



DSNA

direction générale
de l'Aviation civile

direction des opérations

service navigation aérienne
région parisienne

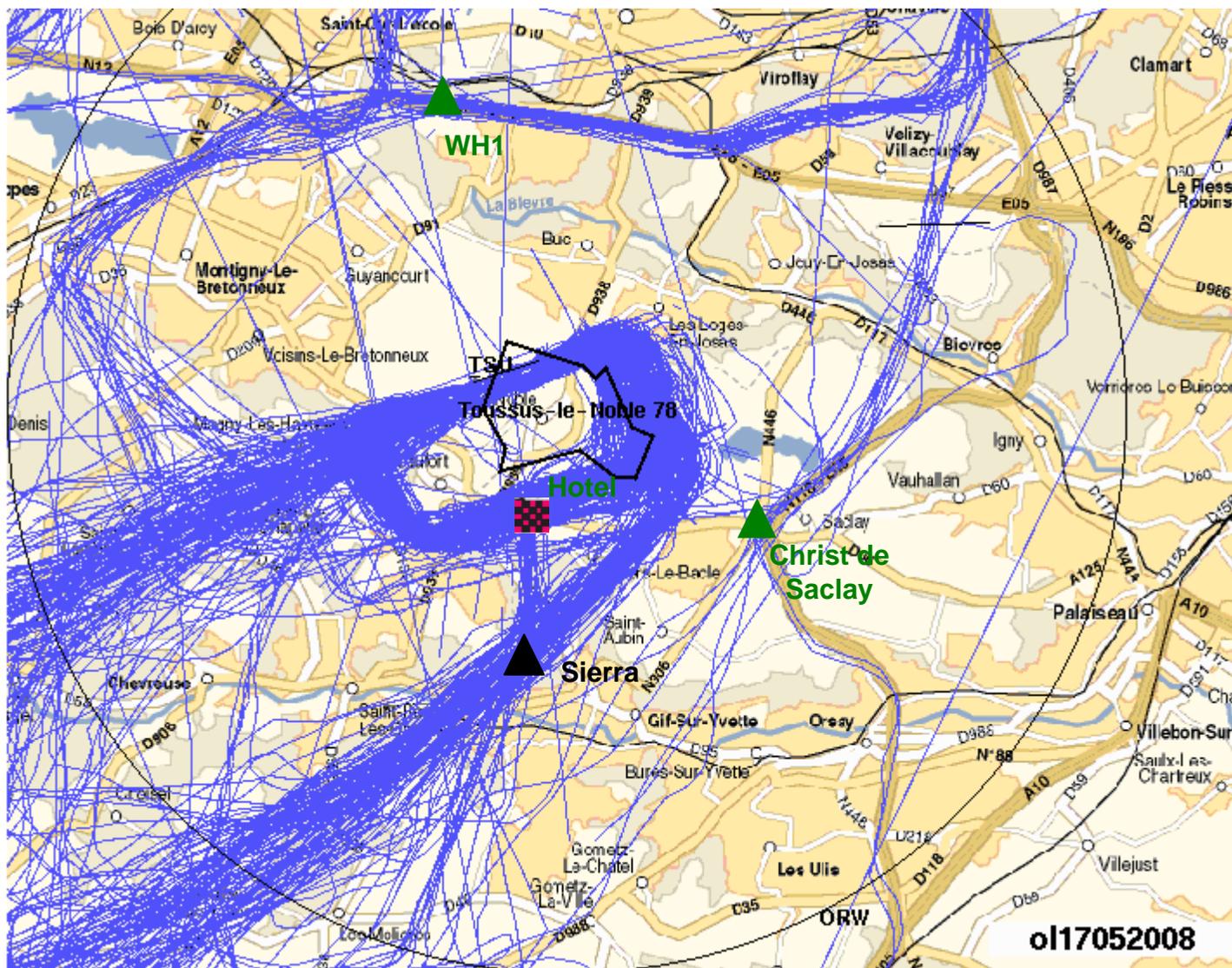
service aviation générale

Projet de dispositif circulation aérienne pour les départs, arrivées et tours de piste des avions et hélicoptères de l'aérodrome de Toussus-le-Noble

