

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

*
* *
*

Procès-verbal

Réunion du 27 Janvier 2015

Etaients présents :

Mme BROCAS, Présidente, Préfète, Secrétaire Générale de la Préfecture de la Région Île-de-France, Préfecture de Paris

Représentants des professionnels

M. Charritat – Aéroports de Paris
Mme Dreyssé – Aéroports de Paris
M. Couderc – Union Française de l'Hélicoptère
M. Moreau – Union Française de l'Hélicoptère
M. Martin – représentant du personnel de l'Héliport
M. Prudhomme – représentant du personnel de l'Héliport

Représentants des collectivités territoriales

Mme Shan – Conseil Régional d'Île-de-France
M. Dargent – Conseil de Paris
M. Galey – CA Grand Paris Seine Ouest
M. Provot – CA Grand Paris Seine Ouest

Représentants des associations

M. Tourlière – Boulogne Environnement
M. Riottot – Environnement 92
M. Mitjavile – Comité d'Action contre le Bruit des Hélicoptères
M. Birenbaum – Plate-forme des associations parisiennes d'habitants
M. Blot – Plate-forme des associations parisiennes d'habitants
M. Mathioudakis – Val-de-Seine Vert

Personnes invitées

M. Goujon – Maire du 15^{ème} arrondissement de Paris
Mme Chatton – CA Grand Paris Seine Ouest
Mme Lasserre – sous-préfète des Hauts-de-Seine
M. Bouniol – DGAC/DSAC-N
M. Leclere – DGAC/DSAC-N
M. Pascaud – DGAC/DSNA
Capitaine Villemain – BGTA
Major Lefranc – BGTA

M. Hacquin – Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

M. Woïffer – Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

M. Biset – Direction régionale et interdépartementale de l'Énergie et de l'Environnement

M. Mourareau – UTEA75, Chef du Service SADCT

Mme Didelon – UTEA75 SADCT

M. Ribeiro – BruitParif

M. Salvanez – Aéroports de Paris

Ordre du jour

Approbation du procès-verbal de la CCE du 17 avril 2013.....	4
Bilan de l'activité de l'héliport.....	4
Les nouvelles réglementations et les trajectoires.....	6
Bilan des contrôles effectués et des plaintes.....	7
Élection du président du comité de suivi de la charte.....	8

La séance est ouverte à 9 heures 30 à la préfecture de la région d'Île-de-France sous la présidence de Mme Sophie Brocas, Secrétaire générale de la préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 17 avril 2013

Le compte rendu de la séance du 17 avril 2013 est approuvé à l'unanimité des membres de la commission sans observation particulière.

2. Bilan de l'activité de l'Héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux

Présentation par M. Charritat (Aéroports de Paris)

M. Charritat souligne les faits marquants de l'activité de la plateforme, notamment les éléments suivants :

- Une baisse régulière du trafic de la plateforme depuis la fin de l'année 2012. L'activité de l'héliport est inférieure au plafond annuel de 12 000 mouvements précisé dans la Charte. En 2014, le trafic est de l'ordre de 10 000 mouvements.

Par ailleurs, l'analyse du trafic depuis 2008 révèle : une forte saisonnalité de l'activité corrélée aux conditions météorologiques ; des pointes de trafic en juin lorsque se tient, les années impaires, le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace.

- Si l'on prend en compte à la fois le trafic de la plateforme et les vols de transit, on observe depuis 2012 la même tendance baissière de l'activité (16 823 mouvements en 2012 versus 13 716 mouvements en 2014).

- Le seuil de 70 mouvements /jour les wek-ends et jours fériés prévu également dans la Charte n'a pas été franchi depuis sa mise en place.

- Une baisse régulière du trafic de transit est enregistrée depuis 2008 pour atteindre en 2014 un volume d'environ 4 000 mouvements de transit par an, légèrement supérieur à l'objectif prévu par la Charte (3 500 mouvements de transit).

Cette baisse des vols de transit s'explique à la fois par les effets du décret Bussereau qui a encadré l'activité formation et touristique des hélicoptères, par la crise économique qui frappe les professionnels du secteur ainsi que par les dispositions réglementaires opérationnelles affectant le trafic des hélicoptères.

