

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

*
* *
*

Procès-verbal

Réunion du 28 janvier 2021

Etaient présents :

Mme Magali Charbonneau, Présidente, Préfète, Directrice de Cabinet de M. le Préfet de Région d'Île-de-France, Préfet de Paris

Représentants des professionnels

M. Devouge – Groupe ADP (+ pouvoir de M. Mazurkiewicz)
Mme Jensen – Groupe ADP (+ pouvoir de M. Houeix)
M. Couderc – Union Française de l'Hélicoptère
Mme Moreau - Union Française de l'Hélicoptère

Représentants des collectivités territoriales

M. Deniziot – Conseil Régional d'Île-de-France
M. Goujon – Conseil de la Métropole du Grand Paris
M. Gauducheau – Conseil de la Métropole du Grand Paris (pouvoir de M. Santini)
Mme Pariset – Conseil de la Métropole du Grand Paris
Mme Pitrou – Conseil Départemental des Hauts-de-Seine
M. Sitbon – Conseil de Paris

Représentants des associations

M. Riottot – Environnement 92
M. Valon – 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
M. Tourlière – Boulogne Environnement

Représentants des administrations

M. Hacquin – Directeur UD75 DRIEA
M Fruit – Chef de base de Paris – Défense et Sécurité Civile
M. Bouniol – DGAC – DSAC-Nord
M. Lemoine – DGAC – DSAC-Nord
M. Pascaud – Chef de la circulation aérienne -DSNA
M. Choppin – Base aérienne 107 Villacoublay
Major Coran – BGTA
M. Sineau – BruitParif

Invitée

Mme Afchain (Ville de Paris)

Ordre du jour

Bilans annuels 2019-2020

• Bilan de l'activité de l'héliport (Groupe ADP).....	3
• Plaintes et missions de surveillance (BGTA).....	5
• Bruit aérien sur le secteur de l'héliport, cartes et évolution (Bruitparif).....	6
Points divers.....	8

Mme Magali Charbonneau, préfète, Directrice de Cabinet du Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, ouvre à 9 heures 30 la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Héliport de Paris-Issy-les Moulineaux (séance en visio et audio conférence)

Après avoir accueilli les participants, Mme la Présidente rappelle les points inscrits à l'ordre du jour.

A la demande de M. Riottot (Environnement 92), il est acté par Mme la Présidente la réunion d'un groupe de travail technique pour avancer sur la question de la Charte de l'environnement de l'héliport en vue d'inscrire ce point à la prochaine séance plénière de la Commission.

Bilans annuels 2019-2020

Bilan d'activité de l'héliport

→ Présentation Groupe ADP :

M. Devouge (Groupe ADP) présente les chiffres clés de l'activité 2020 en soulignant les éléments suivants :

- une relative stabilité de l'activité depuis 2017 oscillant entre 9 000 et 10 000 mouvements et une chute importante du trafic en 2020 de près de -30 % (\approx 6 300 mouvements en 2020) du fait de la crise sanitaire et de ses conséquences sur l'économie

- le trafic transit traité par la tour de contrôle de l'héliport oscille autour de 4 000 mouvements sur l'année, en moindre régression que le trafic de l'héliport.

- l'évolution mensuelle du trafic montre : une stabilité en début d'année ; un effondrement à partir du 1^{er} confinement ; puis une remontée à partir de juillet-août pour atteindre en septembre et octobre un niveau d'activité similaire à celui de 2019 ; enfin, une chute de nouveau à partir de novembre avec le 2^{ème} confinement.

- En 2020, le trafic quotidien n'a jamais dépassé les 50 mouvements, même pendant les mois de septembre et d'octobre.

- le seuil de 50 mouvements les week-ends inscrit dans la charte n'a jamais été dépassé en 2020 et ne l'a été qu'une seule fois en 2019 lors sur Salon du Bourget.

- La répartition des vols commerciaux et privés / vols de service public est de 58 % / 42 % (60 % / 40 % en 2019).