août 2008



Chevelus piste 25 – 17 mai 2008



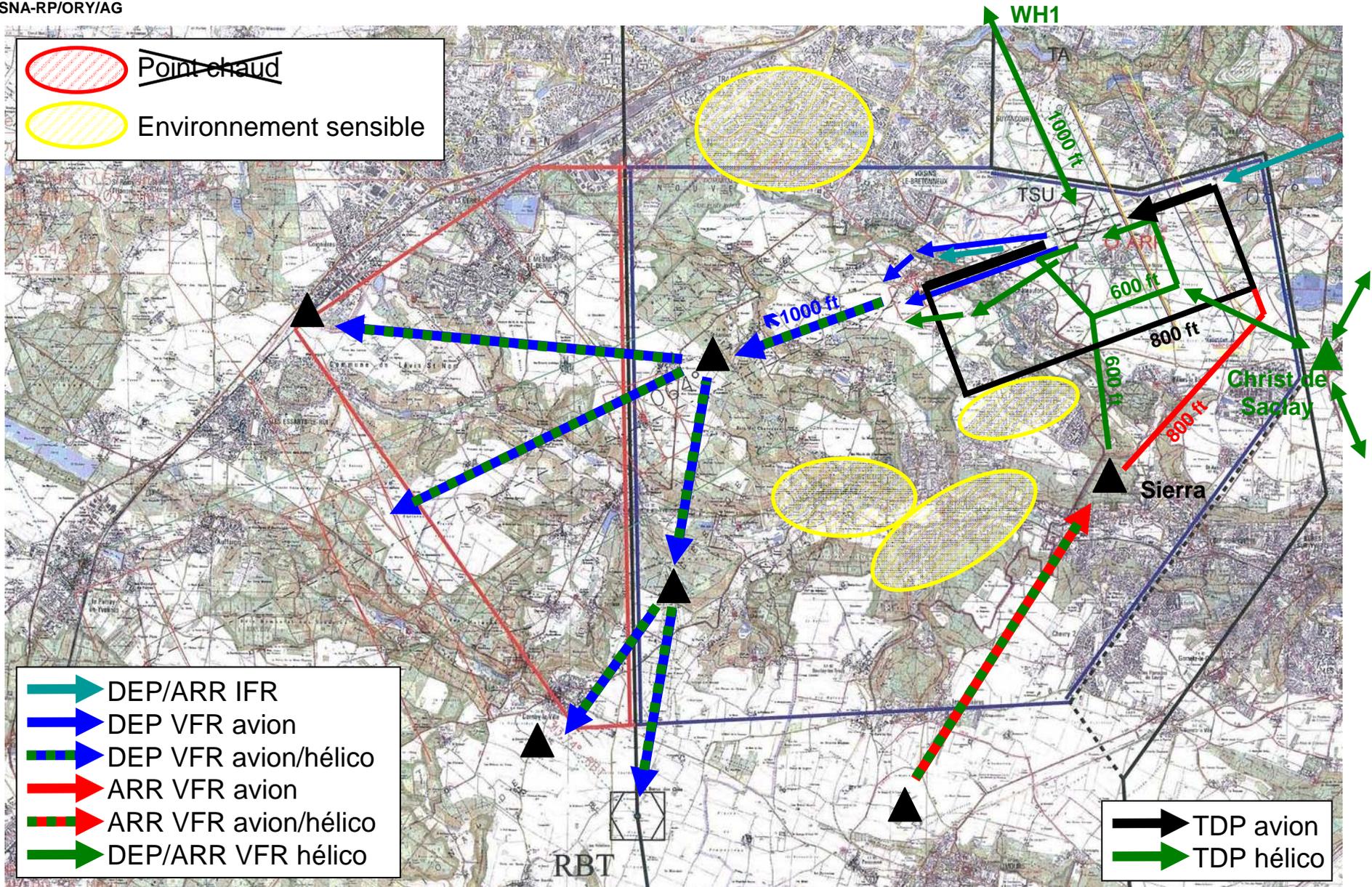
Chevelus piste 25 – 17 mai 2008

- Cette diapositive illustre, à l'occasion d'une journée significative, les flux de trafic desservant l'aérodrome de Toussus-le-Noble avec le dispositif actuel lorsque la piste 25 est en service (face à l'ouest).
- Elle fait apparaître les principales routes empruntées par les aéronefs et la dispersion des trajectoires sur celles-ci :
 - Arrivées du VOR RBT vers SIERRA, puis intégration en base 25 pour les avions et à HOTEL pour les hélicoptères;
 - Départs vers l'ouest en évitant les zones à forte densité d'habitations (vallée de Chevreuse, ville de St Quentin-en-Y);
 - Tours de piste sur circuits intérieur (majoritairement) et extérieur;
 - Arrivées/départs hélicoptères de et vers la CTR2 PARIS :
 - Point de report « Versailles Marchandises » (WH1)
 - Point de report « Christ de Saclay »

Dispositif actuel piste 25 : arrivées Sierra / départs ouest / tours de piste

- Cette diapositive illustre le dispositif actuel lorsque la piste 25 est en service (face à l'ouest) et fait apparaître les principales trajectoires empruntées par les avions (IFR=vols aux instruments, VFR=vols à vue).
- Elle montre :
 - Les principaux « points chauds », secteurs critiques pour la sécurité en raison des interférences de trajectoires :
 - Croisement entre les arrivées hélicoptères et le circuit intérieur à la même hauteur;
 - Croisement entre les arrivées hélicoptères de WH1 et les départs vers l'ouest;
 - Convergence au niveau du VOR RBT entre les départs vers le sud et les arrivées vers Sierra.
 - Les principales zones sensibles pour des raisons environnementales :
 - Vallée de Chevreuse
 - Magny-Cressely
 - Montigny-le-Bretonneux

