

## NUISANCES AÉRIENNES

*Un plan de réorganisation du ciel francilien « gelé » in extremis par le ministre des Transports*

# Ciel... tout le monde a été berné !

*L'annonce du gel du plan de réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France, par le ministère des Transports, a d'autant plus surpris que personne n'était au courant d'un tel projet. Ce sont les élus de l'Essonne et de la Seine-et-Marne qui ont révélé l'affaire à Gilles de Robien. Pourtant, au 15 avril, tout devait être mis en place. Les Franciliens ont échappé à la mise en place de couloirs aériens supplémentaires. Récit.*

Dans la cacophonie de la grève des aiguilleurs du ciel de l'aéroport d'Orly, l'annonce, il y a deux semaines, du gel du projet de réorganisation du trafic aérien en Ile-de-France est passée quasiment inaperçue. Et pour cause, personne ou presque n'était au courant de ce projet mûri dans le plus grand secret par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), à l'insu même du ministre des transports, Gilles de Robien. Pourtant, tout était bouclé. Le nouveau dispositif devait entrer en vigueur le 15 avril prochain. Après de longues campagnes de simulations à Brétigny-sur-Orge, les contrôleurs aériens étaient prêts à faire circuler du jour au lendemain l'équivalent de 70 avions supplémentaires dans le ciel de l'Essonne et de la Seine-et-Marne. Tout cela sans la moindre concertation avec les élus locaux, placés devant le fait accompli, ni avec les associations de défense de l'environnement, totalement oubliées. C'est donc bien une bombe politique qu'a dû désarmer *in extremis* le ministre.

### « Une belle victoire »

Georges Tron en fulmine encore : « Ils font leur petite cuisine dans leur coin, aux dépens du ministre et des élus parlementaires ! » L'application d'un tel projet dans le dos des élus locaux aurait eu un effet dévastateur pour ces derniers, à la veille des élections régionales et cantonales. Cette « mascarade » place les parlementaires de la majorité



tage de gagner de l'altitude au moment de virer vers l'ouest, au-dessus de zones peu peuplées, et ainsi de gagner rapidement les 3000 m, altitude considérée comme peu gênante sur le plan sonore. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, avait promis une étude sur cette question, qui s'est finalement conclue par un refus en octobre. Georges Tron avait pourtant fait de cette revendication son cheval de bataille. En vain. Les vrais enjeux étaient ailleurs. Cette option n'entraînait pas dans les schémas de l'administration.

### « Deux ans d'études pour rien »

Officiellement, celle-ci avançait qu'un tel rallongement était impossible pour des raisons de sécurité, car les couloirs d'Orly et de Roissy risquaient de se croiser. Ce qui était vrai... mais une fois le nouveau schéma entériné, schéma dont les auteurs se sont bien gardés de révéler l'existence. Bref, un joli coup de bluff. « Ils auraient pu nous le dire plus tôt, déplore Henri Edon. C'est idiot : on a planché sur l'hypothèse des 9 miles nautiques pendant deux ans, pour rien. On a tous été mené en bateau ! » Les députés aussi : ils dénoncent dans leur lettre commune à Raffarin un « double langage inacceptable » tenu par la Direction générale de l'Aviation civile. Voilà pour la forme. Sur le fond, ce projet de réorganisation du ciel francilien ne devait pas générer de nouvelles nuisances sonores. C'est du moins l'opinion des spécialistes de

dans une position intermédiaire et nous prépare à des réveils électoraux douloureux » écrivait le 2 février, dans un courrier adressé à Jean-Pierre Raffarin, quatre élus du sud francilien. A savoir : Nicolas Dupont-Aignan, député-maire de Yerres. Georges Tron, député-maire de Draveil. Guy Geoffroy, député-maire de Combs-La-Ville. Et Laurent Béteille, sénateur-maire de Brunoy et président de l'Association des maires de l'Essonne. La franche explication a eu lieu le jour même, au ministère. Ce jour-là, les trois députés, accompagnés du vice-président de l'Observatoire des nuisances aériennes, Gaston Germain, rencontraient Gilles de Robien. Pour ce dernier, la surprise a été totale. Ni lui ni ses conseillers n'avaient été informés du projet par leur administration. « On lui a fait comprendre que nous alerterions nos électeurs », a menacé Dupont-Aignan. Entre tutoiement et rudoïement, le consensus a vite été trouvé. Dans un contexte de grève des aiguilleurs du ciel — dont le redéploiement



**Avant qu'il ne soit « gelé » par le ministre, le projet prévoyait la création de nouveaux couloirs dans l'Essonne, à des altitudes certes très élevées, mais sans concertation.**

ment vers Roissy n'est que l'un des corollaires du projet —, et dans l'attente de précisions sur ses conséquences, le ministre a donc pris la décision d'en reporter sa mise en application. « C'est une belle victoire », se réjouit le maire de Yerres. « A présent, il faut continuer à se battre sur la question des 9 miles nautiques et de l'arrêté du 18 février (lire encadré) », ajoute un Georges Tron sur la même longueur d'ondes que son rival de Yerres. Du moins sur ce problème. « Autant sur les sujets nationaux, je suis aux antipodes de ses idées. Autant sur les dossiers locaux, je suis en phase avec mon confrère. Et quand on s'y met à deux, ça fait le poids », reconnaît le député-maire de Draveil.