- le trafic de nuit reste marginal et suit la tendance baissière globale du trafic (une vingtaine de mouvements nocturnes par mois en moyenne).

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

- M. Goujon (MGP, maire du XVe) évoque les points suivants :

- Il remercie Mme la Préfète d'avoir honoré l'engagement pris sur la transmission des documents nécessaires préalablement à la présente réunion.

- Il rappelle sa position exprimée à de nombreuses reprises à l'égard de la plateforme : souhait d'une baisse du trafic pour diminuer les nuisances dans l'attente espérée de la fermeture de l'héliport en décembre 2024 ; souhait également d'une répartition équilibrée du trafic d'hélicoptères dans toute la Métropole.

- Il met en doute la fiabilité des chiffres qui devraient être présentés par un organisme indépendant et non par l'exploitant bénéficiaire de l'héliport.

- Pour M. Goujon, les chiffres présentés en 2020 n'ont pas de signification à cause de la crise Covid. D'ailleurs, dès que le confinement cesse, la croissance des vols reprend (+1,1 % en septembre 2020).

Si l'on se place dans une perspective plus large, le trafic était d'ailleurs sur un trend d'augmentation depuis trois ans et la légère baisse enregistrée en 2019 n'était due qu'à la baisse des vols de service public. Les vols de transit se maintiennent à un niveau très élevé (4 000 mouvements en 2020) ainsi que les vols de week-ends (une cinquantaine par week-end). Le niveau important des vols le week-end semblant être l'indice du maintien de vols touristiques qui profitent d'une faille de la législation.

- Il renouvelle enfin son souhait d'avoir un détail des vols dits de « service public » afin de distinguer les vols d'urgence des autres vols gouvernementaux en distinguant : Samu, Sécurité Civile (Dragon), Gendarmerie, Douanes, Armée.

Au terme de l'intervention de M. Goujon, Mme la Présidente fait observer qu'il ne lui paraît pas illégitime que l'exploitant ADP rende compte de son activité devant la Commission. La DGAC, service de l'État, veille également à l'impartialité des chiffres communiqués.

- Une discussion s'engage sur les vols de transit, vols qui n'utilisent pas l'héliport mais qui sont suivis par la tour de contrôle de la plateforme : M. Lemoine (DGAC) précise que la compétence de la tour de l'héliport couvre l'ensemble des vols de transit de la moitié sud de l'Île-de-France et même au-delà et qu'une proportion de ces vols de transit ne passe pas à proximité de Paris.

Pour éclairer le phénomène, Mme la Présidente demande à la DGAC de préparer une analyse statistique géographique des vols de transit (*cf infra page 5*)

→ **Compléments d'informations sur l'activité (DGAC)**

M. Lemoine (DGAC) précise les points suivants :

- les vols de service public sur la plateforme (42 % en 2020) : la crise sanitaire a pu avoir un impact sur la répartition des vols. Il est proposé de mettre à jour la répartition des vols de service public qui avait été faite en 2019.

- les vols de transit ont subi une baisse prononcée de -16,7 % en 2020, d'autant plus remarquable que les vols de service public d'évacuation sanitaire et de transfert des patients vers la province ont été soutenus en 2020 (88 % de vols de service public parmi les vols de transit).

- 86 mouvements ont emprunté la trajectoire B (survolant une partie du XVe), en 2020, soit 1,3 % des vols, étant précisé que cette trajectoire comporte des virages moins prononcés pour les patients qui sont en urgence vitale.

M. Goujon (MGP, maire du XVe) estime que cette trajectoire B est un « scandale » pour les riverains du XVe. Il fait observer une augmentation de la part des vols empruntant cette trajectoire en 2020 par rapport aux années précédentes : 1,3 % versus 1,1 % en 2018, sachant qu'en 2019 il avait été annoncé une baisse de 30 % des vols trajectoire B.

