

**COMITE PERMANENT
DE LA
COMMISSION CONSULTATIVE DE
L'ENVIRONNEMENT**

Γ

Héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux

ΓΓ

Γ

**Compte rendu de la
réunion du vendredi 2 juillet 2004**

Isabelle THOMAS
Sténotypiste de Conférences
Diplômée de l'A.F.S.C
Tél : 01 39 08 00 80

La réunion du Comité Permanent de la Commission Consultative de l'Environnement de l'héliport de Paris – Issy-les-Moulineaux s'est tenue à la préfecture de Boulogne-Billancourt, le vendredi 2 juillet 2004, de 15 heures à 18 heures sous la présidence de M. Philippe CEBE, Directeur de l'Urbanisme, du Logement et de l'Équipement, représentant Monsieur le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris.

ETAIENT PRESENTS :

M. Philippe CEBE, Directeur de l'Urbanisme, du Logement et de l'Équipement, Préfecture de Paris.

M. Yves FAUQUEUR, Sous-Préfet de Boulogne-Billancourt

M. Jean GUILLOT, DDE 92

M. Alain NOBECOURT, DIREN Ile-de-France

M. Thierry RÉVIRON, Directeur de l'Aviation Civile Nord

Dominique ESPERON, DAC Nord

M. Michel de RONNE, ADP, Directeur du Bourget et des aérodromes d'Aviation générale

M. Michel-Claude LORRIAUX, ADP, Chef du Département Environnement

M. Christian LEFRANC, BGTA de l'Héliport de Paris

M. François KOSCIUSKO-MORIZET, Association des Maires des Hauts-de-Seine, Maire de Sèvres

M. Gérard MARTIN, Communauté d'agglomération ARC de Seine, Maire-adjoint Issy-les-Moulineaux

M. Claude DARGENT, conseiller de Paris

Mme Isabelle JACONO, Mairie de Meudon

Mme France-Marie CHAUVELOT, Comité d'Action contre le Bruit des Hélicoptères

Mme Marie-Thérèse FAVARD, UFCNA, Val de Seine

Mme Nathalie LAVAUD, SOS Bruit

M. Jean-Marie RONDEAU, Aménagement Population 15ème

M. Eric AGUETTANT, HFPH Héliport de Paris

Après avoir remercié M. Fauqueur, sous-préfet de Boulogne-Billancourt, appelé à d'autres fonctions, M. le Président rappelle les deux points de l'ordre du jour qui avaient été fixés lors de la précédente réunion :

- examen de l'avancement des travaux du groupe 2 (documents d'urbanisme et opportunité de la création d'une zone D)
- analyse des propositions d'Aéroports de Paris.

Puis il cède la parole aux membres du comité pour les remarques préalables.

M. Martin (Maire-adjoint Issy-les-Moulineaux) signale qu'il a été désigné pour représenter la Communauté d'Agglomération Arc de Seine.

Mme Favard (UFCNA-UDSV) mentionne qu'elle a distribué un document répondant à une objection qui lui avait été faite en groupe de travail n°2 et résumant les positions des élus depuis l'origine.

1/ Procès-verbal de la réunion du comité du 29 avril 2004.

Plusieurs membres n'ayant pas reçu le projet de procès-verbal, M. le Président propose de reporter son adoption à la prochaine réunion du Comité.

2/ Point sur l'avancement des travaux du groupe 2.

M. Martin, président du groupe 2, retrace les principales conclusions du groupe de travail.

M. Martin rappelle que la détermination exacte des zones d'un plan d'exposition au bruit (zones A, B, C, D) est fonction des hypothèses qui restent encore à discuter au sein de la Commission : volume de trafic, itinéraires, composition des flottes.

Le groupe a pu se faire une première idée de ce que serait le futur PEB :

La zone C pourrait couvrir une partie d'Issy-les-Moulineaux et de Paris 15^{ème}. Quant à la zone D, elle partirait d'Issy-les-Moulineaux, couvrirait une partie de Boulogne-Billancourt et de Paris 16^{ème} et s'étirerait sur une zone qui reste encore à définir.