Nouveau dispositif piste 25 : arrivées Sierra / départs ouest / tours de piste

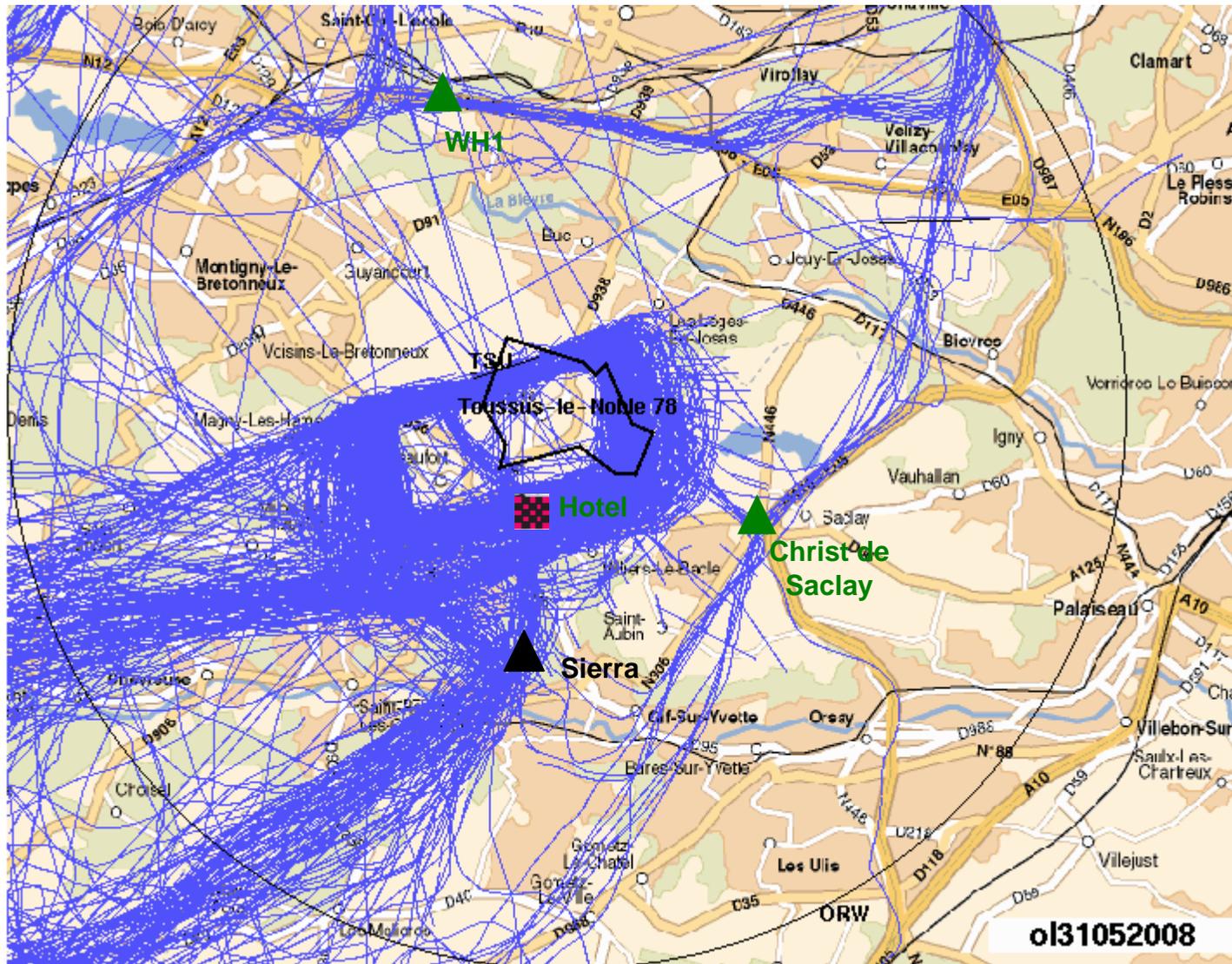


Remarque : le détail des tours de piste fait l'objet de 3 planches complémentaires en fin de diaporama

Nouveau dispositif piste 25 : arrivées Sierra / départs ouest / tours de piste

- Cette diapositive illustre le projet de nouveau dispositif lorsque la piste 25 est en service (face à l'ouest) et fait apparaître les principales trajectoires qu'emprunteront les aéronefs.
- Elle permet de constater que :
 - Ce dispositif améliore la sécurité par élimination des « points chauds » :
 - Séparation entre les arrivées hélicoptères (600 ft) et le circuit unique avions (800 ft);
 - Séparation entre les arrivées hélicoptères de WH1 par le nord et les départs vers l'ouest;
 - Séparation entre les départs vers le sud et les arrivées vers Sierra par création d'une entrée sud.
 - Il réduit également les nuisances environnementales par éloignement des trajectoires des zones sensibles et évitement du survol de l'agglomération de Magny-Cressely.

