

Polémiques sur le redéploiement de certains vols de Roissy

LE MONDE | 09.06.04

Y a-t-il trop d'avions sur le tarmac d'Orly ? La Cour des comptes dans son rapport annuel de 2002 considérait que cette installation aéroportuaire était sous-utilisée. Cette question de la capacité d'Orly se trouve de nouveau d'actualité, depuis l'effondrement, le 23 mai, d'une partie de la jetée du T2E de Roissy - Charles-de-Gaulle. Pour pallier la baisse des capacités d'accueil de Roissy, les responsables d'Aéroports de Paris (ADP) demandent le report de quinze vols sur Orly. Les capacités existent pour effectuer ce redéploiement. Mais elles doivent s'inscrire dans le cadre du dispositif légal mis en place par un arrêté d'exploitation du 6 octobre 1994 qui limite sur Orly le nombre de mouvements et impose la nuit un "couvre-feu".

Ce transfert ne peut se réaliser qu'après l'accord de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). *" Cette solution pourrait nous permettre de passer la saison d'été plus facilement. Il y a, sur l'aéroport d'Orly, 250 000 créneaux autorisés ; en 2003, seuls 203 000 ont été utilisés "*, précisait Pierre Graff, président d'ADP dans un entretien au *Monde* du 31 mai.

En attendant, adversaires et partisans de l'augmentation du trafic sur Orly prennent leurs marques. *" Nous sommes l'arme au pied et nous attendons de connaître l'importance de ces transferts pour réagir, déclare Michel Grenot, président de l'association Alerte nuisances aériennes (ANA). Nous ne voulons pas mettre le doigt dans un engrenage qui risque de remettre en cause l'arrêté de 1994. "*

Hostile à l'idée de tout transfert, l'ANA estime que *" les difficultés rencontrées sur Roissy constituent une opportunité pour le ministre des transports de mettre en pratique son concept de troisième réseau aéroportuaire "*. Ce schéma de développement des transports aériens devrait réduire le trafic sur l'Ile-de-France pour le déplacer en partie sur les plates-formes de Vatry (Marne) ou encore de Châteauroux (Indre). *" Nous sommes déjà victimes de la nouvelle réorganisation des couloirs aériens depuis mars 2001, alors l'idée de voir des avions supplémentaires nous paraît insupportable "*, déclare Sylvie Barrault, habitante de Lardy, près d'Arpajon, présidente de l'Association contre les couloirs aériens en centre-Essonne.

Cette région de l'Ile-de-France à dominante rurale connaît, depuis la réorganisation des couloirs aériens, une aggravation de la gêne sonore. Une des mesures a consisté à les positionner à basse altitude à plus de 40 km, voire 60 km d'Orly, dans la phase d'atterrissage. Ce dispositif, malgré les critiques de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), n'a pas été remis en cause.

UNE OPÉRATION DÉLICATE

Certains élus de l'Essonne bataillent contre l'accroissement des capacités sur Orly. Gilles de Robien, ministre des transports, leur a donné l'assurance, mercredi 2 juin, que *" ni le couvre-feu, ni le plafond des 250 000 créneaux ne seraient remis en cause "*.

Mais six maires de communes riveraines de l'aéroport d'Orly ont manifesté leur volonté de voir le transfert des long-courriers de Roissy vers Orly. " *Les quinze vols par jour de Roissy vers Orly nous permettront de redonner une activité à cette plate-forme sinistrée*", affirme Gaston Viens (divers gauche), maire d'Orly depuis 1965 et membre du conseil d'administration d'ADP. " *La position des maires riverains directs d'Orly, qui, tout en bénéficiant des retombées économiques, ne souffrent pas trop des nuisances aériennes, illustre le paradoxe de la situation*", précise Daniel Lacambre, président du collectif Orly et membre du bureau national de l'Union française contre les nuisances aériennes (UFCNA). *Il convient de ne pas remettre en cause l'arrêté de 1994 et de clarifier l'attribution actuelle des créneaux.*" Une opération délicate au regard de l'augmentation de 5 % du trafic aérien et du gel de l'attribution de nouveaux créneaux sur Roissy.

"*Mais ce transfert pose la question de l'attractivité que nous voulons donner à la France dans le monde aéronautique*", estime Jacques Sabourin, le délégué général de l'Union des chambres de commerce et établissements gestionnaires d'aéroports (UCCEGA). "*Le transfert de vols bénéficierait aux long-courriers, mangeurs de temps et d'espace*", ajoute-t-il. Pour l'UCCEGA, les nouveaux avions, moins bruyants, permettent d'augmenter les vols diurnes - jusqu'à une capacité annuelle de 300 000 créneaux pour Orly - sans remettre en cause le "couvre-feu".

Dominique Buffier