- L'activité de la plateforme est réalisée à 74 % par des appareils basés et à 26 % par des appareils non basés, étant précisé que les non basés sont constitués en grande partie d'hélicoptères du SAMU.

Questions et observations des membres de la commission :

La discussion a porté principalement sur la nature, le poids et la nécessité des différentes activités des exploitants de l'héliport.

- Mme la Présidente demande des précisions sur la part des vols de service public dans l'activité de la plateforme.

M. Pascaud (DSNA), responsable de la circulation aérienne sur l'héliport, indique que les mouvements de service public représente 40 % du trafic de la plateforme en 2014. La proportion de vols de service public est plus importante dans les vols de transit puisqu'elle est de 80 %.

M. Pascaud précise la définition des vols de service public retenue pour l'établissement des statistiques : sont considérés comme vols de service public, les vols du Samu, de la Sécurité

Civile, de la Gendarmerie, de l'Armée ; par contre, ne sont pas comptés comme vols de service public les vols de surveillance des lignes EDF ou de prises de vue qui pourraient pourtant être considérés comme d'intérêt public.

M. Couderc (UFH) complète en précisant la répartition des activités hélicoptères au plan national, étant précisé que cette répartition est le fruit d'une étude réalisée par la DGAC, Aéroports de Paris et les exploitants à la demande du Parlement :

- . 35 % des heures de vols sont consacrées aux missions de soutien à l'économie et à l'industrie (travaux publics, imagerie, médias, desserte professionnelle...);

- . 30 % des heures de vols sont dédiées à des contrats de délégation de service public (SMUH, surveillance des réseaux de communication, de transport...);

- . 15 % des heures sont dévolues à l'instruction des équipages ;

- . 12 % des heures relèvent des essais d'hélicoptères et de matériel technique embarqué ;

- . 8 % concernent les vols de loisirs et de transport privé.

M. Couderc (UFH) précise les spécificités de l'héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux : pas de vols d'essai, une part plus faible de vols d'instruction (5 %), mais une part plus importante de vols de service public et d'activité d'imagerie et de support technique aux médias.

- M. Goujon (Maire Paris 15^{ème}) indique qu'il est favorable à la fermeture de l'héliport ou pour le moins, dans une première étape, à la limitation stricte de la plateforme aux vols de service public d'urgence. En conséquence, M. Goujon aimerait que l'on définisse la part des vols de service public d'urgence pour lesquels l'héliport est strictement indispensable et qui ne pourraient pas se faire ailleurs. Il ne s'agit pas de contester l'utilité économique de l'activité hélicoptère mais, compte tenu de la zone d'habitation ultra-dense autour de l'héliport, de disperser le trafic hélicoptère à l'échelle du Grand Paris sur d'autres plateformes ou stations.

M. Dargent (conseiller de Paris) souhaiterait également que l'on définisse la part des vols de service public qui sont véritablement attachés à l'utilisation de la plateforme d'Issy-les-Moulineaux. Par ailleurs, la faible activité de l'héliport en hiver laisse à penser qu'il y a une part non négligeable d'activité de vols de loisirs pendant les autres saisons. Enfin, pour M. Dargent, il conviendrait également de s'interroger sur les modes de déplacement alternatifs à l'hélicoptère, ce dernier étant le mode de transport le plus contributif aux émissions de gaz à effet de serre.

- M. Galey (CA Grand Paris Seine Ouest) en dehors des vols de service public s'interroge sur l'utilité réelle de certains vols (ex : vols de transport de passagers) et l'existence de vols de loisirs.

M. Provot (CA Grand Paris Seine Ouest) tient à préciser que la communauté d'agglomération comprend et soutient la nécessité d'un héliport comme Issy-les-Moulineaux aux portes de la Capitale.

- MM. Riottot (Environnement 92) et Mitjavile (CACBH) s'étonnent que les statistiques fassent apparaître une part de plus en plus importante de vols de service public. M. Riottot se demande si ce phénomène ne serait pas simplement la conséquence d'une requalification de certains vols en vols de service public. Il souligne également que les vols de transit sont encore trop nombreux par rapport à l'objectif limite affiché de la charte de 3 500 mouvements de transit.

