peu d'aéronefs sont équipés de silencieux (moins de 15 %).
- Forte augmentation du trafic hélicoptères, 17% en 2 ans dû au décret d'octobre 2010, aujourd'hui 39 % du trafic IdF, demain sans doute 70%
- Sur 2.600 entreprises interrogées 10 seulement ne sont pas favorables à la fermeture de l'aérodrome.
- 2,6 M€ c'est l'estimation de l'activités économiques générées hors plateforme (rayon de 15 kms).

L'étude ne répond pas à la totalité des questions posées dans le Cahier des Charges :

- L'impact sanitaire et environnemental des activités liées à l'aérodrome.
- Le scénario « reconversion » a été purement et simplement écarté.

Conclusions exprimées par l'Alliance Associative

Points que nous souhaitons souligner :

- Le faible impact économique de l'activité aéronautique de Toussus (il n'est jamais pris en compte dans les plans de développement de l'Établissement Public Paris Saclay),
- L'incompatibilité du développement de l'aérodrome avec celui du nombre de logements sur le territoire,
- La spécificité de l'activité « hélicoptères » dans la prise en compte des nuisances qu'elle engendre,
- L'inefficacité des modifications de trajectoires qui conduisent à des transferts de nuisances, sans en diminuer la source
- La nécessité de prendre des mesures conservatoires immédiates sans attendre les évolutions nécessaires de l'activité de la plateforme,
- **Le scénario sur la reconversion** vers des activités non aériennes **n'a pas été étudié** alors qu'il faisait partie du Cahier des Charges,
- Les doutes sur le caractère exclusivement professionnel de l'activité de formation.

Points de désaccords formels

- Les associations de l'Alliance sont formellement opposées au maintien de toute activité d'hélicoptères autre que de maintenance,
- Elles sont également formellement opposées à l'allongement des pistes de l'aérodrome,
- Elles contestent la viabilité du développement économique présenté comme un « avantage » dans le tableau de synthèse de l'étude,
- Elles dénoncent le flou et l'insuffisance des mesures de contrôle proposées,
- Elles sont formellement opposées au report sur Toussus d'activités aériennes déplacées depuis les aérodromes d'Issy-les-Moulineaux, St-Cyr ou Chavenay ou n'importe quel autre plateforme,
- Elles affirment, sur la base d'études récentes, que les nuisances sonores ont un impact sur la santé.

Points soulignés comme communément admis

- Les associations de l'Alliance reconnaissent l'intérêt potentiel d'une évolution de la gouvernance vers une implication des collectivités locales,
- La nécessité de mettre en place immédiatement des contrôles efficaces (ADS-B mode S) et sanctions dissuasives,
- L'apport de la méthode CALIPSO permettant l'application de l'arrêté du 11 juin 2013 sur la classification de la performance sonore pour l'aviation légère.

Cette étude démontre :

- L'inutilité de l'aérodrome de TLN pour les économies locale et régionale.
- Que seule l'activité de maintenance a un bilan économique, environnemental et social digne d'intérêt.
- Que les activités les plus nuisibles (bruit et pollution) sont les moins économiques et productrices d'emploi.
- L'acharnement de la DGAC, la CCI IdF à nier les évidences.
- Qu'aucune nouvelle solution ne peut améliorer la situation des riverains (toutes celles proposées par CGX Aéro ou la préfecture ont déjà donné les résultats que l'ont connaît).
- Que nos craintes sur le développement du trafic hélicoptère sont largement fondées (+ 17% en 2 ans, aujourd'hui 39% du trafic IdF demain 70%).
- **L'enterrement du scénario reconversion totale de l'aérodrome**
- Que **notre MANIFESTE est toujours d'actualité**