

N° 19  
Janvier 1974  
8 F

**Le vol en montagne**

# AVIATION 2000

• **PARIS  
GENÈVE :**  
*Un itinéraire  
"décortiqué"*



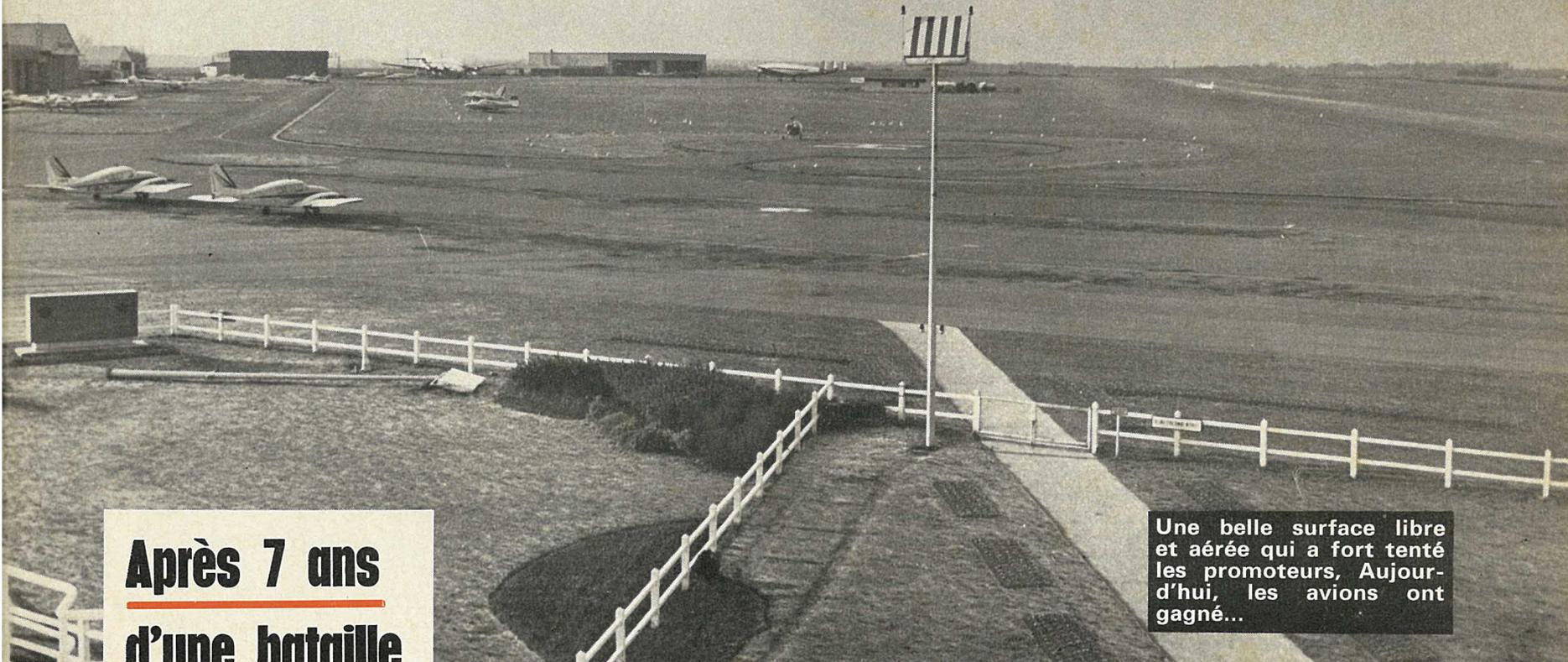
• **APPRENEZ A  
DÉPOSER VOTRE  
PLAN DE VOL**

*Aéro-clubs de Savoie*

UNE GRANDE  
ENQUÊTE :

**La découverte de la Sicile**

# Il n'y a plus d'AFFAIRE TOUSSUS



**Après 7 ans  
d'une bataille**

**inutile,  
l'aérodrome  
va pouvoir  
fonctionner  
à la satisfac-**

**tion de tous, même des riverains**

Une belle surface libre et aérée qui a fort tenté les promoteurs, Aujourd'hui, les avions ont gagné...

L'AÉRODROME de Toussus-le-Noble va être modernisé : cette fois, c'est officiel. L'aéroport de Paris, gestionnaire du terrain, en est maintenant à la phase d'acquisition des surfaces nécessaires, après la clôture de l'enquête d'utilité publique. A moins d'un imprévu encore possible, on s'achemine donc vers le terme d'une bataille aussi mémorable qu'inutile.