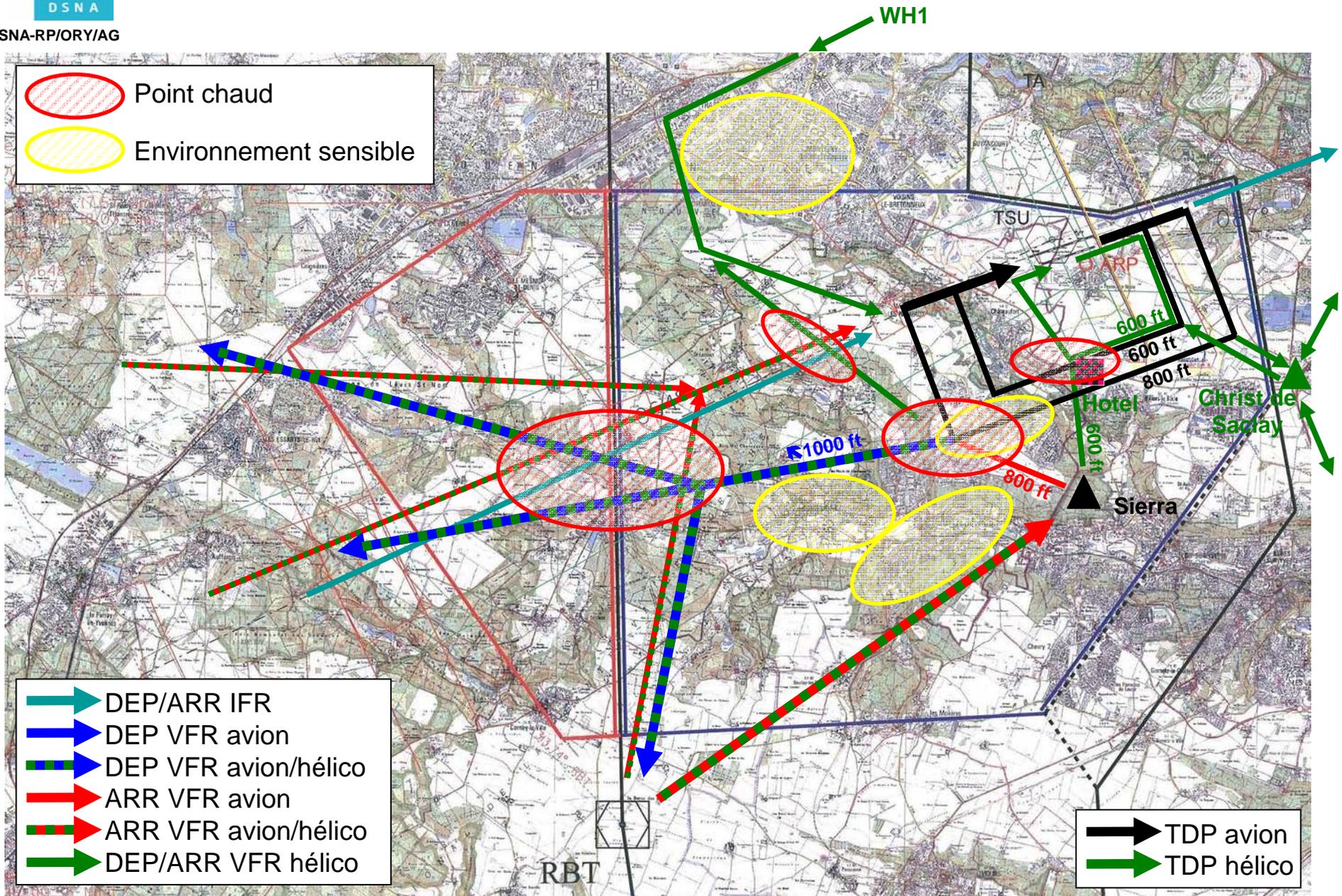
Chevelus piste 07 – 31 mai 2008



Chevelus piste 07 – 31 mai 2008

- Cette diapositive illustre, à l'occasion d'une journée significative, les flux de trafic desservant l'aérodrome de Toussus-le-Noble avec le dispositif actuel lorsque la piste 07 est en service (face à l'est).
- Elle fait apparaître les principales routes empruntées par les aéronefs et la dispersion des trajectoires sur celles-ci :
 - Arrivées du VOR RBT vers SIERRA, puis intégration en base 07 pour les avions et à HOTEL pour les hélicoptères;
 - Départs en suivant la branche vent arrière, puis vers l'ouest en évitant les zones à forte densité d'habitations de la vallée de Chevreuse;
 - Tours de piste sur circuits intérieur et extérieur;
 - Arrivées/départs hélicoptères de et vers la CTR2 PARIS :
 - Point de report « Versailles Marchandises » (WH1)
 - Point de report « Christ de Saclay »