M. Martin rappelle les conséquences de la zone D : isolement acoustique obligatoire des logements, nouveaux ou réhabilités ; devoir d'information via les baux de location ; entrée de nouvelles communes concernées à la Commission consultative de l'environnement.

Le groupe n'est pas opposé à la création d'une zone D mais souhaite que l'on définisse d'abord la zone C à partir des hypothèses retenues et, une fois la zone C fixée, étudier alors la zone D correspondante et l'opportunité de l'inscrire au PEB.

M. Kosciusko-Morizet (Maire de Sèvres, Association des Maires des Hauts-de-Seine) souligne que la définition d'un PEB suppose que des hypothèses de trafic, de bruit des aéronefs etc. soient préalablement fixées. Pour les élus, il serait inconcevable de se lancer dans des enquêtes ou quoique ce soit avant qu'un accord n'ait été trouvé sur les hypothèses qui conditionnent la définition du PEB.

M. le Président partage cette analyse et indique que le point suivant de l'ordre du jour apportera précisément des éléments de réponse à cette question.

Par ailleurs, M. le Président se demande, dans un souci de meilleure organisation des travaux à venir, s'il ne serait pas opportun de lier un peu plus la définition des zones C et D : certes, avoir plusieurs hypothèses pour la définition de la zone C, mais analyser immédiatement les conséquences de ces hypothèses en terme d'établissement de la zone D.

M. Kosciusko-Morizet demande s'il serait possible d'avoir d'une part la cartographie des zones C et D en précisant les hypothèses sur lesquelles elles ont été calculées actuellement et, d'autre part, la cartographie de ces mêmes zones à partir d'hypothèses plus favorables, comme un plafonnement à 12.000 mouvements, de façon à mieux voir les différences éventuelles.

M. de Ronne (Directeur du Bourget et des aéroports d'Aviation générale) indique que le document de travail (PEB) fourni au groupe 2 a été établi sur les hypothèses qui avaient prévalu lors du précédent PEB en appliquant les indices de calcul actuels des courbes d'exposition au bruit en EPNdB.

M. Réviron (Dir de l'Aviation Civile Nord) complète en précisant que le document fourni au groupe n'est qu'un document de travail qui a été bâti sur une hypothèse large de trafic. La trace au sol du futur plan d'exposition au bruit sera très certainement plus petite que celle du document présenté.

Mme Favard (UFCNA-UDSV) souligne l'imprécision actuelle quant à l'étendue de la zone D qui pourrait inclure plusieurs dizaines de communes et la gêne que cela pourrait occasionner, à certains égards, aux habitants.

M. le Président indique que la création d'une zone D est purement facultative et que les membres de la Commission seront juges de l'opportunité de la création d'une telle zone à partir d'une balance avantages/inconvénients.

Puis M. le Président cède la parole à M. de Ronne pour une présentation des propositions d'Aéroports de Paris.

3/ Propositions d'Aéroports de Paris.

M. de Ronne se propose de commenter le document remis aux participants contenant "un panier" de propositions, comme cela avait été annoncé lors du précédent comité. Il s'agit d'un ensemble de mesures d'exploitation et de contrôle de l'évolution de l'activité de l'héliport.

M. de Ronne précise en introduction que ces propositions ne constituent bien évidemment qu'une contribution aux travaux de la CCE.

Dans une première partie, M. de Ronne rappelle les points clés de la situation actuelle de l'héliport.

Les principaux éléments évoqués ont été les suivants :

- L'infrastructure : commentant une vue aérienne de l'héliport, M. de Ronne souligne que l'emprise de ce dernier est limitée mais que la plate-forme est encadrée par le périphérique, un parc de sports et les zones urbanisées d'Issy-les-Moulineaux.

L'héliport est implanté sur un terrain appartenant à la Ville de Paris dans le cadre d'une convention d'occupation du domaine public. Cette autorisation d'occupation donne lieu au paiement d'une redevance annuelle fonction du trafic écoulé.