Mme la Présidente précise qu'il convient de raisonner en nombre de vols et non en pourcentage. La DGAC précise qu'il y a eu 79 vols trajectoire B en 2019 et 86 en 2020. Cette différence traduit une augmentation des vols d'évacuation sanitaire de patients en urgence et l'utilisation accrue d'hélicoptères lourds de l'Armée qui ont plus de difficulté à utiliser la trajectoire A.

M. Pascaud, chef de la circulation aérienne de l'héliport, confirme la forte mobilisation de l'héliport pour les évacuations sanitaires vers la province, notamment lors du 1^{er} confinement, avec une augmentation des plages horaires pour permettre ces missions.

M. Couderc (UFH) précise que des opérateurs ont été sollicités en relais pour assurer des missions de service public liées au service médical urgent. Ces vols ne sont pas comptabilisés comme des missions Samu mais sont des missions en support.

• Au cours de la discussion, Mme la Présidente demande à la DGAC de fournir deux types d'informations complémentaires :

- Sur les vols de transit : une analyse statistique rapide détaillant par segment de distance de l'héliport les vols de transit, ceci afin d'éclairer l'impact des nuisances sonores des vols en transit.

- Une analyse de l'impact de la crise sanitaire sur les vols avec en particulier une vision plus détaillée de la typologie des vols de services publics et des vols en général.

Ces documents seront communiqués aux membres de la Commission après la réunion.

Plaintes et missions de surveillance (BGTA)

→ Le Major Coran de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA) commente les résultats de son activité des 3 dernières années 2018-2019-2020 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 (Paris et petite couronne) : relative stabilité du nombre de services et de contrôles d'aéronefs, mais net recul des plaintes des riverains et des procédures.

Le Major Coran signale que, depuis 2008, la BGTA est devenu la porte d'entrée des plaintes grâce à un partenariat mené avec le gestionnaire ADP, l'Aviation Civile, les communes.

- Sur le périmètre spécifique de la CCE (5 communes), les résultats sont les suivants : 71 postes effectués (contrôle aux jumelles télémétriques), 211 appareils contrôlés, 3 plaintes.

Sont détaillés les plaintes reçues et les secteurs privilégiés en termes de postes et d'appareils contrôlés (Sèvres et Paris) en 2020.

Sont rappelés également le modèle de PV simplifié – très peu utilisé par les riverains qui craignent de s'engager – et les coordonnées de la BGTA.

→ Questions et observations

• Les suites des contrôles effectués (*question de Mme la Présidente*)

La BGTA précise les résultats des trois dernières années :

2018 : 1 procédure.

2019 : 2 procédures.

2020 : zéro.

Le Major précise que les procédures se soldent souvent par une contravention ou un rappel à la loi. Le rôle de la BGTA est avant tout préventif beaucoup plus que répressif.

• Les effectifs et la baisse des services : M. Goujon (MGP) observe une baisse sensible des services si l'on prend comme point de référence l'année 2017 et non 2018 (baisse de -13 % des services en 2018 versus 2017). Il demande à la BGTA si les effectifs annoncés à la dernière CCE (effectif de 8 gendarmes) sont suffisants pour mener à bien ses missions.

Le Major précise que ses effectifs (8 gendarmes + 3 réservistes) sont tout à fait suffisants pour mener à bien la mission de surveillance des cheminements et des trajectoires. Quant au nombre de services réalisés, il dépend de paramètres dont la gendarmerie n'a pas forcément la maîtrise (conditions météorologiques, trafic).

- Sur le faible dépôt de plaintes :

Pour M. Goujon (MGP), le faible dépôt de plaintes s'explique d'une part par la méconnaissance par les riverains de la BGTA, en dépit des efforts de communication effectués par cette dernière, et d'autre part par le fait que les gens pensent que cela n'est pas la peine. Il ne faut pas confondre la nuisance subie par les riverains et le dépôt de plainte qui ne donnera pas de résultat.

Pour M. Couderc (UFH), il ne peut y avoir plainte que s'il y a violation de la loi ou d'un règlement. Or les violations de la circulation aérienne sont un épiphénomène dans l'activité hélicoptère. Ce n'est pas le nœud du problème pour réduire l'impact environnemental de cette activité.

