

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

Procès-verbal

Réunion du 24 septembre 2019

Étaient présents :

Mme Magali Charbonneau, Présidente, Préfète, Secrétaire Générale de la Préfecture de la Région d'Île-de-France, Préfecture de Paris

Représentants des professionnels

M. Devouge – Groupe ADP
Mme Jensen – Groupe ADP
M. Couderc – Union Française de l'Hélicoptère
M. Moreau – Union Française de l'Hélicoptère

Représentants des collectivités territoriales

Mme Solans – Conseil de Paris
M. Goujon – Conseil de la Métropole du Grand Paris
M. Santini – Conseil de la Métropole du Grand Paris

Représentants des associations

Mme Sauvey – Environnement 92
M. Mathioudakis – Val de Seine Vert
M. Mitjavile – Comité de Sauvegarde des sites de Meudon
M. Birenbaum – Plate-forme des associations parisiennes d'habitants
M. Porté – Association XVIe Demain

Représentants des administrations

Mme Nessib – Préfecture d'Antony et de Boulogne-Billancourt
Mme Rétif – Préfecture de Police de Paris
Mme Spindel – Métropole du Grand Paris
M. Hacquin – Directeur UD75
Mme Baron – DRIEA
Mme Cam – DRIEA
M. Zavallone – DRIEA
M. Bouniol – DGAC
M. Lemoine – DGAC
M. Pascaud – DSNA
M. Choppin – Base aérienne 107 Villacoublay
Cdt Roehrig – BGTA
Adj Bernard – BGTA
M. Communeau – BGTA
M. Sineau – BruitParif

Ordre du jour

Bilans annuels 2018

• Bilan de l'activité de l'héliport (Groupe ADP).....	3
• Plaintes et missions de surveillance (BGTA).....	6
• Bruit aérien sur le secteur de l'héliport, cartes et évolution (BruitParif).....	7
Points divers.....	9

Mme Magali Charbonneau, préfète, secrétaire générale de la préfecture de la Région Île-de-France, préfecture de Paris, ouvre à 9 heures 30 la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux.

Après s'être présentée et avoir accueilli les participants par quelques mots de bienvenue, la nouvelle présidente de la CCE aborde le premier point de l'ordre du jour.

Bilans annuels 2018

Bilan d'activité de l'héliport (groupe ADP)

M. Devouge (Groupe ADP) présente les chiffres clés de l'activité 2018 et met en lumière les points suivants :

- la saisonnalité du trafic avec l'effet salon du Bourget qui se tient tous les deux ans en juin (pas de SIAE en 2018) ;

- un trafic plutôt stable avec une légère hausse en 2018 de 6,6 % : 9 649 mouvements en 2018 versus 9 054 mouvements en 2017.

- une stabilité également des vols de transit qui oscillent entre 4 000 et 5 000 mouvements avec une légère baisse.

- le seuil de 70 mouvements les week-ends et jours fériés prévu par arrêté n'a été franchi qu'une seule fois, le 14 juillet 2018, avec 75 mouvements dont 53 mouvements de service public.

- le seuil de 50 mouvements inscrit dans la charte a été dépassé deux fois en 2018. À la suite de ce dépassement, un renforcement des contrôles a été opéré par le gestionnaire pour faire respecter ce seuil.

- le trafic de nuit est stable.

Puis M. Devouge (Groupe ADP) fournit un premier éclairage sur l'activité 2019 (jusqu'à fin août 2019) :

On observe une baisse du trafic de -2,7 % par rapport à la période équivalente de l'année passée et de -7,4 % hors trafic généré par le Salon du Bourget en juin 2019.

→ Au terme de cette présentation, Mme la Présidente ouvre le débat aux questions et observations des membres de la Commission.

- M. Goujon (MGP) évoque les points suivants :

- la nécessité de l'envoi préalable des documents de présentation : M. Goujon déplore à nouveau que les documents présentés sur le trafic de l'héliport n'aient pas été communiqués en amont de la réunion contrairement à l'engagement pris par l'Administration à la précédente CCE. Il regrette également que les slides présentés à la dernière CCE n'aient pas été transmis comme promis après la réunion.