M. Couderc (UFH) précise que, dans le passé, la qualification des vols était beaucoup plus rudimentaire. C'est précisément à la demande de M. Kosciusko-Morizet que l'on a cherché à affiner la nature des vols de service public. La crise économique et les dispositions réglementaires ont eu également un impact sur la répartition vols privés/vols de service public de l'héliport.

- M. Charritat (Aéroports de Paris) estime inacceptables les allégations émises sur une éventuelle manipulation des statistiques sur les types de vol. Aéroports de Paris et les Services de

la Navigation aérienne sont très attachés à la transparence des informations afin d'éviter les polémiques inutiles.

M. Charritat tient à rappeler qu'il n'y a pas de vols de loisirs sur l'Héliport d'Issy-les-Moulineaux. Quant au transport de passagers qui répond à des impératifs de sécurité et de rapidité (les personnalités du monde politique ou économique), sa part faible dans l'activité de l'héliport est de plus en plus réduite dans le contexte économique actuel.

M. Charritat tient aussi à souligner que les activités commerciales sont indispensables au modèle économique des exploitants d'hélicoptères si l'on veut qu'ils aient les moyens d'assumer les délégations de service public financièrement peu rémunératrices.

Enfin, il fait observer que les études réalisées par Airparif, organisme indépendant, montrent que la qualité de l'air au-dessus et autour de la plateforme n'est pas alarmante et de toute façon moins polluée qu'au niveau du périphérique. Aéroports de Paris est d'ailleurs très attaché à maintenir des éléments de biodiversité sur la plateforme.

• En conclusion de ce point, et compte tenu des opinions divergentes exprimées, Mme la Présidente propose trois axes de réflexion au comité de suivi :

1/ progresser dans la qualification fine des vols de service public ;

2/ analyser dans le même temps les conditions pour que les missions de service public puissent être économiquement assumées par les exploitants ;

3/ étudier les possibilités de réduction des vols de transit.

Les membres de la Commission acceptent les pistes de réflexion et de travail proposées par Mme la Présidente.

Concernant le premier axe de travail, M. Dargent (conseiller de Paris) insiste sur la nécessité de prendre en compte, dans les travaux du comité, les missions de service public qui pourraient être réalisées sur d'autres plateformes du Grand Paris. Il rappelle par ailleurs que Mme la Maire de Paris s'était prononcée, lors de sa campagne, en faveur d'une transformation de la plateforme en base de loisirs.

3. Les nouvelles réglementations et les trajectoires

M. Leclère (DGAC DSAC-Nord) fait un rappel sur carte des trajectoires des hélicoptères dans l'environnement de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Puis il présente les projets d'urbanisme et les évolutions réglementaires pouvant affecter les trajectoires et/ou le trafic. M. Leclère mentionne en particulier :

- Le projet de construction des tours de grande hauteur à proximité du pont d'Issy-les-Moulineaux.

Le projet initial comportait trois tours de grande hauteur qui, pour des raisons de sécurité, ne pouvaient être survolées. Il était convenu, après étude de la DGAC et accord de la mairie d'Issy-les-Moulineaux, un contournement par le sud par les hélicoptères. Le projet a été récemment modifié : il n'y aurait plus qu'une seule tour de grande hauteur et la construction de deux immeubles de bureaux de petite hauteur. La DGAC devra faire une nouvelle étude pour adapter les trajectoires au contenu du projet modifié.

- l'entrée en vigueur du règlement européen du 28 octobre 2014 qui interdit les vols en transport public des monomoteurs dans les "zones hostiles habitées" (les zones densément peuplées sans possibilité d'atterrissage d'urgence).

Cette nouvelle réglementation devrait logiquement entraîner une diminution du nombre de mouvements. Il est toutefois trop tôt pour évaluer aujourd'hui précisément l'impact réel de cette nouvelle disposition sur le trafic.

Les discussions ont porté sur les points suivants :

- l'impact sur le trafic du règlement européen du 28 octobre 2014 et les nuisances sonores des hélicoptères :

M. Couderc (UFH) indique que la diminution d'activité résultant de l'entrée en vigueur du règlement reste pour le moment modeste dans la mesure où l'activité de transport public sur l'héliport était faible (8 % environ des heures de vol). Il signale que certains clients, compte tenu des nécessités, ont accepté de payer un surcoût pour l'utilisation de bimoteurs à la place des monomoteurs.