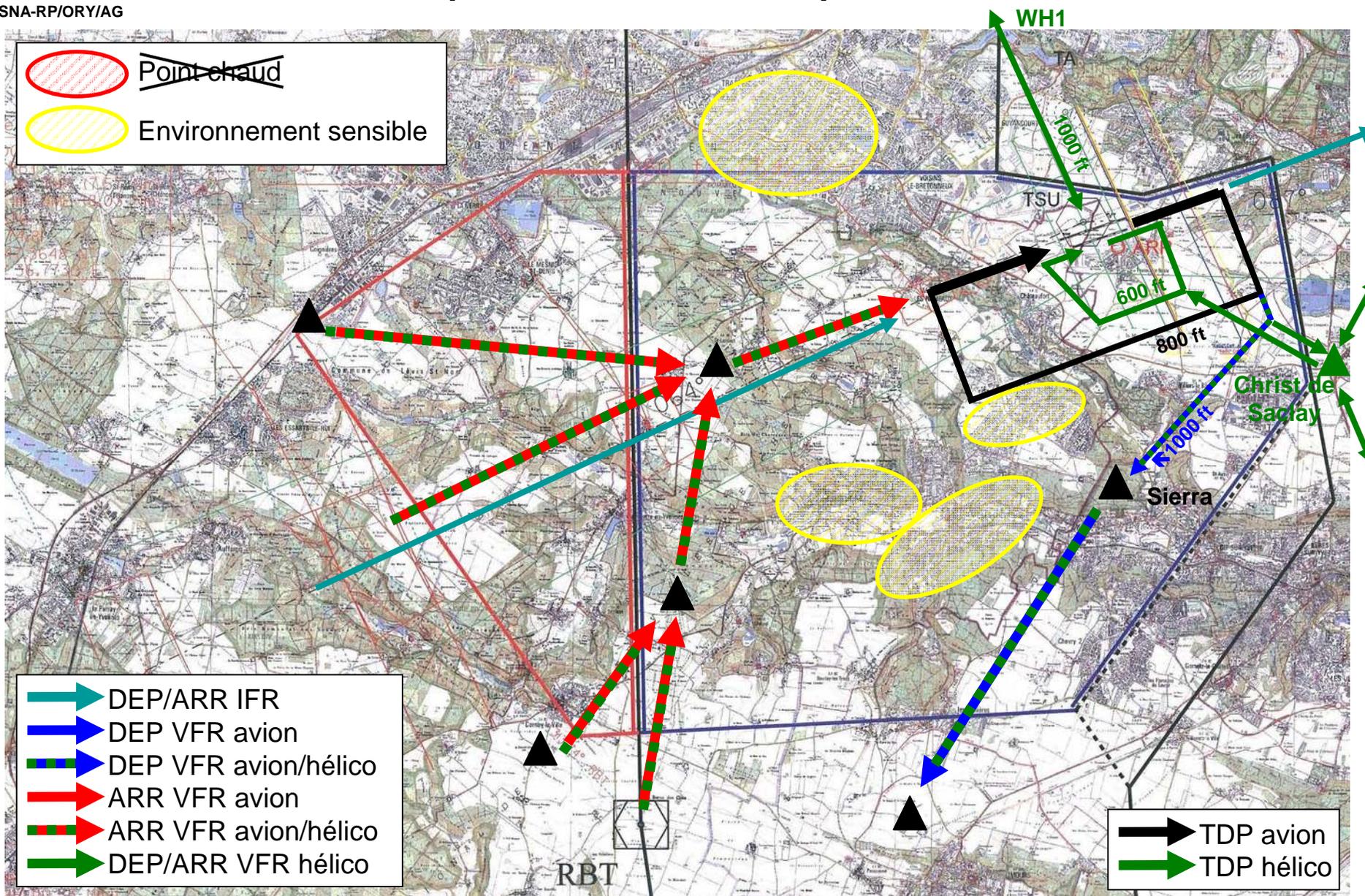
Dispositif actuel piste 07 : arrivées Sierra / départs ouest / tours de piste



Dispositif actuel piste 07 : arrivées Sierra / départs ouest / tours de piste

- Cette diapositive illustre le dispositif actuel lorsque la piste 07 est en service (face à l'est) et fait apparaître les principales trajectoires empruntées par les aéronefs.
- Elle montre :
 - Les principaux « points chauds », secteurs critiques pour la sécurité en raison des interférences de trajectoires :
 - Croisement entre les arrivées hélicoptères et le circuit intérieur à la même hauteur;
 - Croisement entre les départs vers l'ouest en fin de vent arrière (en montée vers 1000 ft) et les arrivées avions de Sierra (800 ft);
 - Convergence entre les départs avions/hélicoptères vers l'ouest, ainsi que vers le nord (WH1), et les arrivées en longue finale (approches finales IFR en particulier).
 - Les principales zones sensibles pour des raisons environnementales (idem piste 25).
- Cette configuration est la plus complexe sur le plan de la sécurité et la plus gênante sur le plan de l'environnement (voir chevelus).