- la crédibilité des chiffres : M. Goujon met en doute l'impartialité des chiffres qui devraient être présentés par un organisme indépendant et non par le gestionnaire bénéficiaire de l'héliport.

- un trafic en hausse : le schéma du trafic sur 20 ans ne doit pas masquer la réalité d'un trafic hélicoptaire qui augmente depuis 3 ans et la pérennité des vols de transit qui devaient être normalement supprimés selon la Charte. Quant à la baisse du trafic annoncée pour 2019 (-2,7 %), elle résulte d'une baisse des vols de service public (-7,1 %) tandis que le trafic commercial continue de croître (+0,3 %).

– une utilité économique qui interroge : M. Goujon souligne les pointes de trafic en juillet et les week-ends qui semblent être l'indice de vols de tourisme et de confort.

– le flou des vols de « service public » : pour M. Goujon « on mélange des carottes et des navets » car il faudrait distinguer les vols de service public d'urgence des autres vols gouvernementaux et d'administration qui n'ont pas de réelle justification à utiliser l'héliport.

– Enfin, M. Goujon déplore l'absence de sanction en cas de dépassement des seuils de trafic.

- M. Mitjavile (Comité de sauvegarde des sites de Meudon) appelle de ses vœux la signature d'une nouvelle Charte limitant le trafic à un maximum de 10 000 mouvements par an, soit la moyenne du trafic des dernières années.

Il s'inquiète et dénonce l'augmentation du trafic de l'héliport en 2018 : +6,6 % n'est pas pour M. Mitjavile une « légère hausse », d'autant qu'elle s'inscrit dans une tendance à l'augmentation depuis trois ans. En 2019, les vols de transit semblent en augmentation.

- Avant de céder la parole à la DGAC pour des compléments sur l'activité de la plateforme, Mme la Présidente prend note de la demande réitérée de transmission des documents avant la tenue de la CCE. Cette transmission préalable est effectivement un principe de « bonne administration ». Mme la Présidente s'engage à ce que les documents soient effectivement communiqués en amont de la prochaine Commission.

Elle donne acte au gestionnaire de l'aéroport de l'honnêteté du travail statistique effectué. Sur ce sujet, M. Bouniol (DGAC) précise que la présentation de l'activité effectuée par ADP repose sur des statistiques de la Direction de l'Aviation Civile.

→ Éléments complémentaires sur l'activité (DGAC)

M. Bouniol (DGAC) apporte un éclairage complémentaire sur les points suivants :

– l'évolution du trafic depuis vingt ans montre une décroissance globale et une légère reprise de l'activité depuis 2016.

– le détail des 3 861 vols de service public, soit 40 % des mouvements en 2018 :

- Sécurité civile (Dragon) : 2 207
- SAMU : 1 007
- Gendarmerie : 402 Douanes : 12
- Armée : 138
- COTAM et vols militaire étrangers : 95

18 dérogations ont été accordées pour des missions de travail aérien en 2018.

– la répartition des machines : le gros du trafic est composé d'EC135 et d'EC145 qui sont des appareils de nouvelle génération.

– la trajectoire B, qui passe au-dessus du Bd Martial Valin, a été utilisée 104 fois (1,1 % du trafic, soit 2 vols par semaine). À fin août 2019, le taux d'utilisation de la trajectoire B était en baisse de 30 % par rapport à la même époque l'an dernier.

– les vols de nuit (entre 22h00 et 8h00) représentent 455 mouvements (4,7 % du trafic). Ce sont quasi exclusivement des vols de service public (16 vols civils).

– les vols de transit sont constitués à près de 85 % de vols de service public (4 984) dont :

- SAMU : 1888
- Sécurité civile : 898
- Gendarmerie : 483
- Douanes : 68
- Armée (MASA) : 749
- COTAM : 114

– plaintes reçues directement par la DSAC Nord : 2 plaintes sans suite en 2018, 1 plainte en cours de traitement en 2019.