Pour M. Valon (Val-de-Seine Vert), le faible dépôt de plaintes s'explique aussi par le fait qu'il est très difficile pour un riverain de déterminer l'altitude ou la trajectoire d'un hélicoptère.

Sur ce dernier point, le Major Coran souligne que la BGTA ne demande pas aux riverains d'être techniciens. Déterminer la hauteur et le cheminement d'un hélicoptère est très difficile et nécessite des moyens (jumelles télémétriques) et une expérience. Si les riverains se sentent gênés par les hélicoptères pour une raison particulière, il faut qu'ils appellent la BGTA qui fera les contrôles nécessaires pour objectiver les choses.

M. Tourlière (Boulogne Environnement) se félicite de la présence de son association au sein de la CCE. Il précise que l'une des missions des associations est de fournir le maximum d'informations à ses adhérents sur les cheminements, les hauteurs de survol, etc. ce qui permet de désamorcer un certain nombre de plaintes.

M. Lemoine (DGAC) fait le constat d'un nombre de plaintes très faible sur l'héliport comparativement à un aéroport d'aviation générale qui en reçoit très sensiblement plus (de l'ordre d'une centaine par an). La Commission est effectivement un bon relais vers les associations et les élus pour diffuser des informations utiles aux riverains.

- Le modèle de PV de dépôt de plainte : *les associations sont-elles autorisées à diffuser le modèle de PV simplifié ? (M. Riottot – Environnement 92).*

Le Major répond tout à fait favorablement à cette demande. Il signale aussi l'intérêt et la nécessité d'avoir une discussion entre la gendarmerie ouverte au dialogue et les plaignants.

Mme Jensen (Groupe ADP) indique qu'ADP, qui fonctionne en partenariat avec la Gendarmerie et la DGAC, communiquera aux membres de la CCE un moyen supplémentaire de signaler un problème de survol sur le site *Entrevoisins* du Groupe ADP.

En conclusion de ce point, Mme la Présidente souligne l'importance d'informer les riverains sur la disponibilité et la rigueur de la Gendarmerie pour analyser avec eux les éventuelles infractions.

Bruit aérien sur le secteur de l'héliport : relevés, cartes, évolution (Bruitparif)

→ Présentation par Bruitparif

- M. Sineau (Bruitparif) rappelle tout d'abord des éléments de contexte :

- l'échelle des niveaux de bruit avec les risques associés : M. Sineau souligne notamment les effets extra-auditifs des nuisances sonores de la plage 40-50 dB pouvant entraîner des conséquences sur la santé.

- les valeurs de référence en Lden utilisées dans la réglementation (55 dB) ou dans les recommandations de l'OMS (45 DB en Lden et 40 dB en Ln).

- la carte du bruit aérien de l'Île-de-France montrant que 4 % de la population est exposée à des niveaux de bruit > à 55 dB en Lden (15 % de la population à plus de 45 dB).

- la carte de bruit de l'aérien de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux : une centaine de riverains est exposée à plus de 55 dB en Lden (12 000 à 13 000 riverains à plus de 45 dB en T1+T3).

• Puis M. Sineau aborde les résultats des dernières mesures réalisées (*cf slides de présentation pour le détail de la présentation*)

Les principales conclusions sont les suivantes :

- une tendance à la baisse du bruit entre 2012 et 2016 en lien avec une décroissance des survols. Puis une augmentation du bruit en 2017 et une certaine stabilité en 2018 et 2019.

- une diminution sensible du niveau de bruit en 2020 du fait de la pandémie et de la baisse d'activité (-1,3 dB en Lden en 2020).

- une tendance à l'augmentation de la proportion des survols les plus bruyants (LAmax > 75 dB) qui est passée de 4 à 8 % entre 2012 et 2020. Dans le même temps, la part des vols les moins bruyants a également augmenté.

