

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE
L'HÉLIPORT DE PARIS-ISSY-LES-MOULINEAUX**

*
* *
*

Procès-verbal

Réunion du 21 mai 2024

Etaient présents :

M. Christophe Noël du Payrat, Président, Préfet, Directeur de Cabinet de M. le Préfet de Région d'Île-de-France, Préfet de Paris

Représentants des professionnels

M. Couturier – Groupe ADP (Directeur du Bourget et des Aérodrômes d'Aviation Générale)
M. Delatte – Groupe ADP (Adjoint au Directeur)
Mme Boulay – Groupe ADP (Relations Territoriales et Emploi)
Mme Galopin – Groupe ADP (représentant du personnel)
Mme Leroy – Groupe ADP
M. Klaa – Groupe ADP
M. Couderc – Union Française de l'Hélicoptère
Mme Moreau – Union Française de l'Hélicoptère
M. Rosset – Union Française de l'Hélicoptère

Représentants des collectivités territoriales

M. Deniziot – Conseil Régional d'Île-de-France (visio)
Mme de Pampelonne - Conseil Régional d'Île-de-France
M. Goujon – Métropole du Grand Paris (visio)
M. Santini – Métropole du Grand Paris (visio)
Mme Martin - Métropole du Grand Paris
M. Viard – Métropole du Grand Paris (visio)
M. Sitbon – Conseil de Paris (visio)
M. Montmory – Ville de Paris (Direction de l'Urbanisme) (visio)
Mme Vergez – Ville de Paris (visio)

Représentants des associations

M. Riottot – Environnement 92
M. Mitjavile – Comité de Sauvegarde des sites de Meudon
M. Birenbaum – Plateforme des associations parisiennes d'habitants
M. Porte – Association XVIe demain (visio)
M. Puzin – Val-de-Seine Vert (visio)

Représentants des administrations

M. Thummel – DGAC – DSAC Nord
M. Bouniol – DGAC – DSAC-Nord
Mme Laserre – DGAC – DSAC Nord (visio)
M. Robert – DGAC – DSAC Nord
M. Pascaud – Chef de la circulation aérienne – DSNA

M. Biard – DRIEAT (visio)
Mme Guerrero – DRIEAT
M. Belbezet - DRIEAT
M. Villette – GTA de Paris-Orly (visio)
M. Communeau – BGTA
M. BES (visio)
M. Sineau – BruitParif (visio)

Ordre du jour

Approbation du compte rendu de la CCE du 11 février 2022	4
Bilans annuels 2022-2023	
→ Bilan d'activité de l'héliport	4
→ Bruit aérien sur le secteur de l'héliport (Bruitparif)	6
→ Plaintes et signalements, missions de surveillance (BGTA).....	7
Projet de reconfiguration de l'Héliport	7
Point d'information sur les Jeux Olympiques et Paralympiques	9

M. Christophe Noël du Payrat, Préfet, Directeur de Cabinet du Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, ouvre à 14 heures 30 la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux (*séance en présentiel et en visioconférence*).

En propos liminaires, M. le Président souligne l'importance de cette réunion qui, outre les bilans d'activité, abordera l'important projet d'évolution de l'Héliport ainsi que les incidences des Jeux Olympiques sur le trafic de la plateforme.

Approbation du compte rendu de la CCE du 11 février 2022

Le compte rendu de la CCE du 11 février 2022 est approuvé sans observation ou correction particulière.

Bilans annuels 2022-2023

→ Bilan d'activité de l'héliport

• Présentation du Groupe ADP

M. Delatte, Directeur adjoint du Bourget et des Aéroports d'Aviation Générale (Groupe ADP) présente les chiffres clés de l'activité 2022-2023 en soulignant les éléments suivants :

- Après la chute du trafic de la période Covid, l'activité a rebondi en 2022-2023 tout en restant à un niveau un peu inférieur à celui d'avant Covid, niveau qui se situait autour de 9 000 mouvements par an à cette époque.

- La baisse d'activité de -17 % en 2023 (6 830 mouvements en 2023 vs 8 220 mouvements en 2022) concerne tous les mois de l'année 2023, hormis le pic d'activité de juin 2023 dû à la tenue du Salon International de l'Air et de l'Espace.

- Les vols de transit, très liés à l'activité publique, sont stables autour de 4 000 mouvements par an (4 264 mouvements en 2022, 4 244 mouvements en 2023).

- En 2022, le trafic les week-ends n'a jamais dépassé la limite inscrite dans la charte. Par contre en juin 2023, les 70 mouvements ont été atteints lors des 100 ans des 24 heures du Mans.