→ Questions et observations de la Commission au terme de la présentation de la DGAC

• M. Santini (MGP) s'étonne de la tenue de la présente CCE compte tenu de la quasi-absence de réaction des habitants : 2 plaintes mentionnées par la DGAC sur Issy-les-Moulineaux en 2018 ! Il s'étonne également des efforts déployés contre l'héliport par son collègue de la Métropole du Grand-Paris, M. Goujon, efforts qualifiés de « mécénat humanitaire », étant donné que les cartes de bruit montrent que la nuisance sonore ne concerne pratiquement pas le 15^{ème} arrondissement mais plutôt les autres communes avoisinantes.

Pour M. Santini, la nuisance sonore générée par le trafic fluvial est autrement conséquente. Il annonce d'ailleurs qu'il va lancer une opération contre le bruit des péniches d'autant que certaines refusent de fonctionner avec des moyens qui pourraient contribuer à la réduction de la nuisance sonore (pile à hydrogène de l'usine Isséane).

• M. Mathioudakis (Val-de-Seine Vert) et M. Goujon (MGP) contestent les propos de M. Santini sur les plaintes : s'il y a peu de plaintes, c'est que les riverains connaissent très mal les possibilités de plainte, la démarche à suivre et l'existence d'un bureau de la gendarmerie en charge du contrôle aérien.

• M. Goujon (MGP) revient également sur plusieurs points :

– sur les vols de sécurité civile dits « Dragon », M. Goujon demande des précisions complémentaires sur les missions effectuées.

– sur les vols touristiques, M. Goujon déplore l'absence de modification de la réglementation actuelle autorisant les vols touristiques à partir de l'héliport si une pause d'une heure est faite sur une station voisine. Y a-t-il encore des vols touristiques utilisant la plateforme ?

– sur la trajectoire B qui suit le Bd Martial Valin, M. Goujon dénonce l'augmentation de la fréquentation de cette trajectoire en 2018 par rapport à 2017 (107 mouvements vs 67 mouvements), augmentation qui se poursuit en 2019 puisqu'à fin août 2019, on dénombre déjà 63 mouvements. M. Goujon s'indigne de la création de cette trajectoire voulue par le ministère de la Défense pour éviter que des hélicoptères ne s'écrasent sur ses bureaux et qui reporte le risque sur les habitants du 15^{ème}.

– Qu'en est-il de l'étude de BruitParif promise en CCE de décembre 2016 et dont les résultats devaient être communiqués en 2018 ?

Sur la nuisance subie par le 15^{ème} arrondissement, M. Goujon signale que la nuisance n'est pas négligeable : les cartes d'environnement sonore montrent que 3 000 personnes sont exposées à un bruit de plus de 45 décibels.

– Combien y a-t-il d'hélicoptères basés sur l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux ? Les présentations n'ont pas mentionné de chiffres.

Plaintes et missions de surveillance (BGTA)

→ La Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens commente les résultats de son activité 2018 sur sa zone globale de compétence, puis sur le périmètre spécifique de la CCE (*cf documents de présentation avec le détail par commune*)

Sur la zone globale de compétence de la BGTA, sont mentionnés : une relative stabilité du nombre de services, moins d'aéronefs contrôlés en 2018 du fait de l'absence de SIAE, une augmentation du nombre de plaintes qui sont passées de 4 à 10 du fait d'un changement de process (meilleure diffusion des coordonnées de la BGTA aux communes notamment qui renvoient les signalements des riverains). Une seule procédure a été établie à l'issue des signalements (infraction sur Sèvres).

Sur le périmètre spécifique de la CCE, les résultats sont les suivants : 81 postes effectués (contrôle aux jumelles télémétriques), 236 appareils contrôlés, 10 plaintes et 1 procédure établie (l'infraction à Sèvres de non-respect du cheminement).

Les premiers résultats sur 2019 montrent une augmentation du nombre de contrôles cheminement et aéronefs de 34 % du fait de la tenue du SIAE et un nombre faible de plaintes (4 plaintes) dont une infraction pour non-respect d'altitude.