L'affaire de Toussus, qui dure depuis sept ans, aura été alimentée, finalement, par les inquiétudes mal fondées des riverains. On peut comprendre l'exaspération des malheureux situés trop près d'Orly, et, dans

une certaine mesure, la mauvaise humeur des riverains de Roissy. Mais on ne voit vraiment pas ce qui a pu motiver le tollé de Toussus. On a beau dire aux mécontents de la région qu'ils ont fait plus de bruit, jusqu'à présent, que n'en fera le terrain à l'avenir, ils ne veulent rien entendre.

Leur dernier cri en date est : « Ça y est, on va soulager Orly d'une partie de son trafic en le transférant à Toussus ! » De sorte qu'entre les déclarations — d'ailleurs invariables — des pouvoirs publics et la surenchère permanente des contestataires, les pilotes, les utilisateurs eux-mêmes de l'aérodrome, ne

savent plus très bien ce qu'on compte faire d'eux.

Le 27 novembre, le ministre des Transports, M. Guéna, leur a répondu :

« Les travaux d'amélioration de Toussus-le-Noble n'ont en fait, pas pour objet d'accroître la capacité de cet aérodrome mais seulement d'offrir une meilleure qualité des services et une plus grande sécurité pour l'atterrissage de l'aviation de voyage. Il n'est pas prévu de construire de pistes supplémentaires mais simplement de modifier le tracé des pistes actuelles. »

La petite piste en herbe, au sud, sera supprimée. Le revêtement de la piste en dur actuelle (des grilles métalliques enrobées de bitume) sera re-

# On supprime des pistes. On les refait. On en trace de nouvelles

fait. Devenu une dangereuse dentelle, une réfection s'imposait. Enfin, une piste de 1.400 mètres de long sur 30 mètres de large sera tracée au nord de la première, et parallèlement à celle-ci. Elle sera dotée d'un I.L.S. et d'un balisage nocturne, latéral et axial. C'est le moins qu'on puisse exiger sur un aérodrome moderne.

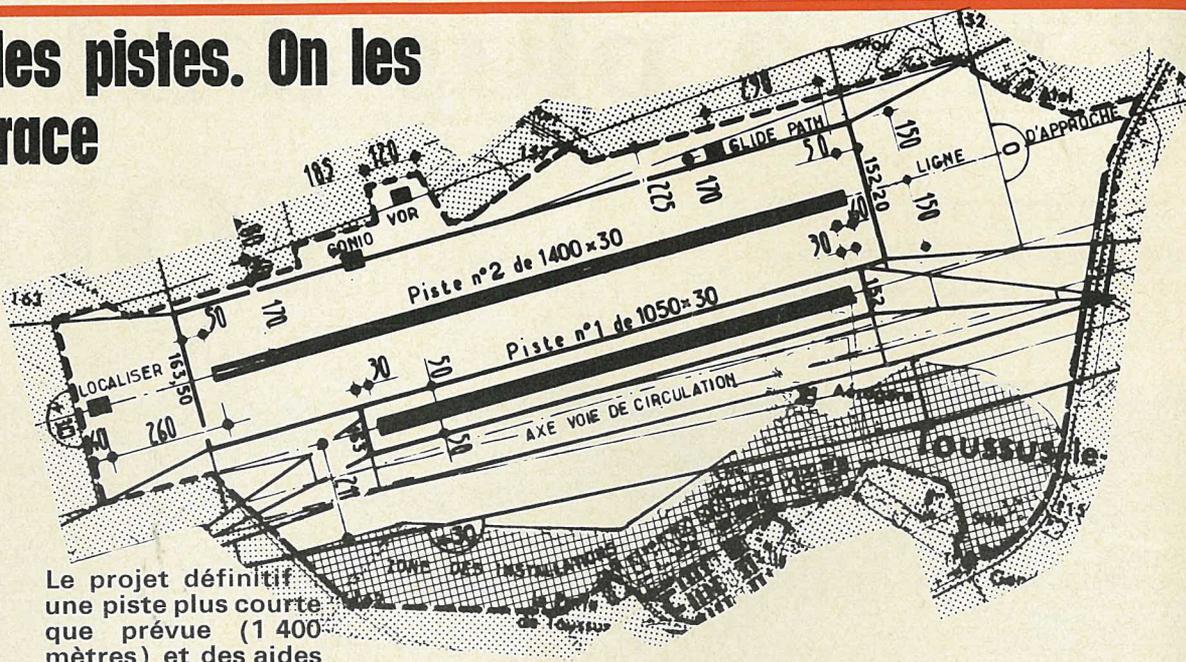
Voilà pour la technique. En ce qui concerne le trafic, aucun changement important n'est prévu. Le nombre des mouvements annuels ne pourra dépasser 180.000. Ce nombre a déjà été atteint en 1969 pour retomber à 165.000 ces trois dernières années. Le balisage de nuit et l'équipement I.F.R. n'augmenteront donc pas la cadence des vols. Depuis mars 1972, il est entendu que le terrain sera fermé entre 22 h 30 et 6 heures du matin.