- L'activité : le trafic annuel est descendu de 31.000 mouvements à 13.000 mouvements en 2003 sous l'effet principalement de mesures volontaristes : interdiction des vols de formation, des vols touristiques et transfert des activités de maintenance.

- Les itinéraires : les vols d'accès à l'héliport ou de transit sont soumis au respect d'itinéraires et de règles de hauteur de survol : 450 mètres au-dessus du niveau de la mer avec toutefois des dérogations possibles par mauvaises conditions météo (200 mètres au-dessus du niveau du sol).

Les vols sanitaires, militaires ou d'Etat peuvent toutefois déroger aux règles de suivi des itinéraires et des altitudes.

MM. de Ronne et Révillon (DAC Nord) commentent le schéma des itinéraires hélicoptères en région parisienne (cf document).

Ils signalent que le trafic hélicoptères se fait sous la zone de régulation du trafic commercial des aéroports de Roissy et d'Orly et du trafic militaire de Villacoublay.

- Trafic par type d'hélicoptères : le schéma actuel de répartition des vols par type d'hélicoptères montre une part encore importante de vols d'hélicoptères d'ancienne génération (ex : Alouette III), ce qui justifie les propositions de mesures incitatives à l'évolution des flottes.

- Trafic hélicoptères par nature des vols : militaires (2 %), Samu (9 %), Sécurité civile (14 %), Privés (11 %) et Sociétés (64 %).

- Les évolutions technologiques : le schéma montre depuis 1980 une baisse sensible du bruit émis par les hélicoptères qui ont un niveau de bruit inférieur à la norme de référence établie par l'OACI, les fabricants anticipant un durcissement des niveaux de certification.

Dans une deuxième partie de son exposé, M. de Ronne expose un ensemble de mesures qu'il propose d'inclure dans un programme d'action en vue de la réduction des nuisances générées par l'utilisation de l'héliport et par le

trafic de transit. Certaines de ces mesures impliquent les services publics et les opérateurs, elles doivent donc faire l'objet de validation.

Et tout d'abord, des mesures concernant **l'évolution des règles d'exploitation** :

- Relèvement des altitudes des cheminements : en particulier sur le cheminement Pont de Sèvres – Meudon. L'altitude normale est fixée à 450 mètres avec possibilité, sur ce cheminement, d'une altitude minimale de 400 mètres (suppression de la possibilité de 200 mètres au-dessus du sol). Ceci représente, sur la partie la plus haute de l'itinéraire, un relèvement de la hauteur minimale de passage de l'ordre de 90 mètres.

- Contrôle du respect de la réglementation :

- Par l'équipement des brigades de gendarmerie des transports aériens en jumelles télémétriques. Le système radar n'est pas adapté et n'a pas une précision suffisante pour contrôler le respect des itinéraires des hélicoptères par rapport à des repères au sol mais par contre, il pourra être utilisé pour donner une image de la répartition du trafic.

- Par un renforcement du dispositif de sanctions.

- Réduction du nombre de vols de transit : il est étudié la possibilité de rendre obligatoire le contournement des vols de transit en provenance et ç destination d'aérodromes situés hors de la région parisienne par le sud de l'agglomération parisienne. Aéroports de Paris va mener dans les mois à venir une analyse détaillée sur l'origine et les destinations des vols de transit.

- Evolution de la flotte d'hélicoptères :

- élimination progressive des hélicoptères les plus bruyants (Alouette III). Les Alouettes de la Sécurité Civile sont en cours de remplacement.

- Un dispositif réglementaire, dans le cadre du changement de statut d'Aéroports de Paris, pourra permettre à ADP de moduler les redevances d'atterrissage en fonction du classement acoustique des appareils.

- l'introduction d'hélicoptères bi-turbines devrait permettre une plus grande souplesse dans le tracé des itinéraires.

- Evolution de la navigation aérienne (à 3 ou 4 ans) :

- la création de départs en vol aux instruments permettra de faire monter plus vite les hélicoptères en zone urbanisée.