→ Questions et observations de la Commission au terme de la présentation de la BGTA :

- M. Goujon (MGP) souligne la baisse des services effectués en 2018 (-13 %) et le peu de moyens dédiés aux contrôles des hélicoptères. Il demande quels sont les moyens en effectifs de la BGTA consacrés à cette mission de contrôle.

Le Commandant Roehrig (BGTA) précise qu'il dispose d'un effectif de 8 gendarmes affectés à la sécurité de l'héliport, au contrôle des trajectoires des hélicoptères et à la surveillance des drones.

Il confirme par ailleurs à Mme la Présidente que tous les riverains qui ont déposé plainte sont informés des suites données à leur signalement.

- M. Bouniol de la DGAC apporte quelques réponses aux questions précédentes soulevées par M. Goujon :

- sur les hélicoptères Dragon de la Sécurité civile : 2 hélicoptères Dragon sont basés sur l'héliport : l'un médicalisé est dédié aux urgences médicales, l'autre aux missions de sûreté.

- sur la trajectoire B (bd Martial Valin) : lors de son installation, le ministère de la Défense a demandé à la DGAC d'interdire le survol du site du ministère, non par souci de sécurité, mais pour une raison de sûreté : éviter la captation de données confidentielles et sensibles par des appareils volant à proximité.

Une nouvelle trajectoire survolant le périphérique a donc été choisie pour la continuité d'exploitation de l'héliport. Puis, à la demande de l'OCV (Organisme de Contrôle en Vol) dans un souci de meilleure sécurité, une nouvelle trajectoire a été décidée (trajectoire B) exclusivement réservée à un certain type d'hélicoptères ayant des charges importantes : hélicoptères du SAMU lourds (pour des raisons d'équipement, de personnel, de carburant), hélicoptères du SAMU transportant des blessés graves nécessitant des approches plus douces, hélicoptères RTE (filiale EDF) ayant une charge importante. L'utilisation de cette trajectoire B dérogatoire ne peut être empruntée que sur autorisation expresse. La DGAC souligne que cette trajectoire B, qui n'est utilisable que par des appareils bimoteurs, ne pose aucun souci de sécurité.

Il est précisé par ailleurs que les vols de transit ou la tour Triangle qui surplombera le ministère ne posent pas de problème de sûreté, la captation des données sensibles ne pouvant se faire que dans un rayon de proximité limité (150 à 200 mètres).

Enfin, si M. Bouniol (DGAC) reconnaît que le taux d'utilisation de la trajectoire B a augmenté en 2018 par rapport à l'année précédente, cette augmentation reste toutefois contenue et limitée (1 % du trafic).

- M. Santini (MGP) s'enquiert du projet de construction d'un mur autour du ministère de la Défense. Où en est-on de ce projet ?

Mme la Présidente note ce point mais précise que ce sujet d'aménagement urbain ne relève pas de la compétence de la Commission.

Bruit aérien sur le secteur de l'héliport, cartes, évolution (BruitParif)

→ Principaux résultats présentés par M. Sineau (BruitParif) (pour l'analyse détaillée, cf documents cartographiques)

– La carte de bruit aérien sur le secteur de l'héliport de l'héliport (établie en Lden, indicateur de bruit moyenné) et le décompte des populations exposées montrent que :

La population exposée à un bruit de plus de 55 dB(A) (seuil réglementaire) est réduite à une centaine de personnes qui sont toutes situées sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux.

La population exposée à un bruit de plus de 45 dB(A) (seuil préconisé par l'OMS) est de 3 000 personnes sur Paris, 9 500 personnes sur Grand-Paris Seine Oise, soit un total de 12 500 personnes exposées.

– La carte de cumul des bruits (bruit aérien, routier, ferroviaire) montre que sur le secteur il y a principalement un bruit routier. La contribution de l'héliport au bruit est vraiment dans la zone proche de l'héliport.

