

A Orly, bataille d'intérêts autour de l'augmentation du trafic aérien

LE MONDE | 09.06.04

A Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne), les riverains souffrent du bruit des avions et de la pollution, alors que les élus voient dans l'éventuel transfert de vols depuis Roissy une occasion de relancer le développement économique dans cette zone, au sud de la capitale.

Au bout de la piste n° 3 de l'aéroport d'Orly, à Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne), 18 000 habitants vivent au rythme des avions qui se succèdent dans le ciel toutes les trois minutes. " *On a appris à se taire et à attendre quand un avion passe*", dit un habitant. " *Il y a toujours un débat entre ceux qui pensent que le plus bruyant, c'est l'atterrissage et ceux pour qui c'est le décollage.*"

Grâce au plan de gêne sonore (PGS), une aide à l'insonorisation a été mise en place aussi bien pour les particuliers que pour les bâtiments publics. Pourtant, au lycée Georges-Brassens, situé juste au-dessous du couloir aérien, les élèves se plaignent de ne pas pouvoir ouvrir les fenêtres en été. Un autre habitant se plaint que, la fenêtre ouverte, " *on n'entend plus les balles de Roland-Garros à la télé*". Plus grave, les nuisances sonores entraînent stress et anxiété chez certains habitants. Après quarante-deux ans dans cette ville, un Villeneuvois se plaint d'avoir " *l'esprit confus*".

Certains redoutent aussi les effets sur l'environnement. L'Union francilienne contre les nuisances aériennes (UFCNA) estime que l'activité des aéroports entraîne une pollution atmosphérique correspondant à 10 à 30 % de celle générée par le trafic routier d'Ile-de-France. Certains habitants s'inquiètent de l'effet de la qualité de l'air sur leur santé. Et c'est sans compter le risque de catastrophe aérienne. La ville est restée marquée par les " *catastrophes évitées de justesse*" du Boeing 747 de la Minerve, qui avait arraché quelques toitures avant de prendre son envol et de l'A310 de la Tarom, une compagnie roumaine, qui avait piqué sur la ville avant d'être redressé par son pilote. Situation d'autant plus dangereuse que les avions passent juste au-dessus de plusieurs établissements scolaires et du dépôt de carburant du Groupement pétrolier du Val-de-Marne (GPVM), classé zone Seveso II.

MOBILISATION DES RIVERAINS

L'aéroport d'Orly a été réaménagé en 1964 dans une zone déjà urbanisée. Au même moment, l'arrivée des Caravelle, des avions très bruyants, perturbe la vie et le sommeil des habitants. Apparaissent alors les premières revendications pour le "couvre-feu", activement soutenues par la municipalité communiste de l'époque. En 1968, le "couvre-feu" est obtenu et aujourd'hui, les avions ne volent plus entre 23 h 30 et 6 heures. En 1975, une première réglementation ouvre droit à des subventions à l'insonorisation. En 1994, l'incident de l'A310 de la Tarom et la mobilisation des riverains poussent le ministère des transports à prendre un arrêté limitant le nombre annuel de mouvements aériens à environ 200 000. De 250 000 mouvements par an en 1999, ce chiffre est passé à 203 000 l'an dernier.

Malgré cela, les élus s'inquiètent de l'avenir de leur ville, qui a perdu près de 3 000 habitants au cours des quinze dernières années. Didier Gonzales, le maire (UMP), craint une éventuelle extension du plan d'exposition au bruit (PEB), qui imposerait des

contraintes d'urbanisme en matière de rénovation des logements et de constructions nouvelles. Cela pourrait conduire selon lui à une "*stérilisation du secteur*", voire à une "*désertification*" qui permettrait à l'aéroport de s'étendre un peu plus. En même temps, cette réglementation a empêché dans les années 1970 la construction de tours ou autres grands ensembles, préservant du même coup l'aspect pavillonnaire de Villeneuve-le-Roi. Cette cité a ainsi conservé un "*charme provincial*" qui fait d'elle "*une cité où il fait bon vivre*", selon M. Giuliani, un vieux Villeneuvois.

"UNE QUESTION DE PRINCIPE"

Villeneuve-le-Roi est la ville qui semble payer le plus lourd tribut au développement de la plate-forme d'Orly alors que les retombées économiques ne sont pas évidentes. Il est vrai que le tiers de la commune est occupé par Aéroports de Paris (ADP) sans que ce territoire, constitué pour l'essentiel de pistes et d'espaces verts, ne génère beaucoup d'emplois, comme c'est le cas dans la commune voisine d'Orly. En cela, la récente annonce de l'installation du centre de maintenance d'Air France à Villeneuve-le-Roi constitue une "*juste réparation*", pour M. Gonzales. "*La taxe professionnelle va surtout à d'autres communes*", fait remarquer un habitant. Ces communes sont celles qui, autour d'Orly, souhaitent un accroissement du trafic aérien pour développer l'activité économique.

Voyant dans le transfert de vols du terminal accidenté 2E de Roissy vers l'aéroport d'Orly un "*test de tolérance des riverains*", M. Gonzales, tout comme Bruno Bossard, secrétaire départemental des Verts du Val-de-Marne, font "*de cette affaire une question de principe*" et refusent toute augmentation du trafic aérien. Michel Herry (PCF), l'ancien maire, convaincu des bienfaits de l'industrie aérienne en termes d'emplois pour la région, craint qu'Air France ne concentre toute son activité sur Roissy. Il milite "*pour la construction d'un dialogue équilibré et responsable entre riverains et aéroport*" et souligne que quinze avions supplémentaires par jour ne "*changeront pas fondamentalement la donne environnementale mais cela doit obliger Aéroport de Paris à respecter sa parole*".

M. Gonzales cherche à trouver d'autres pistes de développement que le "*tout-aérien*" et propose de redéployer certaines zones, propriété d'ADP, qui pourraient être utilisées à des fins industrielles et commerciales. Pour Villeneuve-le-Roi, ce sont dix hectares qui seraient disponibles et pour lesquels il est en pourparlers avec ADP afin de les rendre utilisables. Pour se faire entendre, il a décidé de mettre en place, avec d'autres maires, une association qui fédérerait les communes les plus victimes des nuisances aériennes.

Gaël De Santis