- l'introduction de moyens de positionnement tels que GPS et data link permettra de positionner plus efficacement les hélicoptères par rapport au sol.

Puis M. de Ronne détaille les propositions de **scénarios d'évolution**.

Les trois scénarios (court terme, moyen terme, long terme) diffèrent par le nombre de mouvements et par la composition des flottes :

- le scénario court terme (2010) se base sur 14.000 mouvements et une composition de flotte d'hélicoptères à peu près identique à la composition actuelle à l'exclusion des hélicoptères très bruyants (type Alouette III ou II).

- le scénario moyen terme (2015) prévoit 16.000 mouvements et l'entrée d'hélicoptères bi-turbines de nouvelle génération plus silencieux.

- le scénario long terme (2020) est basé sur le même nombre de mouvements que précédemment (16.000 mouvements) et une part plus importante d'hélicoptères dits "silencieux".

Le nombre de 16.000 mouvements est le volume d'activité, qui selon M. de Ronne, devrait permettre un développement raisonnable des opérateurs et de répondre aux besoins sur la période.

M. de Ronne explicite ensuite les efforts de **communication** qui sont prévus à destination des membres de la CCE :

- communication de statistiques mensuelles d'activité dans un bulletin d'information qui sera diffusé aux membres de la Commission.

- relevé des infractions et des sanctions.

- information annuelle sur l'évolution de la composition de la flotte.

Enfin, M. de Ronne signale la mise au point d'une **Charte de l'Environnement** qui définira les engagements et les actions à poursuivre de façon à prendre en compte à la fois la nécessité de l'activité hélicoptuaire et les préoccupations environnementales des riverains et des communes.

Puis M. Révion (DAC Nord) commente, au nom de la DGAC, quelques-uns des points abordés par M. de Ronne, à savoir :

- les vols de transit : M. Révion confirme que la DGAC est en attente des éléments d'information sur les transits est-ouest avant de prendre les mesures propres à déplacer ce trafic vers le contournement par le sud. Il signale également la reprise de l'étude de création d'un itinéraire entre Rocquencourt et Carrières pour permettre aux hélicoptères allant au Bourget de ne pas passer par la vallée de la Seine ;

- les hauteurs de survol : M. Révion indique que la DGAC compte faire une opération pilote de la proposition d'ADP (450 mètres au-dessus du niveau de la mer avec possibilité, sur autorisation expresse du contrôle de la circulation aérienne, de voler à 400 mètres) sur l'itinéraire hélicopt - Pont de Sèvres - Meudon - Patte d'Oie, tout en laissant une possibilité de dérogation plus basse (200 mètres sol) sur l'itinéraire entre le Pont de St-Cloud et Rocquencourt, ceci pour des raisons de sécurité en cas de météo défavorable ;

M. Révion ajoute que la DGAC ne souhaite pas procéder par notam mais par publication selon les formes habituelles, ce qui veut dire que cette mesure devrait déboucher vers la mi-septembre ;

- bruit à la source des hélicoptères : il est convenu d'engager une discussion avec les professionnels afin de réduire progressivement (horizon 2010) les appareils les plus bruyants (hélicoptères n'ayant pas de certificat de limitation de nuisance, comme les Alouette III + d'autres hélicoptères bruyants) ;

par ailleurs, la DGAC souhaite par convention interministérielle définir de façon claire l'usage qui sera fait de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux par les Administrations d'Etat (protection civile et ministère de la Défense) ;

- détection des infractions : si les radars ne peuvent être utilisés valablement d'un point de vue judiciaire, compte tenu de leur degré de précision insuffisante, des "chevelus" par contre pourront être utilisés comme faisceau de présomption d'éventuelles infractions à tel ou tel endroit. Mais les infractions ne pourront être constatées valablement que par jumelles télémétriques. Le Directeur Général Adjoint de la DGAC s'est engagé personnellement à fournir le nombre de jumelles suffisant aux brigades de gendarmerie des transports aériens.

