

Département des Hauts de Seine
Direction de l'Équipement
23 JUN 2010
COURRIER ARRIVÉE

DÉPARTEMENT des HAUTS de SEINE
DIRECTION DE L'EQUIPEMENT
24 JUN 2010
ARRIVÉE
SEU

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
Agence des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction générale de l'aviation civile

DÉPARTEMENT des HAUTS de SEINE
DIRECTION DE L'EQUIPEMENT
30 JUN 2010
ARRIVÉE
SEU / SU

Référence : **100666** DG
Vos réf. : courrier du 9 mars 2010 - PC n° 092 062

Affaire suivie par : Patrick Cipriani
patrick.cipriani@aviation-civile.gouv.fr
Tél. 01 69 57 75 00 - Fax : 01 69 38 26 23

Objet : **Tour Phare à La Défense**

Visa	Info	Attrib.	S.A.D.	P.R.
DDE				
DA		X		
ADOD				
SG				
SA				
SCP				
SDSH				
SEU	Y			
SH				

Paris, le **21 JUN 2010**

Le directeur général de l'aviation civile

à

Monsieur Christian CURE
Directeur
DDEA des Hauts-de-Seine

Date	Visa	Copie	Info	S.A.D.	P.R.	Classé
24/06	S.E.U.		X			X
	Secrét.					
	S.C.C.					
	S.S.F.					
	S.E.					
	S.U.					
	D.A.U.					
	S.A.					
	P.R. pour le					

Par courrier du 9 mars dernier, vous avez bien voulu demander l'avis de mes services au sujet du projet d'immeuble de grande hauteur, situé route de la demi-lune, sur la commune de Puteaux, porté par la SCI CNIT Développement. Mes services vous ont indiqué par courrier du 30 mars que nous ne serions pas en mesure de répondre avant le délai d'un mois que vous nous accordiez compte tenu des études techniques qu'il fallait mener pour déterminer l'impact réel sur la circulation aérienne de l'édifice projeté.

Cet édifice se situe sur une zone grevée par des servitudes aéronautiques, en particulier par le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome du Bourget, approuvé le 27 novembre 1969. Le projet porte sur la construction d'un **immeuble culminant à 349 mètres NGF**. Au regard de sa position et de sa hauteur, cet édifice se situerait en limite des servitudes aéronautiques, mais resterait compatible au plan réglementaire avec ce PSA.

Ceci me conduit à vous faire part de mon avis favorable sur cette demande de permis de construire. Je vous précise toutefois que la phase de construction de l'édifice devra également respecter ce PSA.

Néanmoins, j'attire toutefois votre attention sur le fait que, sur la zone de la Défense, un édifice d'une hauteur supérieure à 304 mètres NGF interfère avec le dispositif de circulation aérienne de la région parisienne, notamment utilisé par les aéronefs en provenance et à destination des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget. Depuis l'approbation du PSA, encore en vigueur aujourd'hui, ce dispositif a évolué très significativement afin de prendre en compte les augmentations du trafic. Les dernières évolutions majeures ont en particulier permis la mise en place des approches triples simultanées sur les deux aérodromes en février 1996, et la mise en service du doublet sud de Paris-Charles de Gaulle, en mars 1999, permettant d'augmenter de façon significative la capacité de ces plateformes.

Prévention des risques : infrastructures, transports et mar
 Énergie et climat : développement durable

Présent
pour
l'avenir



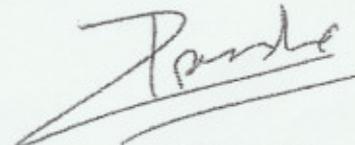
Enfin, une évolution majeure du dispositif de circulation aérienne de la région parisienne a été réalisée en mars 2002. Compte tenu de la proximité et de la taille des différents aéroports concernés (Charles de Gaulle, Le Bourget et Orly notamment), ce dispositif régional très complexe a fait l'objet de nombreuses études permettant de s'assurer des conditions de sécurité offertes aux usagers, en limitant autant que possible les nuisances environnementales perçues par les riverains. Le principe fondamental du dispositif au plan de la sécurité est une séparation stratégique des différents flux. Ainsi, les arrivées sur Charles de Gaulle, qui se font selon deux axes d'approche parallèles, l'un menant aux pistes du doublet Nord et l'autre aux pistes du doublet Sud, sont séparées stratégiquement dans le plan vertical (1000 pieds d'écart), avec par exemple un palier à 3000 pieds au nord et à 4000 pieds au Sud.

Un édifice d'une hauteur supérieure à 304 mètres NGF sur La Défense conduit à ne plus pouvoir respecter les hauteurs de franchissement d'obstacle standard pour les arrivées face à l'Est, ainsi que pour les décollages face à l'Ouest en cas de remises de gaz, avec le dispositif actuel. Le relèvement des trajectoires d'arrivées, qui a été étudié récemment dans le cadre du Grenelle de l'environnement, devrait permettre de résoudre le cas des arrivées face à l'Est, mais la difficulté pour les décollages demeure.

Les différentes contraintes d'espace liées à la proximité des deux aéroports et de leurs trajectoires d'approches, à la densité du trafic aérien en région parisienne, ainsi que les contraintes de survol de la ville de Paris, font qu'il n'existe pas aujourd'hui de dispositif alternatif, avec des trajectoires différentes qui éviteraient La Défense, qui permette de maintenir la capacité des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget.

L'analyse effectuée par mes services à ce stade indique toutefois qu'il doit être possible de poursuivre l'utilisation du dispositif actuel malgré l'érection de la tour Phare, moyennant certaines dispositions opérationnelles, compte tenu du caractère isolé de cette tour à une telle hauteur.

Tel ne serait plus le cas si plusieurs édifices de hauteur supérieure à 304 mètres NGF venaient à être édifiés sur la zone de La Défense, car cela conduirait alors, dans l'état actuel de notre analyse, à placer une contrainte telle qu'elle rendrait inévitable une diminution significative de la capacité disponible de l'ensemble Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget.



Patrick GANDIL