– L'évolution du bruit aérien en Lden depuis 2012 (mesures faites par le sonopode de Sèvres-Brimborion) montre des fluctuations allant de 47,9 dB(A) à 46,9 dB(A). On note une tendance à la baisse de 2012 à 2016 et une légère remontée depuis.

– L'évolution de l'indicateur NA50 qui mesure le nombre moyen quotidien de vols ayant généré au moins un bruit de 50 dB(A) en LAmox (pic de bruit) montre également depuis 2012 une tendance à la diminution du nombre de survols jusqu'en 2016 puis une légère remontée jusqu'en 2018.

– La distribution des pics de bruit (LAmox) par plage de bruit ne fait pas apparaître de tendance nette : on ne peut pas dire qu'il y ait eu une augmentation du nombre de survols bruyants ou au contraire une augmentation de survols silencieux.

M. Sineau (Bruitage) précise que tous les éléments sont disponibles sur les sites de Bruitage (carto.carto.bruitparif.fr et rumeur.bruitparif.fr). Des extractions personnalisées peuvent être faites sur ces sites.

Il indique également que l'étude évoquée par M. Goujon avait été envisagée fin 2016 en CCE. Bruitage avait fait une proposition technique et financière à laquelle il n'a pas été donné suite.

→ Questions et observations de la Commission

- M. Goujon (MGP) regrette que le travail présenté aujourd'hui par Bruitage ne corresponde pas au projet d'étude envisagé en décembre 2016.

Il évoque également un projet d'étude envisagé à la CCE de 2017 avec l'appui de la DGAC et de Bruitage sur l'éventualité de création de trajectoires plus directes afin d'atténuer le bruit des hélicoptères. M. Goujon demande ce qu'il en est des suites données à ce projet.

Enfin, M. Goujon (MGP) rappelle à nouveau que le Conseil de Paris a adopté un amendement sur la fermeture de l'héliport, amendement intégré dans le Plan Climat qui prévoit le non renouvellement de la concession de l'héliport en 2024 et la réalisation en lieu et place d'une extension du parc Suzanne Lenglen. De même, le projet de PPBE du Conseil de la Métropole a été amendé afin de prendre en compte davantage les nuisances sonores de l'héliport. Il s'offusque que des décisions votées par des organes délibérants ne soient pas prises en compte aujourd'hui par l'État et la DGAC.

- Mme la Présidente, en réponse, précise qu'elle a déjà répondu sur la question de l'étude. Elle fait observer aussi que l'étude de qualité présentée aujourd'hui par Bruitage est d'ores et déjà très éclairante sur la réalité de la situation.

Elle indique que des discussions vont se poursuivre avec l'exécutif de la Ville de Paris. Elle tient à souligner l'importance cruciale des vols sanitaires d'urgence (Samu, Sécurité civile) et le rôle essentiel qu'a joué l'héliport lors des événements de novembre 2015. Cette mission de service public doit être poursuivie. Il y a un équilibre à trouver et Mme la Présidente ne doute pas que l'intelligence collective permettra de trouver une solution acceptable.

- Mme Solans (Conseil de Paris) confirme et soutient les propos de M. Goujon sur le non renouvellement de la concession de l'héliport et son remplacement par un espace vert (PCAET) ainsi que sur le PPBE métropolitain qui se préoccupe de la pollution sonore de l'héliport. Elle entend l'importance des vols d'urgence mais fait observer que, sur les 10 000 vols, les vols de service public ne sont que 3 861. Le trafic commercial d'hélicoptères au-dessus de Paris pose question face aux enjeux environnementaux.

M. Goujon (MGP) rappelle que le préfet de Région en 2010, après l'annonce de la fermeture à terme de l'héliport par le ministre des Transports de l'époque, avait présenté à la CCE un plan de répartition des hélicoptères dans le Grand Paris avec la création de 4 à 5 hélisitations

- M. Mathioudakis (Val-de-Seine Vert) interroge Bruitage : une seule station de mesure à Sèvres, est-ce suffisant ?