Certes, les avions d'affaire seront progressivement plus nombreux que les avions de tourisme. Mais tout le monde sait bien que ces appareils, bimoteurs modernes ou gros monomoteurs, ne sont pas bruyants. Ils grimpent vite, vivent court et ne survolent les agglomérations qu'à une altitude où ils ne sont plus gênants.

Les riverains restent persuadés que la nouvelle piste permettra de délester un peu le trafic d'Orly. C'est impensable pour bien des raisons.

D'abord parce que le poids maximum des avions qui seront autorisés à se poser à Toussus a été impérativement fixé à 12 tonnes. C'est le tonnage d'un Mystère 20. L'Aéroport de Paris rappelle avec amusement qu'une simple Caravelle 12 pèse 56 tonnes...

Air-Inter dispose à Orly-Ouest, d'une incomparable structure d'accueil, et on ne voit pas pourquoi elle transférerait ses Fokker et Viscount, d'ailleurs trop lourds, à Tous-



Le projet définitif une piste plus courte que prévue (1.400 mètres) et des aides radio-électriques améliorées.

sus. Air-Paris et ses « Twin-Otter » sont aussi solidement installés à Orly. Les autres compagnies régionales ont au Bourget tout ce qu'il leur faut. Alors, quelles sont celles qui quitteraient Orly pour Toussus ? Air France et ses Boeing ? Les Anglais et leurs Trident ? Un pilote de ligne aurait déclaré aux mécontents qu'il se ferait fort de poser un Boeing 747 sur la nouvelle piste de 1.400 mètres.

« Naturellement s'esclaffe-t-on à l'Aéroport de Paris. C'est à la portée du premier venu. Ce qui ne l'est pas, c'est de démonter ensuite l'avion pour le transporter en pièces détachées sur un terrain équipé d'une piste de 3.000 mètres, d'où il pourra redécoller ! »

Cela étant entendu, on peut avoir confiance dans le nombre de 180.000 mouvements annuels annoncés. Le trafic de Toussus est obligatoirement limité par ceux de Villacoublay et d'Orly. On ne peut l'augmenter inconsidérément sans compromettre la sécurité de la navigation aérienne dans ce secteur déjà encombré.

Très bien, objecteront encore les sceptiques, mais les Mystère-20, justement, ne vont-ils pas proliférer ? Leur nombre augmentera, c'est sûr. Mais dans

une faible proportion. Il suffit de savoir que les appareils de ce type coûtent aux alentours d'un milliard ancien. La plupart de ceux qui volent en France (une vingtaine) appartiennent, soit au GLAM, et sont basés à Villacoublay, soit à des sociétés de transport à la demande, et sont fixés une fois pour toutes au Bourget. Au total, on ne peut guère craindre la présence à Toussus de plus de 4 ou 5 biréacteurs avant longtemps. Leur bruit n'est d'ailleurs pas assourdissant.

Si, dans l'avenir, vers 1980 ou 1985, le transport d'affaires par Jet se « démocratisait », si la France venait à compter, par exemple, plus d'une centaine de petits biréacteurs privés, ces avions seraient basés au Bourget. C'est le but même des projets établis pour le vieux aéroport parisien. Après la fin des travaux, les riverains de Toussus n'observeront aucune différence par rapport à la situation actuelle.

Alors, pourquoi cette tempête ?

En 1964, l'inquiétude était d'un autre ordre. A cette époque, il était question de supprimer les deux terrains de Toussus et Guyancourt. Cet immense plateau vierge, à

vingt minutes de Paris, et bordé par des secteurs résidentiels, intéressait fort MM. les promoteurs. Les utilisateurs et les riverains protestèrent. Ces derniers ne voulaient pas voir la région transformée en un nouveau Sarcelles.