Nouveau dispositif piste 07 : arrivées ouest / départs Sierra / tours de piste

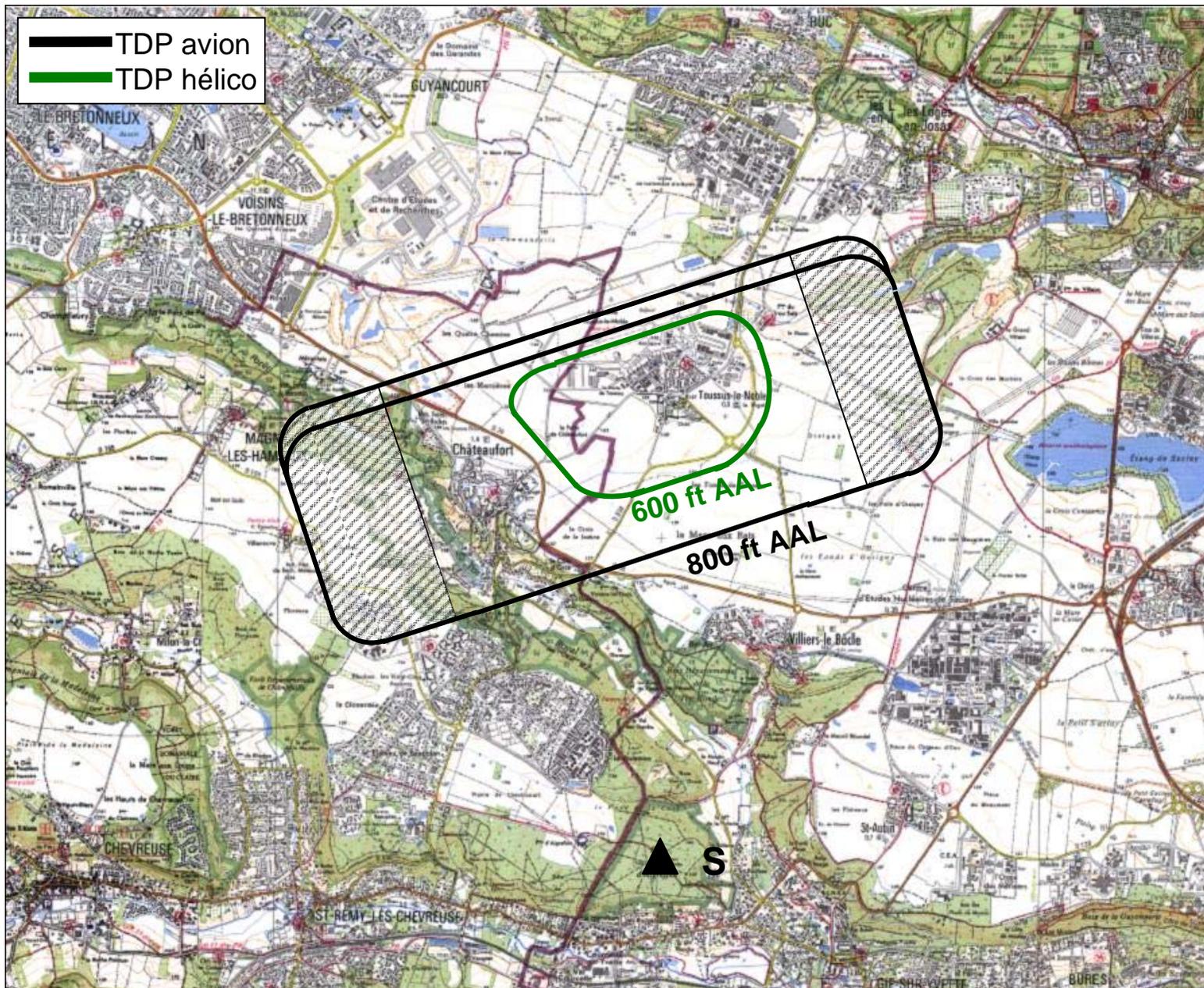


Remarque : le détail des tours de piste fait l'objet de 3 planches complémentaires en fin de diaporama