Au terme des exposés de MM. de Ronne et Révion, M. le Président ouvre le débat.

M. Kosciusko-Morizet (Maire de Sèvres) fait tout d'abord état des progrès accomplis depuis le mois de septembre 2003 dans la compréhension réciproque des problèmes par les parties prenantes à ce Comité.

Néanmoins, beaucoup de travail reste à accomplir. M. Kosciusko-Morizet souligne notamment les points suivants :

- le plafonnement à 70 mouvements les week-ends et jours fériés ne concerne que les vols commerciaux à l'exclusion des vols de service public qui sont tout aussi bruyants, sinon plus, compte tenu de l'ancienneté des appareils, que les vols privés ;

- le non respect de l'arrêté du 9 août 1994 interdisant les vols circulaires avec passagers par certains opérateurs (cf dépliant publicitaire de la société Héli-Paris) ainsi que le non respect, au départ du Bourget, de l'article 3 de la loi de 1999 ;

- contrairement à ce qui est écrit dans le document, page 2, le plan Vigipirate n'a pas "quasiment supprimé la nuisance de survol à l'ouest de Paris". Il conviendrait de reprendre cette formulation qui est inexacte ;

- sur l'altitude des cheminements :

. l'organisation de l'espace aérien qui impose une contrainte d'altitude est-elle susceptible d'être mise à l'étude pour être revue ?

. le relèvement de l'altitude de cheminement, telle qu'elle a été définie dans les propositions d'Aéroports de Paris et de la DGAC, est une amélioration même si M. Kosciusko-Morizet souhaiterait qu'on aille plus loin dans ce domaine ;

- sur le contrôle du respect de la réglementation :

. au-delà de la question du nombre de jumelles télémétriques, M. Kosciusko-Morizet pose la question du nombre de gendarmes et de voitures pour être en mesure d'effectuer effectivement les contrôles ;

. il insiste sur la nécessité de renforcer le dispositif de sanctions administratives plus efficaces que les sanctions financières ;

. il souhaite également que les vols de service public, hors cas de vols sanitaires urgents, soient soumis du point de vue des sanctions au même traitement que les vols privés ;

- sur les vols de transit :

. M. Kosciusko-Morizet souhaiterait la mise en place d'un dispositif progressif qui, à terme, interdirait les transits aux appareils dépassant un certain niveau de bruit ;

. de façon plus générale, pour M. Kosciusko-Morizet considère que tout plafonnement du nombre de mouvements de l'héliport qui ne s'accompagnerait pas d'un engagement sur la fixation du nombre de transits serait considéré comme inacceptable de la part des associations de riverains et des communes ;

- sur les vols de week-ends :

M. Kosciusko-Morizet réaffirme la nécessité, au delà du plafonnement des vols à 70, de lisser ces vols sur la totalité de la période afin d'éviter les pointes de trafic du soir et du matin (ce point ne figure plus dans la deuxième version du point 7 des propositions d'Aéroports de Paris).

- Action 2 de la charte de l'environnement :

Il conviendrait de compléter la formulation par "accroître le niveau des contravention et des sanctions administratives..."

- Action 11 de la charte de l'environnement :

Au cours des deux ou trois premières années de mise en place de la charte, il serait souhaitable, selon M. Kosciusko-Morizet, de resserrer le dispositif de suivi par l'ajout d'une réunion du Comité permanent à la réunion annuelle de la Commission consultative de l'environnement.

Puis M. Dargent (Conseiller de Paris) aborde les points suivants :

- M. Dargent s'étonne et regrette vivement que la proposition des associations et des collectivités locales de limitation du trafic hélicoptères à 12.000 mouvements, tous mouvements confondus, n'ait pas été reprise dans le rapport d'Aéroports de Paris qui propose en effet un plafonnement à 16.000 mouvements. M. Dargent rappelle que les hélicoptères, au-delà des nuisances sonores, sont source de pollution et qu'il convient réellement de s'interroger sur la pertinence du développement du nombre de mouvements par rapport à la situation actuelle ;

- par ailleurs, ne figure pas dans ce rapport le problème de la pointe d'activité du vendredi, notamment du vendredi après-midi, qui avait été évoqué au sein du groupe de travail. Pour M. Dargent, il est indispensable de prévoir des mesures de lissage du trafic le vendredi.