M. Galey (CA Grand Paris Seine Ouest) soulève la question des nuisances sonores des hélicoptères bimoteurs.

M. Couderc (UFH) précise que le bruit d'un hélicoptère provient principalement, non du moteur, mais des rotors et de l'interaction entre le rotor principal et le rotor de queue de l'appareil. Plus les hélicoptères sont récents, moins ils sont bruyants. M. Couderc ajoute que l'emploi des multimoteurs en zone urbaine dense, au niveau européen, est appelé à être généralisé à l'ensemble des activités des hélicoptères.

M. Charritat (Aéroports de Paris) invite les membres de la CCE à participer aux journées du patrimoine sur l'héliport. A cette occasion, ils pourront rencontrer des spécialistes de l'hélicoptère qui seront à leur disposition pour répondre à leurs questions.

- Le projet de construction de tours à Issy-les-Moulineaux

En réponse aux interrogations de M. Mathioudakis (Val de Seine Vert) sur le nouveau projet d'urbanisme, M. Leclère (DSAC-Nord) précise que la DGAC est automatiquement informée, pour avis, des permis de construire délivrés à proximité des installations aéronautiques. Ce qui a été le cas récemment. Le Directeur de l'Urbanisme de la mairie d'Issy-les-Moulineaux a confirmé que deux tours n'étaient plus d'actualité et la DGAC va se rapprocher de la mairie pour se faire préciser le contenu exact du projet afin d'étudier les trajectoires les plus adéquates.

4. Bilan des contrôles effectués et des plaintes

Le Major Lefranc (BGTA) présente le bilan des contrôles effectués pour l'année 2014.

- 289 services de contrôles (189 en 2013) ont permis de contrôler 897 mouvements d'hélicoptères (895 en 2013), ce qui signifie qu'en 2014 les contrôles ont été plus fréquents mais réalisés sur des durées plus courtes. La grande majorité des contrôles a été effectuée sur la zone géographique de ressort de la CCE (Grand Paris Seine Ouest jusqu'à Meudon) et quelques contrôles ont été faits sur les voies de cheminement.

- 7 infractions ont été relevées (3 en 2013) dont 2 infractions pénales transmises au Parquet (pour non respect d'altitudes de vol) et 5 procédures administratives (plaintes de riverains ayant donné lieu à vérifications) transmises à la DGAC et à la Préfecture.

- 28 plaintes ont été relevées en 2014 (12 en 2013) et sont très concentrées sur Issy-les-Moulineaux et Meudon, l'augmentation des plaintes sur ce secteur s'expliquant par des contraintes particulières de circulation aérienne imposées en 2014.

En réponse à une question de Mme la Présidente, le Major Lefranc (BGTA) précise que les infractions pénales peuvent donner lieu à des amendes ou des avertissements. Par contre, les procédures administratives n'étant pas des infractions (ex : hélicoptère du Samu qui quitte un

cheminement pour se diriger vers un hôpital) ne sont justiciables que d'une information à l'autorité administrative (préfecture, DGAC).

M. Riottot (Environnement 92) demande qu'un bilan soit fait sur les suites qui ont été données aux infractions transmises au Parquet en prenant en compte les sept ou huit dernières années.

M. Mitjavile (CACBH) souligne que les amendes et les plaintes ne sont pas forcément efficaces. Il convient surtout de tracer l'exploitant qui se met en faute systématiquement et, avec le soutien de la DGAC, faire pression sur lui en lui retirant, si nécessaire, son agrément.

M. Goujon (Maire 15^{ème}) demande à la brigade de la gendarmerie si elle dispose des moyens suffisants pour accomplir sa mission.

Le Major Lefranc précise qu'il dispose de 5 sous-officiers et d'un gendarme adjoint et qu'il peut bénéficier ponctuellement de renforts de la brigade d'Orly. La BGTA doit effectivement remplir plusieurs missions mais la question de l'importance des moyens n'a de sens que par rapport à une priorisation des objectifs assignés à la brigade.

En conclusion de ce point, Mme la Présidente prend note de la demande exprimée par M. Riottot d'un bilan historique des suites apportées aux infractions transmises au Parquet.