- L'évolution de la répartition des vols commerciaux et privés / vols de service public en 2022/2023 montre une progression de la proportion des vols de service public pour le trafic hors transit (36 % en 2023 vs 26 % en 2022) tandis qu'on observe une quasi stabilité de la part des vols de service public dans le trafic de transit (83 % en 2023 vs 79 % en 2022).

- Le trafic de nuit poursuit sa tendance à la baisse observée depuis 2019. La quasi-totalité des vols de nuit l'est pour des raisons de service public.

• Présentation complémentaire de la DGAC

M. Bouniol (DGAC) apporte les précisions suivantes :

- La trajectoire « B » : Le nombre d'hélicoptères empruntant la trajectoire « B » plus nuisante pour les riverains du XVe continue de baisser pour atteindre 0,6 % des vols en 2022 (52 vols vs 99 vols en 2021). La baisse se poursuit en 2023 avec 45 vols empruntant la trajectoire « B ».

- La décomposition des vols de service public : les vols de service public sont essentiellement composés des vols DRAGON de Sécurité Civile et des vols SAMU d'évacuation sanitaire (*cf slides sur la décomposition des vols hors transit et transit en 2022 et 2023*)

- Les vols de transit à la verticale de l'héliport : en 2022, sur 4 264 vols de transit, 1 370 passent à la verticale de l'aéroport (entre Gentilly et la porte de Sèvres) dont 957 sont des vols de

service public. En 2023, sur 4 244 vols de transit, 1 464 passent à la verticale de l'héliport dont 1 101 de service public.

- La hausse des vols de service public en 2023 est moindre que les statistiques ne l'indiquent : en effet 50 % de cette hausse s'explique par des vols RTE mal identifiés précédemment. Un nouveau moyen d'identification utilisant l'indicatif d'appel radiophonique permet désormais de rétablir la réalité des chiffres (*une nouvelle version du tableau de décomposition sera fournie après la CCE*).

→ Au terme de ces présentations, M. le Président ouvre le débat aux **questions et observations des membres de la Commission**.

• Les points de discussion ont porté sur :

- . la maîtrise du trafic ;
- . les vols de transit ;
- . la part des hélicoptères les plus bruyants ;
- . les vols Dragon.

- M. Goujon (Maire du XV^e) s'inquiète en effet des pointes de trafic qui, pour des raisons diverses, ne sont pas maîtrisées. Ainsi en 2022, les statistiques montrent une augmentation du trafic commercial de +25 %.

- Il regrette par ailleurs la disparition des pourcentages des hélicoptères les plus bruyants des tableaux de résultats. M. Goujon rappelle qu'il avait été constaté une augmentation de 10 % des hélicoptères les plus bruyants les années précédentes.

- Face à la stabilité du trafic de transit, M. Goujon s'interroge aussi sur l'objectif de suppression du trafic de transit qui figure dans la Charte de l'Héliport. Cet objectif a-t-il été abandonné ?

- Enfin, M. Goujon demande le détail des vols Dragon et de leurs missions.

• Les réponses apportées aux points soulevés par M. Goujon ont été les suivantes :

- Sur les pics de trafic : M. le Président fait observer que les années 2020 et 2021 étaient des années atypiques de faible trafic du fait la crise Covid. Le trafic ayant repris en 2022, il est donc logique de constater une augmentation des vols commerciaux qui n'ont toutefois pas atteint les niveaux historiques antérieurs.

- Sur la question du bruit, M. le Président renvoie la réponse au point suivant (*exposé sur le bruit de Bruitparif*).

- Sur l'objectif de suppression des vols de transit, M. Riottot (Environnement 92) confirme que ce point a bien été inscrit dans la Charte de l'Environnement de l'Héliport élaborée sous l'égide de M. Kosciusko-Morizet à l'époque.

La DGAC observe que les vols de transit sont constitués à 83 % par des vols de service public, la part des vols privés et commerciaux étant très réduite. Et les vols de transit service public sont principalement des vols SAMU et des vols DRAGON, plus quelques vols militaires. La part incompressible de ces vols est donc importante.

M. Rosset (UFH) précise que des plateformes hospitalières ont été ouvertes précisément pour éviter les ruptures de charge et diminuer le trafic de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux.

Mme de Pampelonne (CR Ile-de-France) observe d'abord une baisse des vols et plutôt une amélioration de la situation, hormis la période du Salon du Bourget. Compte tenu de l'importance des vols d'évacuation sanitaire et des vols Dragon, il n'est pas sûr que la marge de progression soit significative sur les vols de transit.