Par conséquent, M. Dargent émet les plus fortes réserves sur l'accord de la Ville de Paris au rapport présenté, compte tenu de ces remarques.

Mme Favard (UFCNA-UDSV) évoque la question de l'élimination des hélicoptères les plus bruyants. Elle rappelle qu'il avait été question également de l'élimination d'autres hélicoptères, tels les 70 "petits bruyants" qui avaient fait l'objet d'un arrêté de 1994, annulé depuis. Ces appareils font autant de bruit que les Puma et mériteraient d'être retirés de la circulation.

S'agissant du nombre de mouvements, Mme Favard fait observer que les mesures de suppression de certaines catégories de vols (baptêmes de l'air, vols de maintenance etc.) ont fourni des marges de développement au trafic de l'héliport et qu'en fait les suppressions n'ont jamais été faites au bénéfice des riverains. Elle souhaiterait qu'on se tienne au plafond de 12.000 mouvements, tous mouvements confondus.

Mme Lavaud (SOS Bruit) émet deux remarques :

- elle s'inquiète également du nombre de mouvements trop important figurant dans les propositions d'Aéroports de Paris et souhaiterait que le trafic hélicoptères ne dépasse pas le plafond de 12.000 mouvements ;

- en tant que représentante pour la région Ile-de-France de son association, Mme Lavaud demande si le projet de contournement par le sud des transits est-ouest a fait l'objet d'une concertation préalable avec les populations concernées.

M. Réviron (DAC Nord) reconnaît qu'il n'existe pas de procédure organisée de concertation en dehors du périmètre des commissions consultatives de l'environnement.

Mme Lavaud (SOS Bruit) demande que l'on engage un processus de concertation avec les populations concernées pour éviter que les riverains ne se retrouvent devant le fait accompli comme cela a été le cas en 2001 lors de la réorganisation de l'espace aérien en Ile-de-France.

M. le Président note cette question qui dépasse la compétence du présent comité afin de la remonter à l'administration centrale concernée.

M. Kosciusko-Morizet (Maire de Sèvres) suggère, comme cela avait été fait pour les nouveaux couloirs aériens, de choisir la solution qui impacte le moins possible de volume de population.

Par ailleurs, M. Kosciusko-Morizet aborde les deux exceptions au plafond de 70 mouvements commerciaux les week-ends : le Salon Aéronautique du Bourget et le Grand Prix de France de Formule 1. Si les raisons qui sont avancées pour justifier les vols hélicoptères vers le Bourget pendant la période du Salon sont admissibles, M. Kosciusko-Morizet dénonce par contre les vols hélicoptères à destination de Magny-Cours qui n'ont aucune justification économique.

Mme Chauvelot (CABH) souligne que les associations de riverains ont fait preuve de réalisme en acceptant de conserver l'héliport de Paris. Pourquoi les

tenants de l'hélicoptère n'en feraient-ils pas autant en acceptant le plafond de 12.000 mouvements qui représente la réalité du trafic depuis cinq ans plutôt que prôner un développement du trafic de la plate-forme ?

M. le Président fait valoir que la nuisance sonore n'est pas liée exclusivement au nombre de mouvements mais qu'il faut tenir compte aussi de la composition du trafic et des caractéristiques des appareils.

M. Kosciusko-Morizet (Maire de Sèvres) indique que ce raisonnement serait acceptable si des mesures économiques étaient prises pour dissuader les hélicoptères les plus bruyants de fréquenter la plate-forme.

M. Aguetant (HFPH Hélicoptère de Paris) précise que l'Alouette II a disparu de l'héliport et qu'il ne reste plus qu'une Alouette III qui est d'ailleurs un appareil d'Etat.

