

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

\*  
\* \*  
\*

**Procès-verbal**

**Réunion du 11 février 2022**

**Étaient 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. Couturier – Groupe ADP (Directeur du Bourget et des aéroports d'aviation générale)  
Mme Jensen – Groupe ADP  
M. Kaddouch – Groupe ADP  
M. Bollon – Groupe ADP  
M. Couderc – Union Française de l'Hélicoptère  
Mme Moreau - Union Française de l'Hélicoptère (+ pouvoir de M. Tréneuil ?)  
M. Houeix

Représentants des collectivités territoriales

M. Deniziot – Conseil Régional d'Île-de-France  
M. Goujon – Conseil de la Métropole du Grand Paris  
Mme Martin – Conseil de la Métropole du Grand Paris (pouvoir de M. Santini)  
Mme Pitrou – Conseil Départemental des Hauts-de-Seine  
M. Sitbon – Conseil de Paris  
M. Lert – Ville de Paris (Adjoint au Maire en charge de la transition écologique)  
M. Viard

Représentants des associations

M. Riottot – Environnement 92  
M. Mitjavile – Comité de Sauvegarde des sites de Meudon  
M. Birenbaum – Plate-forme des associations parisiennes d'habitants

Représentants des administrations

M. Hacquin – Directeur UD75 DRIEAT  
Mme Cam – UDEAT75  
Mme Guerreiro - UDEAT75  
M. Berton – Secrétaire Général de la Préfecture des Hauts-de-Seine.  
Mme Zahm – Ministère de la Transition Écologique  
M. Bouniol – DGAC – DSAC-Nord  
Mme Leblond - DGAC  
M. Pascaud – Chef de la circulation aérienne –DSNA  
Cheffe d'Escadron Guillemaud – GTA de Paris-Orly  
Major Coran – BGTA  
M. Sineau – BruitParif

## Ordre du jour

### Bilans annuels 2021

- Bilan de l'activité de l'héliport (Groupe ADP), complété par la DGAC.....3
- Plaintes et missions de surveillance (BGTA).....4
- Bruit aérien sur le secteur de l'héliport : relevés, cartes et évolution (Bruitparif).....7

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

Mme la Présidente rappelle les points inscrits à l'ordre du jour. Puis il est procédé à un tour de table des participants.

## **Bilan d'activité de l'héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux 2021**

### **→ Présentation Groupe ADP :**

Mme Jensen (Groupe ADP) présente les chiffres clés de l'activité 2021 en soulignant les éléments suivants :

- Après une année 2020 fortement impactée par les fermetures dues au Covid qui enregistre une forte baisse du trafic (6 376 mouvements) ;

- Une légère reprise d'activité en 2021 (7 286 mouvements) sans atteindre toutefois le niveau de 2019 (9 070 mouvements).

- Une baisse, également des vols de transit : 5 000 mouvements en 2019, 4 200 mouvements en 2020 et 4 100 mouvements en 2021.

- En 2020 et en 2021, le trafic les week-ends n'a jamais dépassé les 50 mouvements, inscrits dans la charte. Il 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 :

- pour les vols hors transit : 33 % de vols de service public et 67 de vols commerciaux ou privés ;

- pour les vols de transit : 81.% de vols de service public et 19 % de vols commerciaux ou privés.

- le trafic de nuit poursuit sa tendance à la baisse avec moins de vols de nuit en 2021 (444 mouvements) qu'en 2020.

- Sont enfin détaillés les événements qui se déroulent sur la plateforme – Journée du Patrimoine avec 1 500 visiteurs, clubs des partenaires avec visites d'écoliers, participation à la Semaine Européenne du Développement Durable – ainsi que les certifications QSE de la plateforme et les audits biodiversité réalisés (audit flore en 2014, évaluation triennale de la biodiversité dans le cadre de l'Association Aéro-Biodiversité).

**→ 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 :

- M. Goujon réaffirme son opposition, ainsi que celle de la Ville, au maintien de l'héliport en pleine ville. Il attend 2024 avec impatience pour permettre un autre aménagement du site afin de répondre aux besoins légitimes des riverains (promenades, pratiques sportives, etc.).

- Il réitère également sa demande d'une élaboration des statistiques par un organisme indépendant et non par l'exploitant bénéficiaire de l'héliport et la DGAC.