M. Mitjavile (Comité de Sauvegarde des sites de Meudon) se félicite de la baisse du trafic en 2023. Il estime également, tout en soutenant les vols directs sur les hôpitaux, que les réponses apportées sur les vols de transit n'ont jamais été très claires.

M. le Président demande à la DGAC et à ADP pour la prochaine commission de retravailler la question des vols de transit afin de mieux éclairer la discussion.

- Sur les vols Dragon et leurs missions, M. Mitjavile partage la question de M. Goujon. Il souligne que ces vols de la Sécurité Civile ont tendance à augmenter et sont plutôt bruyants.

Un intervenant précise que les vols Dragon sont aujourd'hui quasiment à 100 % des vols d'évacuation sanitaire. Ils n'effectuent pratiquement plus de vols « police ».

M. Rosset (UFH) ajoute que la Sécurité Civile a commandé de nouveaux appareils, moins bruyants, qui commenceront à être livrés en fin d'année.

→ **Bruit aérien sur le secteur de l'héliport (Bruitparif)**

M. Sineau (Bruitparif) rappelle le dispositif de collecte des données avec 3 stations de mesure : la station de mesure historique installée dans le parc Brimborion à Sèvres ; deux autres stations ont été installées en 2023 et utilisées jusqu'à présent dans le cadre de l'étude Motus : l'une est située Cité des Frères Voisin et l'autre sur l'île Saint Germain rue du Bas Meudon.

Puis M. Sineau commente les résultats issus des données collectées par la station Brimborion qui présente l'avantage de bénéficier d'une dizaine d'années d'historique.

Les principales conclusions sont les suivantes :

. Une stabilité du bruit aérien mesuré en Lden sur les dix dernières années. Ce niveau de bruit moyen, s'il est inférieur à la limite réglementaire européenne (55 dB), reste toutefois supérieur à l'objectif de qualité sonore de l'OMS (45 dB). En 2022 et 2023, ce niveau de bruit moyen était à 46,6 dB(A)

. En 2023, on observe une baisse du nombre d'événements aériens (pics de bruit) par rapport à 2022 (16 événements par jour en 2023 au lieu de 20 en 2022).

. Depuis une dizaine d'années, la part des survols les plus bruyants (L_{Amax} > 75 dB) augmente alors que dans le même temps, en sens inverse, la part des survols les plus silencieux augmente également.

. Le L_{Amax} median au survol est stable depuis 2017.

Tout cela traduit une augmentation de la variabilité du bruit des survols au fil des années.

→ **Questions et observations**

La discussion a porté sur la part en augmentation des hélicoptères les plus bruyants, les raisons de cette situation et les moyens éventuels d'améliorer les nuisances.

• M. Goujon (Maire du XV^e) s'interroge sur les raisons du phénomène alors qu'on ne cesse de répéter que les nouveaux hélicoptères sont moins bruyants.

• M. Couderc (UFH) souligne que le bruit des hélicoptères est plus intense quand ils sont amenés à effectuer des manœuvres. Certaines trajectoires amènent à des manœuvres relativement brusques susceptibles de générer des bosses de bruit. C'est pourquoi l'UFH avait proposé d'étudier de nouvelles trajectoires évitant les virages à forte inclinaison. Cette proposition n'avait pas été retenue car cela aurait pu impacter de nouvelles populations.

• M. Sineau (Bruitparif) précise que les données anonymisées fournies par la DGAC ne permettent pas à Bruitparif d'établir des corrélations entre le bruit radar et le type d'hélicoptère. Pour

Bruitparif la mise en place de procédures à moindre bruit pourrait éventuellement limiter les nuisances sonores. Airbus travaille la question dans le cadre de l'étude Motus.

- M. Montmory, de la Direction de l'Urbanisme de la Ville de Paris souligne la grande difficulté à mettre en œuvre des mesures de protection sonore dans le cadre des aménagements à réaliser du fait des pics de bruit.

- M. Thummel (DGAC-DSAC Nord) précise que dans les abords de l'héliport les marges de manœuvres pour modifier les procédures sont quasi inexistantes ; les trajectoires sont fortement contraintes par l'existence de la zone interdite de Balard ou l'objectif de restreindre au maximum l'utilisation de la trajectoire B.. Et en dehors de l'abord immédiat de l'héliport (virage du Pont de Sèvres), des modifications pourraient avoir un effet de déplacements de nuisances. Les réflexions d'Airbus sur les procédures opérationnelles de moindre bruit méritent d'être approfondies.