M. le Président poursuit en indiquant que, dans le cadre de la réforme du statut d'Aéroports de Paris, des modifications de redevances pour pénaliser les hélicoptères les plus bruyants seront possibles.

Par ailleurs, il souligne que l'hélicoptère est une activité économique à laquelle on ne peut interdire toute perspective de développement. Ce qu'il faut, c'est définir un développement maîtrisé. Reste évidemment à définir quel est le point d'équilibre.

Selon M. Révion (DAC Nord), il est très difficile actuellement de définir ce que serait le bon niveau de trafic. La DGAC n'est pas favorable à fixer un arrêté de plafonnement du trafic qui ne serait pas gérable dans la pratique faute de base juridique solide. Ce ne serait alors qu'un arrêté "cosmétique" sans conséquence pratique. Comment interdire concrètement et valablement aux aéronefs excédentaires par rapport au plafond de se poser sur l'héliport ? Pour M. Révion, il est préférable de focaliser les efforts sur la mise au point d'instruments permettant effectivement, en concertation avec les opérateurs, de supprimer progressivement les appareils bruyants de l'héliport. Cela aura mécaniquement un effet dans le sens de la modération du trafic.

S'agissant du PEB, qui est un plan d'urbanisme, il est par contre souhaitable de pouvoir visualiser les courbes à partir de différentes hypothèses de composition de flottes et de trafic.

Pour M. Kosciusko-Morizet (Maire de Sèvres), il est effectivement important de tracer les courbes du PEB en prenant deux hypothèses, une maximaliste et une minimaliste, de façon à voir s'il y a ou non des différences. Ce qui aurait l'avantage de clarifier les choses.

M. Dargent (conseiller de Paris) estime qu'il est possible d'introduire des limitations au trafic des hélicoptères à l'image de ce qui a pu être fait en matière de circulation automobile à Paris. Par ailleurs, M. Dargent conteste le terme d'hélicoptère "silencieux" utilisé dans le rapport, ce vocable étant erroné par rapport à la réalité sonore de ces appareils. Enfin, M. Dargent s'interroge sur la compatibilité entre l'hélicoptère et la notion de développement durable, compte tenu des nuisances considérables, sonores et de pollution, de ce mode de transport.

Mme Favard (UFCNA) signale que n'apparaît pas dans les propositions d'Aéroports de Paris la notion de "plages de calme" qui avait été abordée en groupe de travail. En jouant sur les horaires d'ouverture de l'aérodrome, il serait sans doute possible de réduire les nuisances.

Mme Favard tient à souligner également que le nombre de mouvements reste une composante essentielle de la nuisance. Elle cite l'exemple de la nuisance très forte générée par les 180 vols dans la journée d'hélicoptères Ecureuil qui ne sont pour autant des appareils particulièrement bruyants.

Elle insiste sur le fait que les progrès techniques réalisés sur les hélicoptères doivent profiter aux riverains et non être utilisés à augmenter le trafic.

Enfin, s'il s'avère impossible de plafonner le trafic de l'héliport, Mme Favard demande de modifier le statut de la plate-forme pour en faire un héliport à usage restreint.

En réponse à une question de M. le Président, M. Réviron (DAC Nord) exprime à nouveau la difficulté, dans l'état actuel du droit et des engagements internationaux de la France, d'imposer des limitations de mouvements autrement que de façon très limitée et temporaire. Prenant l'exemple de l'arrêté de 1994 fixant le plafond des week-ends et jours fériés à 70 mouvements, M. Réviron précise qu'il serait en droit très délicat de refuser l'accès à un 71^{ème} hélicoptère. Pour le dérouter vers une autre plate-forme, il faudrait une raison impérieuse liée au vol lui-même.

Une discussion s'engage sur les horaires d'ouverture de l'aérodrome. Il est précisé que la règle internationale fixe les horaires d'ouverture de la façon suivante : une demi-heure avant le lever du soleil et une demi-heure après le coucher du soleil.

