

Le 30 mai 2014, Gérard Bouthier et Michel van Hoegaerden ont rencontré Monsieur Maurice GEORGES, directeur de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) à la DGAC. Il dirige notamment les 4.500 contrôleurs aériens français. Trois de ses collaborateurs étaient présents, dont le chef d'organisme à Paris-Orly.

Treize points étaient inscrits à l'ordre du jour, presque tous ont été abordés.

Maurice GEORGES nous accueille en précisant que les demandes et les moyens mis en œuvre par AVEVY peuvent poser problème dans la mesure où ils sont parfois ressentis comme quelque peu agressifs par les contrôleurs aériens. Il souhaite voir la confiance se rétablir avec l'échange proposé. Réponse lui est faite qu'il n'y a pas de chasse à la sorcière, qu'AVEVY ne cherche pas de responsable, mais que la situation **doit** s'améliorer dans le futur, que cette réunion et les prochaines doivent servir de base de progrès réel et tangible.

- 1) Evolution du monde associatif en charge des nuisances aériennes : le collectif Alerte Nuisances Aériennes a désormais rassemblé la presque totalité des associations du secteur d'Orly et parle par conséquent d'une voix unique. AVEVY précise qu'elle a rejoint UFCNA dans le but général de renforcer le front associatif. Maurice GEORGES affirme apprécier ce regroupement car cela pourra probablement permettre d'éviter les contradictions entre associations observées par le passé, et facilitera le dialogue et les échanges.
- 2) La spécificité d'AVEVY : outils Vitrail et radar secondaire avec logiciels assortis (un emploi à temps plein sur la recherche des manquements à la réglementation, et 7 autres paramètres d'analyse) ; partenariat formel avec 28 mairies (à ce jour) représentant 456.000 habitants ; nombreux députés, sénateurs, conseillers régionaux et généraux, et 80 mairies régulièrement informées.
- 3) Régulation d'Orly : ce thème, déjà largement développé par les autres associations reçues par la DGAC, est reporté pour la fin de réunion (mais le temps ne le permettra pas).
- 4) ACNUSA : notre intention était de connaître le ressenti de la DGAC, plus particulièrement concernant son président actuel, M. Victor HAIM. Nous n'avons pas caché les démarches associatives entreprises pour obtenir la démission de celui-ci. Maurice GEORGES a spécifié que fournir plus de données à l'ACNUSA (qui dispose cependant d'un accès à ELVIRA) aboutirait à une analyse trop sommaire, à revoir ensuite de toutes façons par les services de la DGAC. Nous avons clairement évoqué les difficultés qu'AVEVY a avec certaines décisions du président de l'ACNUSA concernant la commission des sanctions sur un cas de déviation caractérisée par AVEVY comme abusive. Monsieur GEORGES a demandé pourquoi un seul cas de ce type avait été présenté en commission (sachant pertinemment qu'AVEVY en a identifié de nombreux autres). Il a demandé au responsable de Paris-Orly de bien veiller à nourrir ce type de dossier. Il s'est engagé à d'autres actions concrètes auprès des compagnies.
- 5) Déviations abusives pour fausse météo dangereuse : ce problème s'est de fait trouvé traité dans le point précédent. AVEVY a exprimé sa ferme volonté de voir disparaître ce genre de cas, le message a été reçu 5/5 par Monsieur GEORGES et ses collaborateurs.
- 6) Directes : il s'agit de vols ne respectant pas la trajectoire nominale en vue de "fluidifier le trafic". AVEVY a décrit les différents types de directes dont certaines ne sont pas particulièrement plus nuisantes, mais d'autres font passer les avions au-dessus de zones très urbanisées alors que la trajectoire nominale ne le prévoit pas. AVEVY a remis une dizaine de documents illustrant près de 200 trajectoires variées, dont les idéales et les inacceptables. Le chef d'organisme à Paris-Orly prend bonne note de cette situation : son patron lui demande de revenir avec des propositions.