Par ailleurs, il lui paraît que les données de Bruitparif sont difficiles à interpréter et ne permettent d'établir clairement une augmentation récente des pics de bruit. Ainsi la slide 7 (« la boîte à moustaches » des niveaux LAmax) montre une croissance jusqu'en 2020 mais une décroissance entre 2020 et 2023. De plus, le bruit mesuré dépend des conditions d'opérations et il est difficile d'inférer de ces données une conclusion sur l'évolution de la part des hélicoptères les plus bruyants dans le trafic de l'héliport.

→ **Plaintes et signalements, missions de surveillance (BGTA)**

Après avoir rappelé les effectifs de la BGTA en charge des contrôles (5 gendarmes et 3 gendarmes adjoints volontaires ; 4 gendarmes et 3 gendarmes adjoints volontaires depuis avril 2024), M. Communeau détaille les résultats de l'activité de sa Brigade en 2023 sur sa zone globale de compétence, puis sur le périmètre spécifique de la CCE. (cf documents de présentation de la BGTA)

- Sur la zone globale de compétence de la BGTA : 123 services effectués (+2,5 % vs 2022), néanmoins un peu moins d'aéronefs contrôlés 309 (-10,4 %) du fait de la baisse du trafic, 20 appels de riverains (vs 21 en 2022). Les trajectoires et les altitudes sont bien respectées dans l'ensemble puisque n'a été relevée qu'une seule procédure d'infraction.

- Sur le périmètre spécifique de la CCE (5 communes), sont détaillés en 2023 par commune également les postes effectués, le nombre d'appareils contrôlés, les appels de riverains reçus et les procédures établies. On notera plus de contrôles effectués sur Paris mais aussi sur Sèvres qui se situe sur les cheminements parisiens.

Est rappelé également le modèle de PV simplifié.

→ *Questions et observations*

La discussion a porté principalement sur la mise à disposition d'un outil facilitant les dépôts de plaintes des riverains mais aussi une meilleure information de la population sur des actualités pouvant affecter l'activité de la plateforme.

Au terme de la discussion, ont été actés par M. le Président les points suivants :

- La mise à disposition et l'adaptation par le gestionnaire ADP de son outil Web existant *Entrevoisins* aux spécificités de l'héliport. Le travail d'adaptation aura pour objectif de faciliter les dépôts de plaintes ou les questions des riverains et améliorer l'information sur les événements ayant une incidence sur le trafic de l'héliport. Ce travail d'adaptation se fera en lien avec la GTA et la DGAC.

- La diffusion la plus large de l'existence de cet outil à la population riveraine, notamment par la publication d'inserts dans le journal de la Mairie du XVIe.

Projet de reconfiguration de l'Héliport

Présentation par la DGAC

- M. Thummel (DGAC/DSAC Nord) présente tout d'abord les grandes lignes du projet :

Maintien de l'activité de l'Héliport mais sur une emprise réduite de près la moitié. Les terrains ainsi récupérés seront réutilisés par la Ville de Paris dans le cadre de l'extension du Parc Suzanne Lenglen.

L'Héliport sera prioritairement dédié aux vols régaliens et de service public. Les vols commerciaux et privés seront toujours autorisés mais les aéronefs ne pourront plus être basés sur l'Héliport.

- Puis il détaille les conséquences de cette reconfiguration : réalisation d'importants travaux (tour de contrôle, terminal passagers, hangar, etc.), relocalisation des opérateurs privés et commerciaux sur d'autres plateformes, nécessaire relèvement des redevances d'atterrissage (de 50 à 200 €).

- Enfin, Thummel termine par un point d'avancement du projet : si le plan masse est entériné et l'étude de faisabilité d'ADP terminée, des études techniques des futurs travaux restent encore à préciser et les trois parties (ADP, Ville de Paris, Etat) travaillent à l'établissement des nouvelles conventions qui régiront le fonctionnement de la plateforme après l'échéance de fin 2024.

→ *Questions et observations*

Le débat a porté principalement sur le bienfondé du projet de reconfiguration et sur la question des eVTOL (taxi volants).

- Le projet de reconfiguration :

L'UFH au nom des usagers dénonce ce projet qui présente à la fois l'inconvénient d'être très pénalisant pour la trésorerie des exploitants SAMU du fait des relèvements des barèmes, très coûteux au final (près de 40 M€ si l'on prend en compte l'ensemble des travaux de démolition et de reconstruction), et aussi d'hypothéquer l'avenir puisque l'emprise très restreinte désormais de l'héliport ne permettra pas à cette plateforme d'accueillir les nouvelles formes de mobilité comme les drones à usage sanitaire ou les eVTOL.