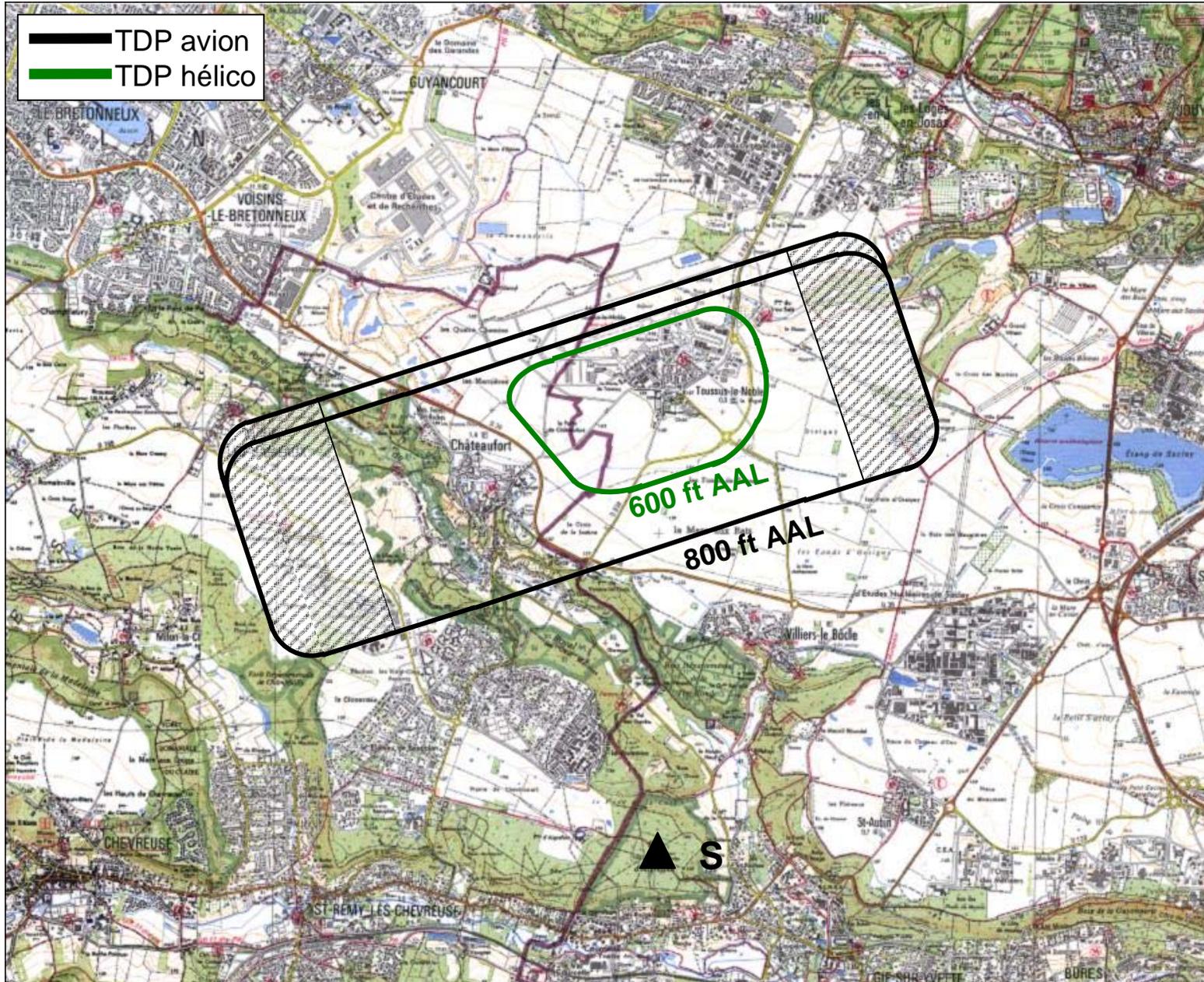
Nouveau dispositif piste 07 : arrivées ouest / départs Sierra / tours de piste

- Cette diapositive illustre le projet de nouveau dispositif lorsque la piste 07 est en service (face à l'est) et fait apparaître les principales trajectoires qu'emprunteront les aéronefs.
- Elle permet de constater que :
 - Ce dispositif améliore la sécurité par élimination des « points chauds » :
 - Séparation globale entre les flux départs vers Sierra et les flux arrivées par l'ouest et le sud;
 - Séparation entre les arrivées hélicoptères (600 ft) et le circuit unique avions (800 ft);
 - Séparation entre les départs hélicoptères vers WH1 par le nord et les arrivées en finale;
 - Il réduit également les nuisances environnementales par éloignement des trajectoires des zones sensibles et évitement du survol de l'agglomération de Magny-Cressely (en particulier par l'orientation des départs vers Sierra).

