ARRÊTÉS DE NOVEMBRE 1973

ARRÊTÉ DU 23 NOVEMBRE 1973 FIXANT LES CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME DE TOUSSUS-LE-NOBLE

Version consolidée du texte au 27 novembre 1973.

Article 1

En vigueur depuis le 27 novembre 1973.

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 associé à la piste ancienne réservée aux avions légers et à 250 mètres au-dessus du sol pour le circuit associé à la nouvelle piste ; ces circuits sont définis sur la carte figurant en annexe ;

c) Le point initial d'entrée dans les circuits (point Sierra) est établi à la verticale du bois d'Aigrefin ;

d) Les points de sortie des circuits en vol à vue sont donnés par la carte figurant en annexe ;

e) Les procédures de départ imposent aux aéronefs une montée continue après le décollage jusqu'à une altitude de 500 mètres au-dessus du niveau de la mer ;

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 ;

g) Le décollage en condition de vol aux instruments face à l'Ouest impose une déviation angulaire de trajectoire de 10 degrés vers le Sud, 1000 mètres après le seuil de piste, l'alignement étant donné par le VOR de Toussus (TSU) à son nouvel emplacement.

4° Le trafic total annuel est limité à 180000 mouvements d'appareils.

5° Les avions à réaction admis sur l'aérodrome doivent satisfaire aux normes internationales de bruit.

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.

Article 2

En vigueur depuis le 27 novembre 1973.

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

En vigueur depuis le 27 novembre 1973.

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

En vigueur depuis le 27 novembre 1973.

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

En vigueur depuis le 27 novembre 1973.

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

ANNEXE

En vigueur depuis le 27 novembre 1973.

Le contrôle du bruit autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble est effectué en cinq

points : Châteaufort (agglomération), Villiers-le-Bacle (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 isopsophique (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 isopsophique correspondant à la formule suivante :

où

N représente l'indice isopsophique ;

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 isopsophiques 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.

Version consolidée du texte au 27 novembre 1973.