Mme Chauvelot (CABH) indique que les associations ont admis, dans un geste de bonne volonté, le principe d'une utilisation raisonnable de l'héliport qui a été chiffrée (12.000 mouvements). S'il n'est pas possible de fixer une limite raisonnable au trafic de l'héliport auquel s'ajoutera d'ailleurs le trafic de transit, les riverains ne le supporteront plus longtemps et les discussions actuelles n'auront plus lieu d'être.

M. Fauqueur (sous-préfet de Boulogne), en réponse aux propos de Mme Chauvelot, fait observer que des pistes intéressantes de progrès ont été quand même définies, comme le relèvement des altitudes ou la possibilité de création d'une "francilienne" pour les transits.

Mme Chauvelot juge ces avancées insuffisantes.

M. de Ronne (Dir du Bourget) fait valoir que si l'on arrive à écarter un nombre suffisant de transits, on peut à la fois répondre aux préoccupations des professionnels de l'héliport et aux préoccupations des riverains. M. de Ronne fait observer également qu'il faut laisser une certaine perspective de croissance aux opérateurs si on veut qu'ils puissent financer l'évolution de leur flotte d'hélicoptères.

M. Dargent (conseiller de Paris) estime que la position qui consiste à dire qu'on ne peut limiter juridiquement le trafic est dangereuse pour l'avenir de l'héliport : si on ne peut limiter juridiquement le trafic, alors l'utilisation de l'héliport doit être recentrée exclusivement sur ses missions de service public (sécurité civile et évacuations sanitaires). Paris-Issy-les-Moulineaux deviendra alors une plate-forme restreinte.

M. Réviron (DAC Nord) indique qu'il est parfaitement conscient qu'un développement non maîtrisé de l'héliport n'est ni possible ni souhaitable. Il s'agit avant toute chose de trouver les instruments permettant une réduction effective du trafic et des nuisances. Un arrêté de plafonnement "cosmétique" ne permettait pas, dans l'état actuel des choses, de résoudre efficacement le problème.

M. Dargent (conseiller de Paris) pose alors la question à M. le Président de l'existence ou non d'un instrument juridique permettant valablement d'encadrer l'activité de l'héliport.

M. le Président n'a pas la réponse à cette question qui mérite d'être remontée aux administrations centrales compétentes.

Mme Lavaud (SOS Bruit) réitère son souhait que l'itinéraire de contournement des transits soit étudié en concertation avec les communes concernées.

Mme Favard (UFCNA) rappelle également son souhait d'une modification des horaires d'ouverture et de la réservation de plages de calme.

Puis M. le Président aborde la question de l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit.

Au terme d'une discussion sur les hypothèses à retenir, il est convenu que les services techniques d'Aéroports de Paris élaborent, pour le mois de septembre, les tracés de la zone C sur des hypothèses court, moyen et long termes de 12.000, 14.000 et 16.000 mouvements à l'indice 55 et 57.

Par ailleurs, M. le Président demande au groupe présidé par M. Martin de préparer les éléments sur la zone D correspondant aux hypothèses de zone C.

Au terme de la réunion, M. le Président propose aux membres du groupe 1 & 3 de commencer à travailler sur le projet de Charte de l'environnement. Cette proposition est acceptée par le comité.

M. le Président indique qu'il remontera aux administrations centrales compétentes les éléments d'interrogation pour lesquels des réponses immédiates n'ont pu être apportées.

Il demande que les précisions complémentaires apportées par M. Réviron aux propositions d'Aéroports de Paris soient communiquées, si possible, le plus rapidement aux membres du comité.

Après s'être assuré que les membres du comité permanent n'estiment pas indispensable de réunir à nouveau cette instance, il propose que la prochaine

réunion de la CCE se tiendra en octobre pour prendre acte de l'ensemble des travaux réalisés, choisir l'indice de la zone C et, si cela est juridiquement possible, faire en sorte que la révision du PEB puisse être lancée immédiatement.

L'ordre du jour étant épuisé et sans autre question diverse, M. le Président lève la séance après avoir remercié les membres du comité de leur participation.