

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

*
* *
*

Procès-verbal

Réunion du 21 décembre 2016

Etaient présents :

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

Représentants des professionnels

M. Couderc – Union Française de l'Hélicoptère
Mme Dreyssé – Groupe ADP
M. Mazurkiewicz – Groupe ADP

Représentants des collectivités territoriales

M. Deniziot – Conseil Régional d'Île-de-France
M. Galey – EPT Grand Paris Seine Ouest
Mme Komitès – Conseil de Paris
M. Szmaragd – EPT Grand Paris Seine Ouest

Représentants des associations

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

Personnes invitées

Mme Baron – DRIEA/UD75
Mme Baysset – DGAC
M. Boucher – BGTA
M. Bouniol – DGAC
Lieutenant-Colonel Chalons – Base aérienne 107 Villacoublay
Mme Chatton – EPT Grand Paris Seine Ouest
M. Coran – BGTA
Mme Didelon – DRIEA/UD75
M. Goujon – Maire du 15^e arrondissement de Paris

Mme Gravier – Groupe ADP
M. Hacquin – DRIEA/UD75
Mme Lasserre – DGAC
M. Mourareau – DRIEA/UD75
M. Panchout – Mairie de Paris
M. Pascaud - DGAC
M. Ribeiro – BruitParif

Ordre du jour

1. Bilans

- Bilan de l'activité de l'héliport (ADP).....4
- Compléments sur le bilan d'ADP et impact de l'installation du Ministère de la Défense à Balard sur les trajectoires d'arrivée et de départ (DGAC)5
- Plaintes, missions de surveillance (BGTA).....6

2. Pistes de réflexion et de travail pour la révision de la Charte de l'Environnement de 20077

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 d'Île-de-France, préfecture de Paris.

1. Bilans

➤ Présentation des résultats d'activité (groupe ADP)

Mme Dreyssé (Groupe ADP) souligne les caractéristiques de l'activité de la plateforme :

- une activité saisonnière avec des pics d'activité en juin lorsque se tient le Salon du Bourget (les années impaires) ;
- une baisse du trafic depuis 2012 en dessous de 10 000 mouvements par an (le seuil fixé par la charte étant de 12 000 mouvements) ;
- la faiblesse du trafic de nuit avec toutefois, depuis 2014, des pointes mensuelles de secours à 140 mouvements ;
- un trafic de transit à 4 000 mouvements annuels un peu au-dessus du seuil de 3 500 mouvements fixé par la charte ;
- à fin octobre 2016, une baisse de près de 10 % du trafic de la plateforme par rapport à la même période de l'an dernier et de 5,2 % du trafic total (trafic de la plateforme + vols de transit) ;
- le seuil de 70 mouvements /jour les week-ends et jours fériés prévu par arrêté n'a pas été franchi depuis sa mise en place et le seuil de 50 mouvements prévu par la charte a été dépassé deux fois en 2016 ;
- une légère augmentation des vols de service public de la plateforme en 2016 (45 % des vols versus 43 % en 2015) et une stabilité des vols de service public pour les vols de transit (84 %) ;
- l'activité de la plateforme est réalisée à 73 % par des appareils basés sur la plateforme.

Questions et observations des membres de la commission :

- M. Goujon (Maire 15^e) exprime son insatisfaction des résultats présentés puisqu'ils montrent qu'il n'y a pas de baisse du trafic. M. Goujon regrette qu'il n'y ait aucune étude réalisée sur les nuisances sonores et sur la pollution engendrées par l'héliport.

Mme la Présidente prend note des remarques de M. Goujon en précisant que les statistiques confirment une tendance baissière du trafic.

- Mme Komitès (Conseil de Paris) rappelle la position de Mme la Maire de Paris qui souhaite ne conserver que les vols sanitaires et de sécurité et opérer une mutation de la plateforme vers un site d'espace vert et de détente. Mme Komitès souhaiterait avoir le détail des vols de l'héliport en direction du Bourget.

Mme la Présidente indique que l'Etat maintient son besoin d'un héliport et non d'une hélistation pour pouvoir effectuer correctement les urgences sanitaires. Elle fait observer que lors de la nuit du 13 novembre 2015, ce sont 6 SAMU hors Ile-de-France qui se sont posés sur l'héliport.