Sur ce dernier point, M. Sineau indique qu'il faudrait creuser l'analyse pour comprendre les raisons de ces deux tendances inverses. On peut imaginer que la réduction du trafic en 2020 n'a pas porté sur les aéronefs les plus bruyants.

→ Questions et observations

• M. Riottot (Environnement 92) souligne les effets extra-auditifs du bruit sur les pathologies cardio-vasculaires notamment et la nécessité de remplacer les indices Lden d'énergie sonore moyennée par des indicateurs événementiels.

M. Sineau (Bruitparif) indique que la synthèse de DEBATS, vaste étude épidémiologique sur les impacts du bruit aérien, est sortie. Cette étude est très riche sur les effets extra-auditifs du bruit.

• M. Goujon souligne pour sa part le doublement des survols les plus bruyants depuis 2012. Il fait état du courrier adressé par le Président Ollier de la Métropole du Grand Paris à la préfecture pour la réalisation d'une étude portant sur les modifications des trajectoires de survol afin de diminuer les nuisances sonores. La Métropole a proposé de participer au cofinancement de cette étude. M. Goujon rappelle que, depuis 2016, le projet d'étude demandé sur cette question n'a pas avancé.

Enfin, M. Goujon demande à Bruitparif si la station de mesure installée à Sèvres est suffisante pour mener ses travaux.

M. Sineau (Bruitparif) indique que Bruitparif est tout à fait ouvert à participer à l'étude évoquée par M. Goujon qui nécessite effectivement un montage financier et une collaboration étroite des services de la DGAC.

Sur les moyens de mesure, M. Sineau (Bruitparif) reconnaît qu'une deuxième station serait utile mais fait état du coût de cet équipement et des besoins importants exprimés par ailleurs par les aéroports d'aviation générale. Il indique qu'il est aussi possible d'intervenir en réalisant des campagnes de mesures ciblées.

• En conclusion de ce point, Mme la Présidente demande à la DGAC, lors de l'analyse qu'elle fera de l'impact de la crise Covid sur le trafic, de bien regarder si des hélicoptères plus bruyants auraient volé pour remplir certaines missions, notamment sanitaires.

Mme la Présidente indique qu'elle est favorable à l'étude sur les trajectoires, même s'il reste encore à faire un tour de table financier. Elle propose une réunion technique courant février 2021 avec Bruitparif et les parties concernées (ADP, DGAC, UDEA, groupe Charte...) pour relancer les travaux de la Charte et entamer une réflexion sur les modalités de cette étude complémentaire.

Points divers

- Point d'information sur les études urbaines de la Ville de Paris (à la demande des associations de riverains)

Mme Afchain (Ville de Paris) indique que la Ville de Paris a lancé une étude comportant 2 lots. Cette étude en est à son tout début.

Mme Afchain en précise les objectifs : réduire l'emprise de l'héliport, repenser les espaces publics, améliorer la desserte du site, réorganiser l'Aquaboulevard, la cité des frères Voisin, et agrandir et réaménager le parc Suzanne Lenglen. Elle souligne que cette étude dépasse le cadre seul de l'héliport pour concerner plus globalement une zone élargie.

L'étude comporte 2 lots : le premier lot concerne le devenir de l'héliport avec pour finalité de trouver le scénario le plus adapté au diagnostic ; le deuxième portera sur la validation d'études urbaines programmatiques et environnementales avec pour finalité d'aboutir à une stratégie opérationnelle de transformation de la zone.

Le prochain COPIL aura lieu dans deux semaines afin de réaliser un diagnostic des lots 1 et 2.

Points de discussion :

- La participation du comité de suivi de la charte au COPIL :

M. Riottot (Environnement 92) demande la participation d'un représentant du CSC au COPIL pour faire entendre la voix des riverains.

Mme Afchain (Ville de Paris) précise que la Ville de Paris envisage de mener en parallèle une concertation avec les riverains. Dans ce cadre, il doit être possible de trouver un outil de suivi qui permette d'intégrer un représentant du comité. Mme Afchain en discutera avec la Préfecture afin de convenir d'une solution adaptée.