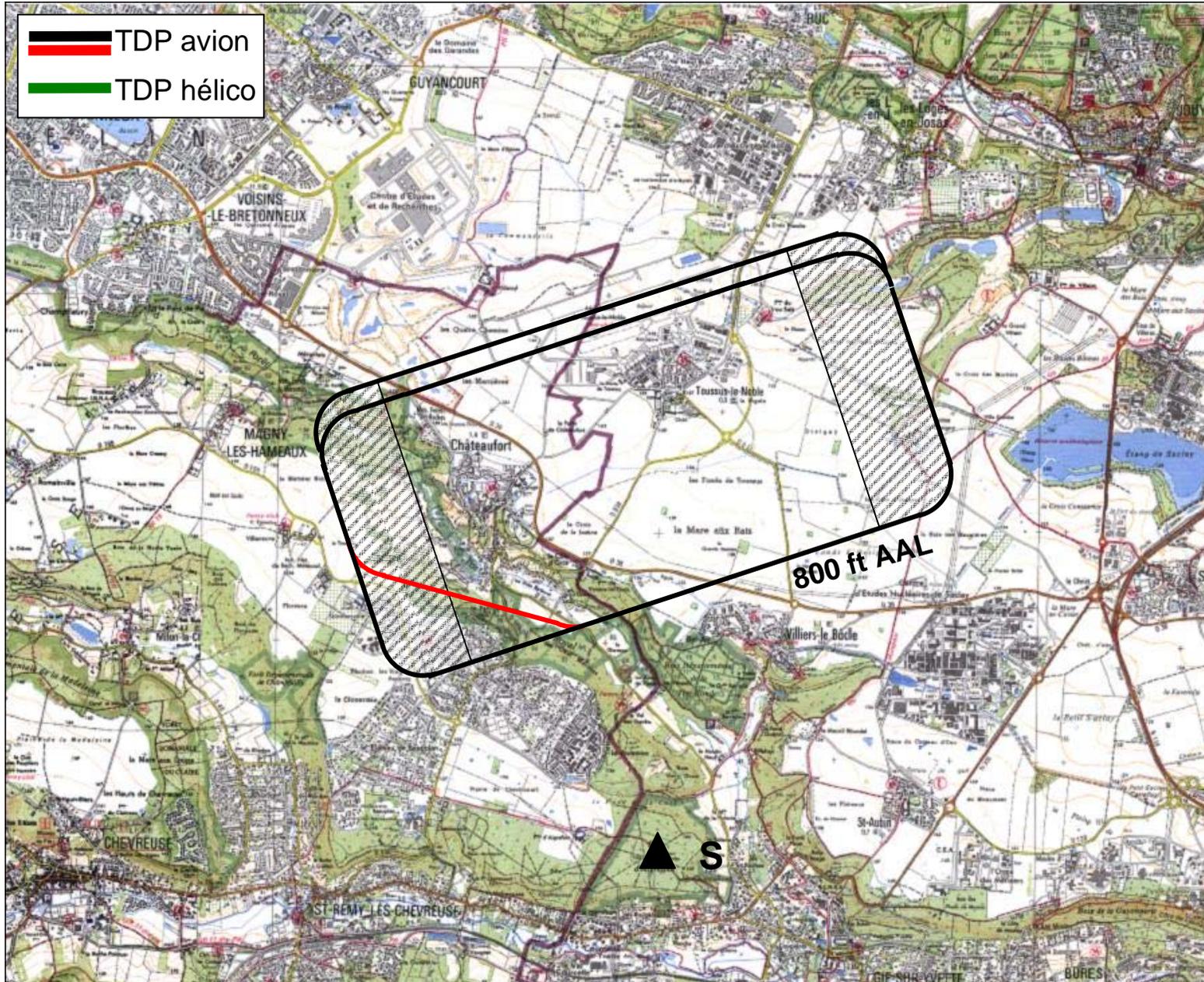
Nouveaux circuits - Projet 1 (DGAC)



Nouveaux circuits – Projet 2 (vent arrière prolongée à l'ouest)



Nouveaux circuits - Projet 3 - Proposition des associations de riverains (vent arrière au-dessus de la forêt de la Mérantaise)



Nouveaux circuits

- Ces diapositives montrent les 3 propositions de nouveaux circuits :
 - Projet 1 : il s'agit du projet initial étudié par la DGAC avec représentation :
 - D'une branche « vent arrière » unique correspondant à celle de l'actuel circuit intérieur avions (relevée à 800 ft);
 - Des branches « étape de base » correspondant à celles de l'actuel circuit extérieur, avec des zones d'évolution permettant la séparation avant la finale (parties hachurées);
 - D'un circuit hélicoptères séparé du circuit avions, latéralement et verticalement (600 ft).
 - Projet 2 : il s'agit d'une variante par rapport au projet 1, avec prolongation de la branche « vent arrière » côté ouest, afin de s'éloigner de l'agglomération de Chateaufort.
 - Projet 3 : il s'agit du projet proposé par les associations de riverains à l'occasion de la réunion du 1^{er} avril 2008. Celui-ci place la branche « vent arrière » plus au sud et introduit une déviation côté ouest au-dessus de la forêt de la Mérantaise.
- Remarque : le contour définitif relève plus d'une concertation entre usagers et riverains que d'une décision DGAC, dans la mesure où les critères de sécurité sont respectés.