M. Goujon (Maire 15^{ème} arrt) précise qu'il partage la position développée par Mme Komitès et regrette que le schéma directeur d'implantation d'héliports et d'hélistations en région parisienne annoncé en 2011 n'ait jamais vu le jour. Par ailleurs, M. Goujon indique que le corps médical préfère qu'un hélicoptère sanitaire se pose directement dans l'hôpital afin d'éviter une rupture de charge dommageable pour les blessés graves.

M. Mathioudakis (Val-de-Seine Vert) remercie l'ensemble des parties présentes à la Commission pour le travail accompli depuis plusieurs années. Il se félicite des prises de position récentes en faveur des espaces verts pour le futur de la plateforme au lieu du "bétonnage" qui avait autrefois la préférence.

➤ **Compléments sur le bilan d'ADP et présentation de l'impact de l'installation du ministère de la Défense à Balard sur les trajectoires d'arrivée et de départ de l'héliport. (par la Direction Générale de l'Aviation Civile)**

L'intervention de M. Bouniol (DGAC-DSAC Nord) a porté sur 3 sujets :

1/ la décomposition des vols de service public

- M. Bouniol détaille tout d'abord les vols de service public effectués sur la plateforme (*cf slide en annexe*). Il s'agit d'environ 4 000 mouvements, soit 45 % du trafic de l'héliport. Ne sont pas compris les hélicoptères de RTE, filiale d'EDF, qui effectuent le suivi et l'entretien des lignes à haute tension et qui pourraient être assimilés à des vols de service public. Les 55 % de vols privés sont des vols de travail aérien, des vols commerciaux de transport public et privé.

- Puis il détaille les vols de transit service public (*cf slide en annexe*), soit environ 3 500 mouvements (84 % des vols de transit).

Mme Komitès demande la décomposition des 55 % de vols privés. M. Bouniol (DGAC/DSAC Nord) ne peut répondre précisément à cette question dans la mesure où les opérateurs sont souvent multi-activités.

M. Couderc (UFH) rappelle les résultats de l'étude faite à la demande du Parlement à partir des factures des compagnies :

Sur 80 000 heures de vols non militaires réalisées par an (dont 30 % en région parisienne) les résultats sont les suivants :

. 35 % (30 % en région parisienne) sont des missions de soutien à l'économie et à l'industrie : travaux publics aériens, travaux d'imagerie.

. 30 % (60 % en région parisienne) sont des missions de délégation de service public : Samu, surveillance des réseaux de communication et de transport d'énergie ;

. 15 % (0,4 % en région parisienne) sont des vols d'instruction des équipages ;

. 12 % (0 % en région parisienne) sont des vols d'essais des appareils ;

. 8 % sont des vols de tourisme et de transports.

2/ le trafic de nuit de l'héliport le 13 novembre 2015

Un éclairage est fourni sur le trafic de l'héliport la nuit du 13 novembre 2015. Les événements tragiques ont nécessité la réouverture de l'héliport entre 22 heures et 3 heures. 6 hélicoptères ont utilisé simultanément l'héliport.

3/ les mesures nécessitées par l'installation du Ministère de la Défense à Balard.

M. Bouniol détaille tout à la fois (*cf slide en annexe*) les risques, les mesures de sûreté ainsi que les mesures de sécurité mises en place (création d'une zone interdite, analyse et expertise des nouvelles trajectoires d'arrivée et de départ).

Au terme de l'exposé de la DGAC, Mme la Présidente ouvre le débat aux questions ou observations des membres de la Commission.

- M. Goujon (maire 15^e) souligne qu'il ne souhaite pas supprimer le trafic hélicoptères mais simplement défendre une meilleure répartition et efficacité de ce trafic dans la perspective du Grand Paris et de la desserte de l'agglomération parisienne. Très sensibilisé à la question du terrorisme, M. Goujon ne souhaite pas que l'affaire du 13 novembre serve "d'alibi" à la conservation de l'héliport alors qu'une multiplicité d'hélistations et de plateformes pourrait améliorer la performance des services de secours. De l'exposé entendu et des nouvelles trajectoires, M. Goujon retient que l'actuel héliport est "dangereux" et que la nouvelle route passe au-dessus des habitations du 15^e.