Pour Bruitage, la station de Sèvres a l'avantage d'avoir un historique suffisamment long pour permettre un suivi de l'évolution sonore. Aujourd'hui, il n'y a pas de projet d'équipement supplémentaire, la priorité est donnée aux stations de mesure des grandes plateformes parisiennes.

S'adressant à M. Goujon, M. Mathioudakis fait part de sa crainte que, derrière les espaces verts, se cache la réalité d'une volonté de bétonnage.

Sur ce point, M. Goujon (MGP) rappelle l'engagement de Mme la Maire de Paris à ne faire de l'héliport qu'une extension d'espace vert et d'équipements sportifs, lui-même s'opposant à toute construction d'immeuble.

- M. Mitjavile (Comité de sauvegarde des sites de Meudon) évoque trois sujets :

- la stabilité du bruit moyen par survol alors qu'il avait été avancé que le remplacement des hélicoptères par des appareils plus modernes allait générer une réduction du bruit.

- l'intérêt persistant des associations pour la réalisation d'une étude sur des trajectoires plus directes et moins bruyantes (de Villacoublay vers le bois de Meudon).

– le désir de reprise des travaux du comité de suivi de la charte qui avaient permis d'obtenir des avancées, avec comme objectif la signature d'une nouvelle charte permettant de stabiliser le trafic de l'héliport (limite de 10 000 mouvements).

- M. Couderc (UFH) partage l'intérêt des associations pour la réalisation d'une étude sur des trajectoires hélicoptères plus directes pour réduire l'impact environnemental.

Il explique la stabilité du bruit moyen par survol en dépit des progrès techniques par la réglementation européenne imposant des appareils plus lourds pour les missions sanitaires.

Enfin, M. Couderc fait observer que la BGTA a réalisé 81 surveillances d'une demi-journée et contrôlé 236 appareils en 2018 pour une seule infraction détectée. Il se demande si la mobilisation de tels moyens humains pour ce type de contrôle est une réelle priorité.

- M. Lemoine (DGAC) précise que la question des nouvelles trajectoires directes a bien fait partie des travaux sur le projet de nouvelle charte. Un paragraphe dédié confirmait que les services de l'État apporteraient leur concours pour analyser la pertinence du projet (sécurité, études d'impact). La DGAC fait observer qu'une ligne directe vers la patte d'oie en forêt de Meudon est séduisante sur le papier. En pratique, ne plus survoler 50 000 habitants pour en survoler 30 000 autres s'avère plus délicat.

Concernant les résultats de l'étude de BruitParif, M. Lemoine (DGAC) attire l'attention sur le fait que, tous modes de transport confondus, 85 à 90 % de la population de Paris est exposée à des niveaux de Lden supérieurs à la limite réglementaire (55 dB) et qu'à cet égard la contribution de l'héliport à ces niveaux de bruit est inexistante dans les chiffres.

Conclusion des débats :

Au terme de la discussion, Mme la Présidente considère que le comité de suivi est une bonne instance pour échanger et faire avancer les choses.

Elle propose que ce comité se réunisse pour finaliser le projet de nouvelle charte à soumettre au vote de la prochaine Commission plénière. Mme la Présidente précise que si le projet de nouvelle charte est finalisé rapidement, elle provoquera la réunion d'une CCE plénière sans attendre le délai d'un an.

Points divers

- Renouvellement triennal du collège des associations de riverains et de défense de l'environnement et du collège des représentants des professions aéronautiques

M. Hacquin (DRIEA) informe qu'un courrier sera adressé aux collèges des associations de riverains et aux professionnels de l'aéronautique pour qu'ils fassent connaître leur proposition de renouvellement des membres les représentant à la CCE.

- Point d'information sur le projet de centre Bus provisoire RATP

Mme la Présidente confirme que ce projet a fait l'objet d'un report sine die de la part de la Ville de Paris.

* * *

Sans autre point divers, Mme la Présidente, après avoir remercié l'ensemble des participants, lève la séance.

(La séance est levée à 11 heures 30)

La Préfète, secrétaire générale
de la préfecture de la région Île-de-France
préfecture de Paris

Magali CHARBONNEAU