Mme la Présidente précise qu'il revient à la Ville de Paris, en tant que maître d'ouvrage, de choisir les participants au COPIL. La proposition de Mme Afchain paraît judicieuse : réfléchir à un volet concertation permettant d'associer d'une façon ou d'une autre le comité de suivi de la charte.

- Rappel de la position de l'État sur l'héliport

Mme la Présidente rappelle la position de l'État sur le devenir de l'héliport : l'État est favorable à une réduction de l'emprise et du trafic de l'héliport pour réduire les nuisances sonores mais reste fermement attaché au maintien des missions régaliennes effectuées depuis ou à destination de l'héliport. Les attentats de 2015 et la crise sanitaire actuelle ont montré à quel point l'héliport est indispensable aux activités de sécurité civile et autres activités régaliennes.

- Le « potentiel urbanistique » de la Plaine de Vaugirard

M. Valon (Val-de-Seine Vert) rapporte un article du Parisien, en date du 2 janvier, dans lequel un proche de M. Goujon parlait « du potentiel urbanistique gigantesque » de la zone de l'héliport et demande à M. Goujon (MGP) d'apporter des précisions sur ce propos.

M. Goujon (Maire du XV^e, MGP) confirme et soutient les propos tenus à propos de la Plaine de Vaugirard. Cette zone de 35 ha comporte notamment le réaménagement de la cité des Frères Voisin, de l'ensemble Aquaboulevard et de la zone en face de la porte de Sèvres côté SMA.

Il précise, comme il l'a affirmé à de nombreuses reprises, qu'il n'a jamais été question de construire sur la zone d'emprise (7,5 ha) de l'héliport dont la vocation, en cas de fermeture de l'héliport, serait d'être végétalisé, voire peut-être de servir à des installations sportives.

M. Birenbaum tient à rappeler que son association (Plateforme des Associations d'Habitants) est fermement hostile depuis vingt ans à l'urbanisation de la zone de l'héliport.

- Les vols de Sécurité Civile : M. Goujon (Maire du XV^e, MGP) souhaiterait que l'on se penche sur l'enclave de 400 m² occupée par la Sécurité Civile sur l'héliport et qui est « exploitée sans respect d'aucune norme ».

Il signale par ailleurs que les hélicoptères peuvent se poser sur les hélisations des hôpitaux, comme celle de l'hôpital Georges Pompidou qui s'est spécialement équipée de projecteurs récemment.

Mme la Présidente fait observer que les vols de Sécurité Civile n'ont pas d'horaires et que tous les hôpitaux ne sont pas équipés d'hélisation, les élus ne l'ayant pas souhaité.

- L'étude des trajectoires

M. Lemoine (DGAC) soutient le projet d'étude des trajectoires cofinancée par la MGP qui permettra d'objectiver le sujet. Il prévient toutefois qu'il n'y a malheureusement pas de solution miracle sur le sujet, que les solutions possibles peuvent aboutir à des transferts de nuisances d'une population vers une autre un peu moins nombreuse et que ce type de solution est difficilement acceptée en 2021.

- Les suites de la réunion

Au terme de la séance, Mme la Présidente rappelle les principales suites à donner à la présente CCE :

- Organisation d'une réunion technique courant février, à l'initiative de M. Hacquin (DRIEA), pour relancer les travaux sur la Charte et étudier les modalités de faisabilité de l'étude sur les trajectoires.

- Transmission par mail des éléments d'analyse complémentaire de la DGAC et d'ADP sur deux points :

- distribution par segment de distance des vols de transit ;
- analyse plus fine de l'impact de la crise sanitaire sur la typologie des vols et des types d'aéronefs utilisés.

- Autorisation donnée par la BGTA aux associations et aux élus de diffuser le modèle de PV simplifié et les coordonnées de la BGTA.

* * *

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

(La séance est levée à 11 heures 45)

La Préfète,
Directrice de Cabinet,

Magali CHARBONNEAU