Au contraire, M. Goujon (Maire du XVe) regrette vivement que la totalité de l'emprise de l'héliport (7,5 ha) n'ait pas été restituée en extension du parc Suzanne Lenglen. Le terrain appartient à la Ville de Paris et la décision de maintenir l'héliport est « un engagement contestable et qui pourrait être contesté ». M. Sitbon (Conseil de Paris) appuie la position du Maire du XVe en indiquant que le plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement qui avait été voté prévoyait la fermeture de l'héliport.

M. le Président observe, au travers des interventions, que les équilibres sont difficiles à trouver sur ce sujet. Il rappelle que l'évolution de la plateforme est un choix consensuel entre l'Etat et la Ville de Paris qui sera présenté aux élus de Paris. Quant au coût du projet, compte tenu des espaces contraints à Paris, il n'est pas rare que les projets d'envergure aient un coût conséquent.

- Les eVTOL

M. Goujon (Maire du XVe) dénonce l'absence totale d'information et de concertation de la part d'ADP et de la DGAC sur le sujet des eVTOL et du projet de Vertiport. Pour M. Goujon, c'est « une menace » sur l'héliport d'un trafic supplémentaire d'engins bruyants, compte tenu de leur envergure et de leur altitude de vol. Le Conseil de Paris a émis un avis défavorable sur le Vertiport d'Austerlitz et l'Autorité Environnementale s'est prononcée de façon défavorable également. Avec le projet de la Ville de Paris sur le site de l'Aquaboulevard (350 logements), ce sont 2 000 habitants supplémentaires qui subiraient des nuisances.

M. Riottot (Environnement 92) invite l'Etat à éviter de « réfléchir en silo » sur cette question. Il y a un manque d'information des riverains.

M. Sitbon (Conseil de Paris) souhaiterait aussi des précisions sur l'expérimentation eVTOL. Il insiste pour que la Commission soit informée des développements sur cette question avant la mise en place de l'expérimentation.

En réponse, M. Thummel (DGAC) précise qu'il aurait souhaité pouvoir avec ADP faire une présentation à la présente Commission sur la question des eVTOL. Mais aujourd'hui il reste encore des incertitudes sur le calendrier et sur les vols envisagés, qui ne permettent pas de communiquer à ce stade sur ce projet. Mais M. le Président et la DGAC prennent l'engagement de faire un point sur cette question à la prochaine CCE. Et si les incertitudes se résorbaient plus rapidement que prévu, M. Thummel (DGAC) précise que les élus du territoire en seraient informés.

Point d'information sur les Jeux Olympiques et Paralympiques

M. Bouniol (DGAC) rappelle tout d'abord les principes généraux de sûreté et de sécurité qui vont s'appliquer à la circulation aérienne pendant les JO 2024 :

- Mise en place de zones aériennes interdites ou réglementées temporaires autour de Paris.
- Utilisation obligatoire d'itinéraires pour tous les aéronefs dans ces zones.
- Déclinaison et collecte des identités de tous les passagers à bord de ces aéronefs.

Puis il décline l'application de ces principes à l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux :

- Tout vol nécessitera une autorisation préalable auprès d'une cellule civile et militaire qui vérifiera l'identité des passagers et des éléments de vol.

- L'Héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux sera réservé aux aéronefs actuellement basés ou à ceux qui seront rattachés aux opérateurs basés pour la durée des JO, aux hélicoptères de l'Etat, aux vols d'évacuation sanitaires et aux vols de service public.

- Fermeture de certains itinéraires d'hélicoptères survolant des points sensibles.

- Pendant la cérémonie d'ouverture le 26 juillet, de 18h30 à minuit, aucun vol ne sera autorisé dans un rayon de 150 kilomètres autour de la Cathédrale de Paris.

En réponse à une demande de M. le Maire du XV^e, M. le Président indique que les informations qui peuvent intéresser les populations seront transmises dans la mesure du possible en temps réel aux élus.

Sans autre point divers, au terme de cette séance, M. le Président prie les membres de la Commission de bien vouloir excuser les très mauvaises conditions techniques de la réunion, et lève la séance après avoir remercié l'ensemble des participants.

(La séance est levée à 17 heures)


Pour le Préfet de la région d'Ile-de-France
Préfet de Paris et par délégation,
le Préfet, directeur de cabinet

Christophe NOËL du PAYRAT