- 7) Optimisation de la procédure de virage en sortie de VPE 08 : le constat fait dans le point 6 montre que la trajectoire nominale publiée n'est pratiquement jamais suivie car impilotable (de l'aveu même de ces spécialistes). Maurice GEORGES a donné consigne au chef de Paris-Orly de mettre à l'étude la faisabilité d'une nouvelle trajectoire nominale moins nuisante car celle proposée par AVEVY et considérée comme sérieuse : deux experts de l'ACNUSA, des pilotes et un ICNA l'ont tous améliorée / validée. Maurice GEORGES considère que la DGAC doit en faire l'étude et la soutenir à la prochaine CCE s'il y a validation de leur part. Accessoirement, il est demandé que le survol strict d'une balise en limite de sortie du VPE soit dorénavant inscrit dans la procédure.
- 8) Optimisation de la procédure en fin de VPE 24 : proposition de suppressions d'un point à l'intérieur même du VPE et de la sortie autorisée à 6.000 ft alors que l'avion se trouve encore dans le VPE : cette proposition sera également examinée.
- 9) Allongement du couvre-feu : Maurice GEORGES considère qu'il y aurait un impact pour les compagnies et que cette demande est à double tranchant : allongement de principe mais vols programmés plus près des heures limites et donc risque augmenté de non respect du couvre-feu. Notre dossier, pourtant largement diffusé à des membres de la DGAC, ne lui est pas parvenu. Sa première réaction est très peu encourageante.
- 10) Insonorisation du quartier Grosbois sur les communes de Yerres et Villecresnes : lors de la révision du PGS, nous avons présenté au nom des deux communes un dossier visant à prendre en compte l'ensemble du quartier. La CCAR n'avait pas voulu nous entendre, pour des raisons de temps. La DGAC ne s'était pas montrée favorable à la prise en compte de l'ensemble du quartier, mais nous étions parvenus à un moyen terme basé sur une tolérance jusqu'à 100 m de la limite officielle. A la publication du nouveau PGS, aucune mention de notre accord. La situation qui en résulte est ingérable puisqu'une personne ayant demandé et obtenu une aide pour un pavillon à 45 m de la limite juste avant la révision voit ses voisins directs se faire refuser un dossier identique un mois plus tard. AVEVY demande une révision urgente de ce problème explosif.
- 11) Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes : nous avons rapidement évoqué les questions soulevées par plusieurs associations (Beauvais et Orly dans l'immédiat) sur la différence importante entre le montant calculé de la TNSA à percevoir et les sommes effectivement perçues. Où est passée la différence ? Maurice GEORGES s'en étonne tout en précisant que ce n'est pas de sa responsabilité. Il prend néanmoins bonne note de l'information.
- 12) Mise hors-service de la balise OL : cette balise est utilisée par les avions au départ et à l'arrivée pour leur guidage. Les constructions de Cœur d'Orly imposent le positionnement de grues ne respectant pas le plan de servitudes radioélectriques. OL a été désaffectée hier, 29 mai, pour être remplacée par une balise beaucoup moins performante, pendant une période d'au moins 18 mois. Le risque de sorties prématurées des VPE est en conséquence augmenté (mais sans compromettre la sécurité des vols). AVEVY pose la question de la procédure de sanction : les compagnies peuvent-elles dès lors invoquer l'inadéquation du système de guidage pour éviter les amendes ?
- 13) Composition de la commission sanctions de l'ACNUSA : ce point n'a pas pu être abordé faute de temps.

Conclusion : réunion positive, cordiale mais franche, avec quelques moments durs. Exposé de nombre de problèmes pour lesquels la DGAC a déjà pris des décisions concrètes, et en prévoit d'autres. Le principe de rendez-vous réguliers ayant pour but d'examiner l'avancement des différents dossiers a été suggéré par AVEVY et accepté par la DGAC. Maurice GEORGES nous a autorisé un contact direct dans les cas les plus sérieux.