- Mme Komitès (Conseil de Paris) estime que si les transports sanitaires à partir de l'actuel héliport ne sont pas à remettre en question, il conviendrait néanmoins de mettre en place un schéma directeur des différentes stations : on ne peut continuer à concentrer tout le trafic sur un seul héliport. Il faudrait par ailleurs avancer sur la réduction des vols privés.

- M. Szymaragd (EPT Grand Paris Seine Ouest) est favorable au maintien de l'héliport mais limité aux vols sanitaires et de secours. S'il est légitime de réfléchir à des approches qui respectent la sécurité du Ministère de la Défense, il conviendrait aussi d'analyser les moyens pour réduire les nuisances des riverains.

Mme la Présidente fait observer que tout le trafic ne converge pas sur le seul héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux. Il y a aussi l'héliport du Bourget, celui de Toussus-le-Noble et 25 aérodromes en Ile-de-France.

Mme la Présidente souligne également qu'une hélistation ne peut remplacer un héliport avec une piste de décollage. Compte tenu de l'emport élevé d'un hélicoptère sanitaire, la solution de l'hélistation conduit, pour des motifs de sécurité de décollage, à limiter le kérosène et donc le rayon de desserte de l'hélicoptère de plus de 200 km. Il est impératif par ailleurs de conserver l'héliport pour desservir 2 grands hôpitaux du sud-ouest parisien (Pompidou et Necker) faute d'autres emplacements disponibles.

➤ **Plaintes et missions de surveillance (par la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens)**

- M. Coran, commandant de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens, présente le bilan des contrôles effectués pour l'année 2016 :

112 services de contrôle des trajectoires ont permis de contrôler 231 aéronefs en 2016 sur la zone globale de compétence de la BGTA et 67 services de contrôle pour 141 aéronefs contrôlés sur le périmètre de la CCE.

Le moindre nombre de contrôles en 2016 qu'en 2015 tient à plusieurs raisons : s'était tenu en 2015 le Salon du Bourget qui nécessite toujours un renforcement des contrôles ; la brigade a été également très fortement mobilisée par des missions de sûreté sur l'héliport avec l'installation du ministère de la Défense.

Par ailleurs, 4 appels de riverains ont été enregistrés. M. Coran (BGTA) précise, en réponse à une question, que ces appels n'ont pas donné lieu à l'établissement d'une procédure dans la mesure où les cas signalés n'ont pas fait apparaître de manquement aux règles de la circulation.

M. Boucher (BGTA) précise que lorsque des plaintes sont déposées, la gendarmerie se déplace et effectue des contrôles de proximité en y associant souvent le riverain qui a porté plainte. M. Boucher invite la mairie contactée par des riverains à orienter ces derniers vers son unité.

M. Mitjaville (Comité de sauvegarde des sites de Meudon) souhaiterait pouvoir disposer a posteriori d'une analyse informatique des trajectoires.

Sur ce point, M. Couderc (UFH) précise que la DGAC dispose des tracés radars, les chevelus. M. Couderc indique que les trajectoires sont respectées dans la quasi-totalité des cas, sauf erreur exceptionnelle de pilotage ou raison impérieuse d'y déroger. Les cas de non-respect

des trajectoires sont marginaux (moins de cinq cas par an). Affirmation que confirme Mme Lasserre (DGAC) qui signale d'une part que les pilotes qui accèdent à l'héliport disposent d'une qualification spéciale et que d'autre part il y a un suivi radar de la Navigation Aérienne de tous les aéronefs de la zone. Si un hélicoptère dévie de sa trajectoire, il est immédiatement prévenu.

- Est abordée ensuite la question des sanctions judiciaires et administratives. Les infractions sont sanctionnées par des amendes. M. Coran (BGTA) en cite quelques exemples. Mme Lasserre (DGAC) complète en précisant les sanctions administratives : le pilote en infraction est traduit en commission de discipline (pilote privé) ou conseil de discipline (pilote professionnel) avec à la clé des possibilités de retrait temporaire ou définitif de licence de vol.

