

ENQUETE PUBLIQUE

Modifications des couloirs aériens

Dans le contexte du Grenelle de l'environnement, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) prépare une modification des couloirs aériens des arrivées vers Orly en face à l'Est. Celle-ci concerne le relèvement de 300 mètres du point d'interception de l'axe de la piste et son recul d'environ 5 à 6 km. Cette modification permettra de réduire le bruit pour la population située sous ce recul.

Sans aucune consultation des élus du Sud de l'Essonne, ni du PNR, le projet de nouvelle procédure, prévue pour le printemps, rejette une partie du bruit sur ces communes du sud du département. Alertés par des informations officieuses la Sénatrice, Claire-Lise Champion, le député Franck Marlin et le président du Parc naturel régional du Gâtinais français (Jean-Jacques Boussaingault) ont écrit au ministre de l'environnement et au ministre des transports pour demander des informations plus précises ; la seule réponse sérieuse qu'ils ont obtenue se résume au document d'enquête publique. Ce document est très technique ; les arguments avancés sont parfois tronqués ; les analyses et les conclusions sont très tendancieuses et non objectives.

Un groupe de travail technique au sein du PNR (pilotes de lignes et contrôleurs aériens) conteste le bien fondé des arguments avancés et propose une solution alternative qui tout en répondant au problème posé ne modifie que ce qui est nécessaire. Ci-dessous quelques uns des points principaux qui ressortent de ce document, après analyse par le groupe du PNR :

- La modification de l'axe vers le sud n'est pas nécessaire ; la zone de régulation radar vers l'axe final peut continuer de débiter au point actuel (sud de Brétigny).
- Le calcul des populations touchées par le bruit (avant et après) est purement théorique et ressort d'un calcul de simulation sans aucune interprétation. Par exemple 1306 habitants de Milly touchés par le « nouveau bruit » sur une population d'environ 4700 ! De même pour Etampes (un peu plus de 8000 sur 23000) !
- Le rallongement de trajectoire prévu par le projet DGAC augment le temps de vol donc le kérosène consommé (environ 5000 tonnes/an) et donc le CO2 rejeté (environ 15000 tonnes/an). Pour une action du Grenelle de l'environnement, c'est gagné !
- Les trajectoires vers les terrains de Toussus-le-Noble et Villacoublay (non tracées sur le document DGAC) sont encore un peu plus vers le sud, donc sur les zones urbanisées (Milly, La Ferté, Etampes, etc.) ; même si le trafic vers ces terrains n'est pas très important, il faut savoir que Villacoublay (terrain des liaisons gouvernementales) est ouvert la nuit !
- La simulation sur laquelle s'appuie ce projet n'a été qu'une simulation de validation d'un projet et non pas une volonté de recherche de plusieurs solutions. Ce projet ne pouvait que fonctionner puisque bâti sur des traits tracés tout droit et très simplistes.

L'enquête publique est ouverte dans toutes les mairies du sud Essonne du 16 Novembre au 17 Décembre 2009. Même si le document DGAC est compliqué à saisir dans tous ses détails, il faut que le maximum d'habitants remplissent le cahier d'enquête en faisant savoir que ce projet DGAC n'est pas la meilleure solution; le contre-projet proposé par le PNR a l'avantage de répondre au problème du relèvement de l'interception de l'axe de piste en proposant une procédure adaptée au contexte. Le PNR refuse le transfert de nuisances, d'autant plus que cela n'est pas nécessaire.