- Il fait le constat d'une reprise de l'activité presque au niveau de 2019 après la période particulière de 2020. Quant aux vols de transit, on observe leur stabilité alors que la charte prévoyait leur suppression. Il réitère sa demande d'une analyse statistique des vols de transit par segments de distance de l'héliport.

Il estime que 50 vols d'hélicoptères les week-ends est un nombre « énorme » pour les riverains.

Enfin, M. Goujon considère que les développements d'ADP, dans sa présentation, sur les animations et le respect de la biodiversité sont une « propagande ». Il serait plus opportun d'étendre le parc Suzanne Lenglen et les installations sportives.

- M. Sitbon (Conseil de Paris) soutient les propos de M. Goujon et dénonce en particulier les vols de nuit qui apportent des nuisances considérables aux habitants du quartier populaire des Frères Voisins.

- Mme la Présidente considère que le terme de « propagande » est inadéquat et fait confiance à la DGAC sur son objectivité dans la restitution de l'activité. Elle demande à la DGAC si elle peut apporter des précisions sur les vols de service public.

M. Bouniol (DGAC) détaille les vols de service public aussi bien pour le trafic de l'héliport que pour les vols de transit :

#### Trafic de l'héliport : vols de service public

Les vols de service public de l'héliport (33 % des vols) sont composés principalement des vols DRAGON de la Sécurité Civile (56 %) et des vols SAMU (35,4 %).

Le reste se décompose de la façon suivante : les vols COTAM (3,4 %), les vols de Gendarmerie (1,8 %), des vols militaires (MEDIATOR 0,4 %, COSAQUE 0,5 %, CERBERE 0,8 %) et des vols RAPACE (0,6 %) de surveillance de l'espace aérien en provenance de Villacoublay.

#### Vols de transit : vols de service public

81,5 % des vols de transit sont des vols de service public.

Les vols de service public sont pour l'essentiel des vols de SAMU (47,4 %) et des vols DRAGON (15,8 %) de Sécurité Civile. Viennent ensuite les vols de Gendarmerie (10,4 %) et les vols RAPACE (10,3 %) de surveillance de l'espace aérien. Enfin, les vols COTAM (2,1%) et les vols militaires (COSAQUE 4,3 %, CERBERE 3,6 %, MEDIATOR 2,9 %).

M. Goujon, maire du XVème, dénonce le flou de la notion de vol de « service public » et souhaiterait avoir le détail des missions des vols DRAGON et des vols militaires. Il estime par ailleurs qu'un vol ministériel ne peut être qualifié de vol de service public. M. Goujon s'étonne enfin que les vols de SAMU utilisent l'héliport alors qu'un certain nombre d'établissements hospitaliers disposent d'hélistation (cf Pompidou) plus sûres pour les urgences.

Mme la Présidente remercie la DGAC pour ses efforts de transparence concernant le détail des vols de service public. Elle précise que les vols DRAGON assurent des missions régaliennes de secours à la personne ou de surveillance ou d'accompagnement des opérations de police.

### **Brigade de la Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA) : plaintes et missions de surveillance.**

#### **→ Présentation par la BGTA (2020-2021)**

Le Major Coran de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA) d'Issy-les-Moulineaux commente les résultats de l'activité de sa Brigade pour la période 2020-2021 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 (Paris et petite couronne) : un peu moins de services en 2021 qu'en 2020 (95 vs 105), néanmoins un peu plus d'aéronefs contrôlés (311 vs 294), plus d'appels de riverains (12 vs 4), pas de procédure d'infraction.

- Sur le périmètre spécifique de la CCE (5 communes), sont détaillés en 2021 les plaintes reçues (12 dont 8 sur Issy-les-Moulineaux) et les secteurs privilégiés en termes de postes et d'appareils contrôlés (Paris et Sèvres).

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

Trois problèmes principaux ont été évoqués lors des discussions :

- La nécessité d'une meilleure sensibilisation pédagogique à effectuer auprès de la population pour faciliter des signalements pertinents.

- Les effectifs de la BGTA consacrés au contrôle aérien et à la réception des plaintes.