Le projet de suppression fut abandonné, pour faire place, au contraire, à la mise à l'étude d'un super-aérodrome : la superficie de Toussus serait doublée vers le nord, incluant trois nouvelles pistes, et un long taxiway relierait le terrain à celui de Guyancourt, deux kilomètres à l'ouest. Trafic annuel prévu : 400.000 mouvements. Les riverains mirent quelque temps à s'émouvoir. On n'était pas encore entré dans l'ère de la défense de l'environnement.

Avant même la levée en masse, début 1971, l'étude fut abandonnée. Le nouvel aérodrome n'aurait pas été viable. Il fallait faire retraite sur des positions plus raisonnables : la suppression de Guyancourt, une seule nouvelle piste de 1.700 mètres à Toussus, avec un meilleur équipement. Pour que les habitants de la région ne soient pas gênés, il y aurait un seuil décalé (c'est-à-dire, en

Suite page 25

# TOUSSUS (Suite de la page 4)

simplifiant, que la piste ne serait réellement utilisée que sur 1.400 mètres, le reste étant là en secours).

Aussitôt, ce fut le grand branle-bas. Vingt communes et le Conseil général des Yvelines levèrent l'étendard de la révolte. En avril 1971, une association de défense des riverains (L'A.D.R.A.T.) fut créée, avec à sa tête M. Louis Germain, maire des Loges-en-Josas (remplacé depuis par M. Dreux). Seule la Chambre de Commerce de Versailles et un syndicat d'utilisateurs se déclarèrent favorables au projet. Tous les arguments furent employés.

« On nous affirme, dirent les élus, qu'on a abandonné le projet des quatre pistes pour n'en garder qu'une de 1.700 mètres. Nous avons la preuve du contraire. » On voit aujourd'hui le peu de prudence d'une telle déclaration. « Toussus accroîtra encore les difficultés de circulation entre Paris et la banlieue » entendit-on également. Parlant de « jacquerie », M. Robert Aron lui-même écrivit dans « Le Monde », avec des trémolos sous la plume : « Les gaulois ne craignaient qu'une chose, que le ciel leur tombât sur la tête. C'est du ciel encore aujourd'hui que viendra le danger. »

## *Le compromis*

On se serait cru transporté à l'époque où les plus grands esprits du temps parlaient en guerre contre le chemin de fer, la Tour Eiffel et l'automobile, ce « jouet sans avenir ».

Puis, Jean Chamant, ministre des Transports, Jacques Chaban-Delmas, Premier ministre, de multiples commissions d'études, fixèrent finalement le projet à ce qu'il est actuellement. Les riverains avaient gagné successivement leurs nuits de sommeil et une piste raccourcie à 1.400 mètres. Cela fit d'ailleurs plaisir à l'Aéroport de Paris, qui aura moins de terrains à acheter pour augmen-

ter l'emprise de l'aérodrome. Le 3 mars 1972, le Conseil général des Yvelines approuva le compromis.

Mais aujourd'hui encore, les riverains s'en tiennent à leurs inquiétudes. Outre le mini-Orly, ils pensent maintenant que la région parisienne est menacée par l'écrasement d'un jet sur le centre de Saclay, accident dont ils affirment qu'il tournerait à la déflagration nucléaire. Mais cela n'empêche pas les responsables du centre de dormir...

On peut se demander, en fin de compte, quel vent mystérieux attise, plus que de raison, la colère des habitants de la région. Y a-t-il des intérêts privés qui agissent en sous-main ? Des intérêts politiques ? C'est vraisemblable, mais, naturellement, cela reste à prouver. Il est certain en tout cas que le projet de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines serait encore plus grandiose s'il incluait le plateau de Toussus... Le processus est connu : on l'a vu notamment à Guyancourt. Il suffit d'implanter une résidence en bout de piste, malgré les mises en garde de l'Aéroport de Paris ; on crée ainsi une cohorte de mécontents ; le terrain est fermé et les immeubles s'installent sur les pistes.

**IL NE FAUT PLUS QUE CE PETIT JEU CONTINUE. LES AERODROMES SONT UNE NECESSITE VITALE POUR UNE GRANDE METROPOLE.**

On ne peut envisager de les expulser à 50 km de Paris sous prétexte d'une urbanisation galopante qui n'est pas la meilleure des choses. Ceux qui se plaignent seraient les premiers à protester s'ils devaient faire, demain, deux heures d'autoroute pour aller prendre l'avion de leurs vacances. Les Pouvoirs publics ont déjà assez à faire avec les riverains réellement incommodés pour ne pas avoir à se préoccuper, en plus, des malades imaginaires.