5. Election du Président du comité de suivi de la charte de qualité de l'environnement de l'héliport

M. Riottot, seul candidat à la présidence du comité de suivi de la charte, présente son parcours et sa vision concernant le comité de suivi de la charte et l'avenir de l'héliport.

M. Riottot précise qu'il n'est pas un partisan de la fermeture de l'héliport de Paris - d'Issy-les-Moulineaux. Des missions de service public doivent pouvoir y être assurées et la station hélicopteraire représente un espace vert de 12 hectares qui doit être préservé. Il est favorable à un renouvellement de la charte à renégocier, dans un climat de dialogue, avec toutes les parties : Etat, collectivités territoriales, associations, professionnels de l'aéronautique et leurs salariés.

La discussion a porté notamment sur les points suivants :

- la signature de la Charte : plusieurs membres de la Commission (M. Couderc, M. Provot, M. Mitjavile, M. Charritat, Mme la Présidente) ont fait valoir qu'il était difficile, voire juridiquement délicat (M. Charritat), d'être président d'une commission de suivi de la charte sans l'avoir signée. Conscient de cette difficulté, M. Riottot, partisan personnellement de la signer, s'engage à consulter les adhérents de son association sur cette question.

Lors de la discussion, M. Dargent (conseiller de Paris) et M. Mathioudakis (Val de Seine Vert) précisent qu'ils n'ont pas été non plus signataires de la charte compte tenu, à l'époque, du manque d'ambition de ce document. Ils sont favorables également à sa révision afin d'aboutir à un document qui prenne acte de l'évolution des mentalités et des impératifs du développement durable. M. Goujon (Maire 15^{ème}) tient à réaffirmer qu'il a toujours été favorable à la fermeture de l'héliport et à l'utilisation de l'espace aéroportuaire comme extension du parc Suzanne Lenglen et des installations sportives, la charte ne pouvant être qu'un dispositif transitoire.

- la composition de la Charte : M. Provot émet le souhait que la communauté d'agglomération GPSO puisse être représentée aux travaux du comité de suivi. M. Charritat est amené à préciser que la composition du comité de suivi (6 membres), à l'instar de celle de la commission, doit être équitablement répartie entre les trois collèges.

Mme la Présidente demande que les services de l'Etat et Aéroports de Paris consultent les membres de la commission pour que chacun des collèges déterminent ses représentants au comité de suivi.

Mme la Présidente soumet la candidature de M. Riottot au vote de la Commission.

M. Goujon fait part, à cette occasion, de son vif regret de ne pas être membre de la CCE en tant que Maire d'un arrondissement directement concerné par l'activité de l'héliport. Mme la Présidente fait valoir à M. Goujon qu'il a toujours la possibilité de participer aux réunions en tant qu'invité et de pouvoir y exprimer son point de vue en toute liberté.

M. Riottot est élu Président du comité de suivi de la charte à l'unanimité moins 2 abstentions.

* * *

Au terme de la réunion, Mme la Présidente rappelle les principales conclusions :

- M. Riottot, président du comité de suivi de la charte, consultera ses adhérents pour que son association s'engage dans un processus de signature de la charte actuelle, en prenant en compte à la fois les évolutions intervenues depuis 2006 et les perspectives d'une charte renouvelée.

- L'Etat et Aéroports de Paris consulteront les trois collèges pour qu'ils fassent connaître leurs représentants au comité de suivi.

- Un bilan des suites données aux infractions relevées et transmises par la Gendarmerie sera établi.

- Le comité de suivi travaillera à un approfondissement des missions de service public en prenant en compte, parallèlement, les contraintes économiques des exploitants qui les réalisent.

Le comité, avec la DGAC, réfléchira également à la question des vols de transit, à l'impact de la nouvelle réglementation européenne sur l'activité transport passagers, et à l'éventualité d'une approche plus métropolitaine de l'activité hélicoptère.

Sans autre point divers, Mme la Présidente, après avoir remercié les membres de leur participation, lève la séance.

* * *

20 AVR. 2015

la préfète, secrétaire générale
de la préfecture de la région Île-de-France
préfecture de Paris

Sophie BROCAS