- La question de la réorganisation du transport par hélicoptère en Ile de France

### Sensibilisation pédagogique des populations

• M. Goujon (maire du XV<sup>e</sup>) tient à rappeler que le problème essentiel n'est pas celui des infractions à la réglementation mais des nuisances générées auprès des populations par les milliers de vols d'hélicoptères.

Quant à la faiblesse des dépôts de plaintes, ce n'est pas « la peur du gendarme » qui l'explique mais la méconnaissance par la population de ce qu'est une infraction et des moyens existants de pouvoir exprimer leurs réclamations. Il rappelle qu'ADP avait proposé lors de la précédente CCE des moyens supplémentaires pour signaler les survols intempestifs.

• Mme Jensen (groupe ADP) précise que sur le site *Entrevoisins* et à l'adresse mail [plaintesAAG@adp.fr](mailto:plaintesAAG@adp.fr) les riverains peuvent déposer leurs signalements qui arrivent directement dans sa boîte mail. Mme Jensen indique également travailler en étroite collaboration avec la BGTA et la DGAC s'agissant de la transmission et du suivi des plaintes.

Le Major Coran (BGTA) confirme centraliser toutes les plaintes quelles que soient leur provenance : ADP, DGAC, mairies, associations.

• M. Sitbon (Conseil de Paris) souhaiterait qu'un document soit réalisé permettant à la fois de mieux sensibiliser les riverains à ce qui est permis et ce qui est constitutif d'une infraction s'agissant des survols des hélicoptères et de préciser les différentes possibilités et adresses pour déposer des signalements et des plaintes.

• M. Riottot (Environnement 92, FNE IDF) précise qu'il répercute à ses adhérents tous les messages de la BGTA mais qu'il est souvent très difficile de joindre téléphoniquement la Brigade.

• M. Couturier, Directeur de l'aéroport du Bourget, des aérodromes d'Aviation générale et de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux, propose pour accompagner ce document l'organisation de demi-journées de type Portes ouvertes, dont le contenu serait à définir avec la BGTA et la DGAC, pour informer sur ce que font les opérateurs de l'héliport et engager un dialogue avec les riverains.

Cette proposition suscite une vive opposition de M. Goujon (Maire du XV<sup>e</sup>) et de M. Sitbon (Conseil de Paris). M. Goujon qualifie cette proposition de « propagande » pour valoriser le transport par hélicoptère. Pour M. Sitbon, sa demande portait uniquement sur un document synthétique mentionnant par ailleurs les adresses utiles pour faire une réclamation.

M. Couderc (UFH) s'étonne de la réaction de M. Goujon à cette proposition. M. Goujon souhaite la fermeture de l'héliport mais il conviendrait aussi, pour que le débat soit équilibré, qu'il indique à ses administrés ce que l'on fait sur cet héliport et à quoi il sert. M. Couderc précise que

des progrès sont réalisés petit à petit avec des appareils de moins en moins bruyants. Et il fait observer que les hélicoptères du SAMU appartiennent à des entreprises commerciales qui réalisent à cette occasion une mission de service public. Si on ferme l'héliport, il faut préciser avec exactitude l'activité que l'on souhaite supprimer.

M. Goujon indique qu'il n'a aucune hostilité à l'égard des hélicoptères mais qu'il souhaite simplement une autre organisation de leur activité (*cf point ci-dessous sur la réorganisation du transport par hélicoptère*)

M. Couturier (Groupe ADP) précise qu'il ne s'agissait de sa part que d'une simple proposition pour engager un dialogue et donner une dimension interactive à la sensibilisation pédagogique souhaitée mais qu'il est prêt à retirer cette proposition si elle n'est pas acceptée.

- Au terme de la discussion, Mme la Présidente acte la préparation d'un document pédagogique par ADP et la DGAC pour aider à mieux définir ce qui est normal et ce qui ne l'est pas en matière de survol par les hélicoptères ainsi qu'à qui s'adresser pour déposer une réclamation.

#### Les effectifs de la BGTA

Enfin, M. Goujon s'enquiert des effectifs de la BGTA puisqu'à la dernière CCE, avait été signalée une baisse des effectifs depuis 2017. Les effectifs de la BGTA sont-ils suffisants ?