2. Pistes de réflexion et de travail pour la révision de la charte de l'environnement de 2007

➤ Après avoir rappelé l'historique et fait un rapide bilan de la Charte, M. Riottot, président du comité de suivi de la charte, détaille les trois points qui ont été abordés lors de la réunion du comité de suivi du 25 novembre 2016 :

1/ le nombre de vols :

M. Riottot précise que le comité a travaillé dans la perspective d'un maintien de l'héliport sur le site actuel. La limite du trafic est fixée aujourd'hui à 12 000 mouvements par an. Depuis trois ans, on observe une évolution à la baisse. Toutefois les parties n'ont pu se mettre d'accord sur le trafic annuel maximum à inscrire dans la nouvelle charte.

2/ une meilleure connaissance du parc des hélicoptères

L'objectif fixé est d'aboutir à un état des lieux permettant une meilleure connaissance des typologies d'appareils fréquentant la plateforme et de leurs nuisances sonores.

3/ maîtriser et contrôler les trajectoires

L'idée étant d'évaluer les différentes trajectoires selon les destinations et les hélicoptères qui les utilisent. Bruitparif pourrait être associé à ces travaux.

M. Riottot conclut sa présentation en indiquant que ces sujets restent encore largement ouverts et à débattre entre les partenaires. Normalement la révision de la charte pourrait aboutir dans le courant de l'année 2017.

En réponse à Mme la Présidente, M. Mazurkiewicz (Groupe ADP) confirme qu'Aéroports de Paris mobilisera les ressources qui seront jugées nécessaires pour progresser dans les travaux du comité de suivi (Bruitparif, Airparif).

➤ Les observations des membres de la Commission ont porté sur les points suivants :

- Le Lieutenant-Colonel Chalons (BA 107 Villacoublay) apporte son éclairage sur le sujet des hélistations. En matière sanitaire, la création d'hélistations induira une multiplication des mouvements nécessaires pour l'entraînement des pilotes qui n'ont pas droit à l'erreur. Par ailleurs, la multiplication des mouvements dans une zone interdite soulève également un problème de sûreté aérienne. Il précise enfin que la base aérienne de Villacoublay contribue aussi aux missions de service public (transports d'organes).

- Mme Komitès (Conseil de Paris) précise qu'elle ne souhaite pas une multiplication des hélistations. Elle indique que la mairie de Paris acceptera de travailler à la révision de la charte mais qu'elle ne la signera pas compte tenu du souhait de modification du site.

- M. Galey (EPT GPSO) confirme que GPSO souhaite participer au travail d'amélioration de la Charte. M. Galey suggère également que la notion de vols de service public soit affinée pour dissiper les possibles ambiguïtés. Il évoque la nécessité d'améliorer l'information du public pour

que les riverains sachent à qui adresser leurs doléances. Enfin, M. Galey estime inacceptable que des vols touristiques soient organisés à partir de l'héliport en utilisant les failles de la réglementation actuelle qui les autorisent si une pause d'une heure est faite sur une station voisine. Il demande à la DGAC de remonter cette question auprès du Ministre pour modifier la réglementation.

- M. Boucher (BGTA) indique que la Gendarmerie accepterait que les bulletins municipaux des communes concernées communiquent les coordonnées de la BGTA pour que les riverains puissent enregistrer leurs plaintes.

* * *

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

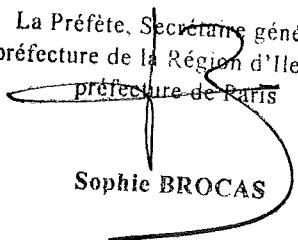
- Aéroports de Paris et la DGAC apporteront leur concours pour conduire les études permettant une analyse plus fine des nuisances ;
- Des actions d'amélioration de l'information du public sont à envisager (meilleure publicité du site "entre voisins", bulletins municipaux, etc.) ;
- Une analyse plus fine du détail des grandes catégories de vols est à réaliser ;
- Faire remonter le souhait de GPSO de suppression des vols touristiques non circulaires.

Mme la Présidente demande également que les Powerpoints des exposés soient transmis aux membres de la Commission dans les meilleurs délais.

M. Riottot (président du comité de suivi) suggère que la Gendarmerie des Transports aériens dispose des éléments informatiques permettant un meilleur contrôle des vols en trajectoire et hauteur. M. Boucher (BGTA) estime que cette étude sera surtout utile pour déterminer les pics de trafic afin de mieux orienter les contrôles.

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

La Préfète, Secrétaire générale
de la préfecture de la Région d'Ile-de-France,
préfecture de Paris



Sophie BROCAS