Parmi les acteurs-clés de cette affaire se trouve un habitant d'Étiolles, Henri Edon, président de l'Observatoire des Nuisances Aériennes. C'est lui qui a découvert le pot-aux-roses, sur Internet. Et qui a ensuite alerté les élus locaux. « Cela faisait depuis quelque temps que je sentais qu'il se tramait quelque chose, mais je n'en avais pas la preuve. Quand j'ai vu les cartes et les données chiffrées, j'ai compris beaucoup de choses », raconte le responsable associatif. Et il a compris les raisons de la valse-hésitation, puis le refus mal justifié de l'Aviation civile d'accorder le rallongement de l'axe de décollage des avions de 6,5 à 9 miles nautiques, par décollage face à l'est d'Orly. Ce rallongement offrait l'avant-

l'Observatoire des nuisances aériennes. « Ni amélioration, ni aggravation », résumèrent-ils. La nouvelle carte des couloirs aériens crée un cinquième point obligatoire de sortie dans le sud de l'Essonne, de manière à canaliser l'augmentation inéluctable du trafic aérien, notamment vers les régions du sud. Si le plan de réorganisation avait été mis en place, les 70 avions supplémentaires, en provenance surtout de Roissy, auraient traversé le ciel essonnien à une altitude d'au moins 4000 à 5000 mètres. En revanche — et c'est une nouveauté —, ils auraient survolé le département la nuit, brisant ainsi le sacrosaint couvre-feu. Ce projet prouve au moins une chose : lorsque l'on veut vraiment faire voler des avions haut dans le ciel, on y arrive...  
**Stéphane Piraud**

## Evry, Ris et les autres ont eu très chaud !

Le projet initial de réorganisation du ciel francilien prévoyait la création d'un point de passage obligatoire pour les avions à la hauteur de Brétigny-sur-Orge, comme le montre le rapport du centre expérimental Eurocontrol, page 85. S'il avait été validé par le ministère, ce document aurait officialisé la naissance d'un nouveau couloir aérien, le long de l'axe Brie-Comte-Robert-Brétigny-sur-Orge. L'idée était de mieux séparer les trajectoires des avions venant de Roissy, dans un objectif de sécurité. Finalement, Aéroport de Paris (AdP) a préféré supprimer ce point du projet. S'il avait été maintenu, il aurait généré du trafic aérien régulier au-dessus de villes comme Evry, Ris-Orangis, Étiolles, Soisy-sous-Étiolles, et une partie de Corbeil-Essonnes. Du jour au lendemain, 70 avions auraient emprunté ce couloir, soit un quart du trafic d'Orly. Ils auraient survolé la Seine à une hauteur de 2500 mètres. Les habitants de ce secteur peuvent se dire qu'ils ont eu de la chance. Jusqu'à quand ?

S. P.

### 6.1.7. Procédure de départ proposée - LFPO

en seconde session, les contrôleurs d'Orly ont proposé une réorganisation des trajectoires de départ en configuration face à l'est, sur la même base que la proposition de LFPG, pour améliorer la livraison au CRNA/N. Il s'agissait de séparer les départs ADADA de EDOXA le plus rapidement possible, en effectuant un guidage radar jusqu'à la verticale Brétigny (DBF).

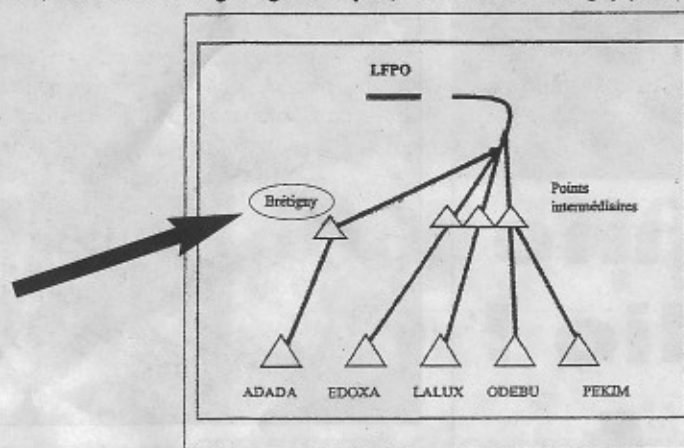


Figure 76 : Réorganisation des SID's pour ORLY

*Ci-dessus, ce document extrait du rapport Eurocontrol, prouve que l'hypothèse d'un nouveau couloir aérien entre Evry et Brétigny-sur-Orge avait été envisagée.*

### L'arrêté qui remet tout en cause

Les habitants des zones survolées par les avions en ont plein les oreilles et ce n'est pas fini. Cette fois, le projet de réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France n'est pas en cause, qu'il soit appliqué ou non. En revanche, un arrêté du ministère des Transports, signé le 18 février 2003, suscite de nouvelles inquiétudes. On ne s'en aperçoit qu'aujourd'hui. Par décollage face à l'est d'Orly, cet arrêté autorise les avions à virer plus tôt vers l'ouest (à 4,5 miles nautiques contre 6,5). Seule condition : que l'avion ait atteint 6000 pieds (autour de 1800 m) et non plus 3000 m, comme le préconisait l'ACNUSA, l'Autorité de contrôle des nuisances aériennes. Outre une atteinte à l'environnement, cet arrêté va évidemment favoriser l'éparpillement des survols de zones jusqu'à présent relativement épargnées, à une altitude fort gênante. Nicolas Dupont-Aignan, député-maire de Yerres. Georges Tron, député-maire de Draveil. Guy Geoffroy, député-maire de Combs-La-Ville. Et Laurent Béteille, sénateur-maire de Brunoy et président de l'Association des maires de l'Essonne : ces quatre élus du francilien demandent au gouvernement l'abrogation de cet arrêté ou sa modification, « afin de respecter l'avis de l'ACNUSA ». Mais il sera bien difficile de faire machine arrière.