Le Major Coran (BGTA) conteste avoir déclaré à la dernière CCE que ses effectifs étaient insuffisants. Ses effectifs (8 gendarmes et 4 réservistes) sont suffisants pour effectuer les missions de surveillance. Sa brigade dispose même d'un réserviste supplémentaire par rapport à l'an dernier. Mme la Présidente confirme, en se référant au PV de la dernière CCE, les propos tenus par le Major.

M. Goujon demande que les effectifs de la BGTA soient communiqués à chaque CCE et que soit fourni, depuis les 5 dernières années, un tableau des effectifs avec le volume des missions consacrées au contrôle aérien et aux dépôts des plaintes.

Mme la Présidente enregistre et laisse le soin à la Gendarmerie de transmettre ce qui est transmissible par écrit directement au Maire du XVIe.

#### La réorganisation du transport par hélicoptère en Île-de-France

M. Goujon (mairie du XVIe) estime que les missions confiées aux hélicoptères pourraient être effectuées sur d'autres plateformes plutôt que d'être concentrées dans une zone urbaine de 200 000 à 300 000 habitants. Cette réorganisation du trafic sur d'autres plateformes avait d'ailleurs été présentée par le préfet Canepa il y a une douzaine d'années avec la création de quelques hélisitations et l'utilisation d'aérodromes situés plus en périphérie.

M. Sitbon (Conseil de Paris) est en accord avec la position exprimée. Il faut certes agir de façon réfléchie mais il faut supprimer tous les vols qui ne sont pas absolument indispensables. Tout le reste doit s'organiser autrement.

Mme la Présidente fait observer que ce sujet a déjà été débattu en CCE. Effectivement une demi-douzaine de sites avait été identifiée mais aucun de ces sites n'a donné suite face à l'opposition des élus.

Puis Mme la Présidente définit à nouveau la position de l'État sur le sujet : des vols de service public régaliens, indispensables au bon fonctionnement de la société, doivent être basés sur l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux. C'est une position constante de l'État. Il n'y a pas de débat là-dessus. Les attentats de novembre 2015 et la crise sanitaire actuelle ont montré à quel point l'héliport est indispensable aux activités de sécurité civile et autres activités régaliennes. L'État échange avec la ville de Paris pour recentrer davantage l'activité de l'héliport sur les activités régaliennes.

M. Goujon conteste totalement cette analyse.

## 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 (55 dB) ou Ln (50 dB) utilisées dans la réglementation (55 dB) ou dans les recommandations de l'OMS (45 dB en Lden et 40 dB en Ln).

- Puis M. Sineau détaille les résultats des mesures réalisées à partir de la station de mesure installée à Sèvres (*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.

- Un niveau de bruit en augmentation en 2021 avec la reprise d'activité sans atteindre toutefois le niveau de bruit en Lden et le nombre de survols détectés en 2019.

- Une tendance à l'augmentation de la proportion des survols les plus bruyants ( $L_{Amax} > 75$  dB) qui est passée de 4 à 8 % entre 2012 à 8 % en 2019 puis à 10 % en 2021. Dans le même temps, en sens inverse, la part des vols les moins bruyants a également augmenté.

- Enfin, M. Sineau signale que Bruitparif participe à l'étude Motus pilotée par Airbus Helicopters sur les solutions de réduction du bruit. Dans cette étude qui débute en 2022, une enquête de gêne et de perception sera menée par l'Université Gustave Eiffel auprès d'un panel de 700 à 750 riverains autour de l'héliport. Bruitparif participera à la réalisation des mesures de bruit qui seront mises en regard de l'enquête de perception. Les résultats de l'étude sont attendus pour l'automne 2023.

### → Questions et observations

Les discussions ont porté principalement sur :

- Le projet d'étude sur la modification des trajectoires.
- L'éventualité d'une ou deux stations supplémentaires et/ou des campagnes ciblées.
- La mesure du bruit par des indicateurs adaptés.

- M. Goujon (Maire XV<sup>e</sup>) voit dans les résultats des travaux de Bruitparif une confirmation de l'aggravation de la situation avec en particulier une augmentation des survols les plus bruyants qui sont passés de 4 % en 2012 à 10 % en 2021.

M. Goujon rappelle que la Métropole du Grand Paris avait proposé une étude sur la modification des trajectoires de survol afin de diminuer les nuisances sonores. Il demande où en est ce projet.

