

# Turbulences sur le nouveau plan de survol aérien de l'Ile-de-France

Le Conseil d'Etat a validé la réforme, malgré des « doutes » sur sa légalité, suscitant la colère des associations et des élus

C'est une troublante ordonnance qu'a rendue le Conseil d'Etat, le 16 avril, pour confirmer la mise en œuvre du plan de survol aérien de l'Ile-de-France, décidé par le Grenelle de l'environnement afin de réduire les nuisances sonores. Deboutant de ce fait le collectif d'associations et les communes qui avaient déposé une requête en référé, le 13 janvier, pour obtenir la suspension du plan entré en vigueur le 17 novembre 2011.

Par deux reprises, le Conseil d'Etat évoque un « sérieux doute » quant à la légalité de l'arrêté signé le 15 novembre par l'ancienne ministre de l'écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet. Pour autant, et contre l'avis du rapporteur public – ce qui est extrêmement rare –, la plus haute juridiction administrative de France n'a pas ordonné la suspension du plan. Elle justifie sa position par le fait

qu'une telle décision « compromettrait la continuité et la sécurité du trafic aérien et porterait ainsi à l'intérêt général une atteinte d'une particulière gravité ». Ce qui l'amène, « à titre exceptionnel », à rejeter les requêtes des plaignants. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) estime qu'il faudrait vingt-quatre mois pour rétablir la situation aérienne antérieure.

Vendredi 20 avril, les représentants des associations et les élus de quelques communes et départements ont fait part de leur incompréhension. « Le Conseil d'Etat reconnaît que l'arrêté pose problème et, à la fin, il ne nous donne pas raison », résume Claude Carsac, du Forum contre les nuisances aériennes de l'aéroport d'Orly.

La principale mesure du plan francilien a été le relèvement de 300 mètres des trajectoires des avions survolant l'agglomération.

Ce qui a permis, selon la DGAC, de réduire de 60 % le nombre de personnes exposées à un bruit supérieur à 65 décibels, considéré comme le seuil de gêne : ce nombre est passé de 214 000 à 86 000.

## « Texte incompréhensible »

Mais de nouvelles populations, jusqu'à alors épargnées, sont désormais concernées par le bruit, car le relèvement des trajectoires s'est accompagné d'un éloignement de 5 km du point à partir duquel les avions amorcent leur descente sur Paris. « J'ai considéré qu'il valait mieux améliorer la situation de dizaines de milliers de personnes, quitte à ce qu'il y ait quelques nuisances pour des milliers d'autres », avait justifié M<sup>me</sup> Kosciusko-Morizet. Ces « milliers d'autres » habitent pour l'essentiel autour des boucles que dessine la Seine à l'ouest de Paris, dans des communes comme

Conflans-Saint-Honorine ou, plus au nord, Cergy-Pontoise.

Mais ce n'est pas sur le bilan acoustique du plan gouvernemental que le Conseil d'Etat s'est prononcé. Ses fortes réserves visent « la consultation de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Roissy qui n'a pas été menée de façon régulière », explique Marie-Pierre Maître, avocate des associations. « Le Conseil d'Etat déplore également que "l'arrêté ministériel méconnaisse les objectifs constitutionnels d'accessibilité", autrement dit, que le texte soit incompréhensible pour le commun des administrés », précise-t-elle. Enfin, les juges rappellent que les enquêteurs publics avaient demandé des compléments d'information qui n'ont pas été fournis.

Ces irrégularités sont, pour les plaignants, autant de grain à moudre dans une procédure qui n'est

pas terminée. Le Conseil d'Etat devra en effet trancher sur le fond dans le recours en annulation qui avait été concomitamment déposé. Les élus sont partagés sur l'issue de la bataille. Mais tous, toutes étiquettes confondues, souhaitent, avec les associations, qu'elle serve à poser la seule question qui vaille selon eux : jusqu'où faut-il laisser se développer le trafic aérien au-dessus de l'Ile-de-France ? « L'intérêt économique sert-il nécessairement l'intérêt général ? », demande Ghislaine Senée, maire d'Evrecquemont, une commune rurale des Yvelines.

Le bruit n'est pas la seule nuisance. La pollution chimique est aussi beaucoup plus élevée près des aéroports. En rallongeant les trajectoires des avions, le plan issu du Grenelle aggrave incidemment l'impact sur la santé des riverains. ■

LAURENCE CAMEL