

# Des recours contre les nouvelles trajectoires des avions

Is ont choisi les sous-sols de l'agence Air France aux Invalides (Paris VII<sup>e</sup>) pour dénoncer les nouveaux couloirs aériens. C'est dans ce lieu symbolique qu'élus et associations ont annoncé hier leur volonté de déposer des recours contre l'arrêté de la ministre de l'Environnement et des Transports, Nathalie Kosciusko-Morizet (UMP). Depuis quinze jours, les avions en direction d'Orly et de Roissy amorcent leur descente 300 m plus haut que dans le passé.

## Un trafic en hausse du côté de Pontoise et de Cergy

De nouvelles règles censées réduire les nuisances sonores de moitié. Sauf qu'en relevant les altitudes, les trajectoires sont déplacées et les Airbus et les Boeing survolent désormais des territoires auparavant épargnés, comme le Vexin dans le Val-d'Oise. « Ce qui nous réunit aujourd'hui, c'est une grosse colère. Nous constatons que les avions l'ont autant de bruit à 1 200 m qu'à 900 m. Il n'y en a pas un parmi nous qui est en mesure de



Les avions amorcent leur descente 300 m plus haut qu'avant. En relevant les altitudes, les trajectoires ont été déplacées et les avions traversent des territoires auparavant épargnés comme le Vexin.

(L.P./N.L.)

comprendre l'intérêt général de ce projet », explique Pierre-Yves Rougeaux, représentant du Collectif contre les nuisances aériennes sur Dourdan (Essonne) et sa région. Déjà dans le Vexin, la Dirap, a constaté ces changements. « Le Vexin est concerné

lorsque les vents sont d'est car les avions atterrissent dans le sens du vent. Dans ces situations, l'espace devient très bruyant entre 4 h 30 et 6 h 30 », assure son président, Jean-Marc Buteux. Selon lui, les trajets se sont densifiés du côté de Pontoise et de Cergy « avec près de 450 avions par jour ».

Philippe Houillon, député-maire UMP de Pontoise, soutient les associations. « Je comprends que s'il existe des nuisances, on cherche à les diminuer. Mais je regrette qu'on les enlève quelque part pour les mettre ailleurs, au motif qu'il y aurait moins de population. »

« Je n'ai jamais dit qu'il n'y avait pas d'inconvénients, mais il y a plus d'avantages au vu de l'étude d'impact et des premiers retours que j'ai », ré-

pond la ministre. Ce que nie le camp d'en face. « Le relèvement permet une baisse de 2 à 3 dB. Il en faudrait une de 10 pour sentir la différence », analyse Philippe Houbart, président d'un collectif dans le Val-d'Oise.

Tous en ont profité pour rappeler les litres de kérosènes supplémentaires liés au rallongement des trajectoires. « Nous aimerions déposer les recours avant le 10 janvier. Nous doutons de la légalité de cet arrêté et les dossiers portés en enquête publique nous paraissent incomplets et trompeurs. Il y a eu une insuffisance de l'information », avance l'avocate Marie-Pierre Maître. « C'est un droit constitutionnel. Mais je dis et redis qu'il y a eu concertation », rétorque Nathalie Kosciusko-Morizet.

MARIE DORNELLAS AVEC I.H.F.

## Des sites pour contrôler en temps réel

Combien de décibels émet l'avion qui passe au-dessus de votre tête ? A quelle altitude vole-t-il ? Les Franciliens disposent de deux outils informatiques pour s'informer des nuisances. Le premier, Rumeur, permet de connaître 24 heures sur 24 l'intensité sonore de l'engin. Lancé par l'observatoire du bruit en Ile-de-

France, Bruitparif, ce site Internet relate les mesures d'une trentaine de stations sur toute la région. Le second, Flightradar 24, est une cartographie en temps réel des trajectoires, altitudes et même vitesses des avions.

M. O

■ A consulter sur [www.bruitparif.fr](http://www.bruitparif.fr) et [www.flightradar24.com](http://www.flightradar24.com).