Par ailleurs, il relève dans la présentation de Bruitparif la nécessité d'une deuxième station et/ou des campagnes de mesures ciblées et appuie cette proposition.

- M. Riottot (Environnement 92) insiste également sur la nécessité de réaliser l'étude sur les nouvelles trajectoires. Il exprime aussi le souhait de l'installation d'une deuxième station à proximité de l'héliport, à Issy-les-Moulineaux.

Enfin, M. Riottot souligne que l'indice Lden est inadapté pour mesurer les nuisances sonores des hélicoptères qui sont générateurs de bruits intermittents.

- M. Lert (Adjoint au Maire de Paris en charge de la transition écologique) indique que la Ville de Paris prend le sujet de la pollution sonore de l'héliport avec beaucoup de sérieux. C'est un problème de santé publique majeur et la Ville de Paris souscrit aux propos tenus par les élus parisiens.

M. Lert souligne que le Plan définitif d'amélioration de l'environnement sonore parisien, après la phase de consultation publique de 2 mois, sera adopté et comportera une partie relative à l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux. Des discussions sont en cours avec l'ensemble des services de l'Etat et la Préfecture de Paris.

- M. Couderc (UFH) fait observer que l'UFH avait signalé que l'augmentation des manœuvres contraintes pouvait générer plus de pics de bruit. L'UFH est donc favorable au projet d'étude de trajectoires plus douces qui permettent précisément une diminution des nuisances sonores et un meilleur respect des règles de bonne conduite.

C'est pour cela que les hélistations, du fait de l'absence d'espace autour, génèrent plus de nuisances sonores du fait des manœuvres brusques. M. Couderc indique avoir participé à la mission Canepa, s'être déplacé sur les sites alternatifs envisagés et s'être rendu compte que les nuisances sonores auraient été plus importantes du fait de l'absence d'espace pour les manœuvres des hélicoptères.

M. Couderc partage l'opinion émise sur l'inadéquation de l'indicateur Lden pour mesurer le bruit des hélicoptères.

- M. Goujon (Maire du XV<sup>e</sup>) souligne qu'on ne peut pas comparer les nuisances générées par 10 000 vols sur un seul héliport avec celles d'une demi-douzaine de sites supportant un trafic bien inférieur (de 1 000 à 2 000 vols)

- M. Sineau (Bruitparif) répond aux questions et observations :

- Sur le financement de l'étude sur les nouvelles trajectoires : la participation potentielle de MGP et d'ADP (25 000 €) ne représente que la moitié du coût de l'étude qui avait été estimé à l'époque. A cette insuffisance s'ajoute aujourd'hui l'absence d'outils à jour de modélisation du bruit des hélicoptères, ce qui renchérit le coût de l'étude.

Effectivement, l'ajout d'une ou deux stations permanentes et/ou la réalisation de campagnes de mesures sont des pistes à creuser. Les capteurs de type Méduse sont aujourd'hui moins onéreux que les stations de mesure d'il y a quelques années.

Mais il faut aussi s'interroger sur l'articulation de tout cela avec l'étude Motus qui aboutira en 2023.

- L'indicateur Lden n'est pas adapté pour retranscrire la gêne des survols d'hélicoptères. C'est pour cela qu'un focus a été fait sur la mesure en LAmax, indicateur événementiel.

- Les survols les plus bruyants (> 75 dB) en augmentation ne représentent qu'un ou deux vols par jour. Cela étant, plus de 80 % des vols présentent des LAmax > 65 dB, niveau de bruit qui occasionne une gêne sérieuse.

- Au terme de la discussion, Mme la Présidente demande à Bruitparif de faire à la Commission une proposition précise pour avancer sur les pistes évoquées tout en tenant compte des travaux de l'étude Motus. Cette proposition chiffrée sera ensuite partagée avec les différents financeurs potentiels.

M. Sineau (Bruitparif) prend acte de cette demande et fournira une proposition à la Commission.

\*\*\*

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

*(La séance est levée à 10 heures 55)*

La Préfète, Directrice de Cabinet,  
du Préfet de la Région Ile-de-France,  
Préfet de Paris

Margali CHARBONNEAU  
Margali Charbonneau

12 JUIL. 2022