

**COMMISSION CONSULTATIVE  
DE  
L'ENVIRONNEMENT**



**Héliport de Paris  
Issy-les-Moulineaux**



**Réunion du mardi 27 janvier 2009**

*Isabelle THOMAS  
Sténotypiste de Conférences  
Diplômée de l'A.F.S.C*

## **SOMMAIRE**

Etat d'avancement des engagements pris dans la charte de l'environnement	10
Etude sur le relèvement des altitudes de vol et paliers à l'arrivée des avions de ligne en région parisienne	32
Mise au point du décret hélicoptères	45
Etude sur la signature bruit des appareils basés sur l'héliport	24
Questions diverses	51

**COMMISSION CONSULTATIVE DE**

# L'ENVIRONNEMENT



## Héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux



**Mardi 27 janvier 2009**

*La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de M. Philippe CEBE, Directeur de l'Urbanisme, du Logement et de l'Équipement, représentant M. le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris.*

**M. CEBE (Président).**- Bonjour à toutes et à tous !

Avec Mme DANGLA, représentant le sous-préfet de Boulogne-Billancourt, je suis heureux vous accueillir.

Je voudrais d'abord excuser M. le Préfet Claude KUPFER, Secrétaire général de la Préfecture de Paris, qui nous rejoindra en cours de séance. Il a eu un empêchement pour ce début de réunion et il m'a donc demandé d'ouvrir cette séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Héliport.

Nous accueillons aujourd'hui des nouveaux participants, en particulier M. Patrick CIPRIANI, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord, qui a succédé à M. REVIRON ; ainsi que M. Thierry COUDERC, nouveau délégué général de l'UFH qui succède à M. JOUY.

Au titre des participants à cette séance, ce qui explique que nous soyons relativement nombreux du côté droit de la salle, nous accueillons des représentants du SNA RP qui nous parleront du relèvement des altitudes en vol des hélicoptères.

J'indique, au titre des préliminaires, que vous trouvez un certain nombre de documents sur table. Sauf erreur, il doit s'agir du compte rendu de la précédente CCE du mois de juin 2008... Excusez-moi, M. HAYON me corrige, pour les comptes rendus, nous avons eu quelques difficultés dans leur diffusion électronique qui s'inspirait d'une motivation de développement durable mais la pratique n'a pas été très satisfaisante. Si certains d'entre vous ne l'avaient pas reçu, je vous demande de bien vouloir nous le signaler soit à M. HAYON, soit à moi-même et nous ferons le nécessaire pour que vous les ayez.

Je vérifie ce que vous devez avoir comme documents :

. l'état d'avancement des engagements de la charte dans sa dernière version de janvier 2009 est bien sur la table et se substitue à un précédent document qui datait d'octobre 2008 ;

. deux vœux adoptés par le Conseil de Paris à la demande de M. BAUPIN que je salue.

Voilà, pour ce qui est des documents.

L'ordre du jour doit permettre de passer en revue les principales préoccupations des membres de la Commission Consultative de l'Environnement qui ont pu être exprimées lors des séances précédentes ou qui ont pu faire l'objet de courriers.

Cet ordre du jour prévoit, comme à chaque séance, un état d'avancement des engagements de la Charte.

Nous aurons également des études sur le relèvement des altitudes de vol.

Un point sur le décret hélicoptères.

Des informations également sur le déploiement du réseau de captage du bruit, BRUITPARIF, et sur la signature bruit des appareils.

Enfin, des questions diverses.

Avant d'attaquer le premier point relatif à l'état d'avancement des engagements de la Charte, y a-t-il des demandes préalables de prise de parole ?

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Merci beaucoup Monsieur le Directeur.

Nous nous réunissons aujourd'hui sur un ordre du jour. Mais il y a, me semble-t-il, une question préalable par rapport à cet ordre du jour.

Nous avons tous lu la presse et nous avons tous constaté que les deux députés du 15<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, dont le député-maire, expliquent très largement qu'ils ont obtenu la fermeture de l'héliport de Paris -

Issy-les-Moulineaux.

Je veux bien que nous nous réunissions ensemble pour discuter de la mise en oeuvre d'une charte de l'environnement mais à quoi cela sert-il d'avoir tous ces points techniques si cette plate-forme est en phase terminale ? Je suis allé comme élu du 15<sup>ème</sup> arrondissement aux vœux de M. GOUGEON qui nous a expliqué qu'il avait obtenu la fermeture de cette plate-forme.

Par respect pour les membres de cette Commission, il faudrait examiner quand même cette question. On a tous des emplois du temps un peu serrés, cela ne sert à rien de disserter sur ces questions si au bout du compte nous discutons d'une plate-forme qui est promise à une mort certaine.

Je me réjouis encore une fois de cette évolution pour avoir représenté la Ville de Paris dans l'ancienne mandature. J'ai, avec ma collègue de la Région Ile-de-France et la plupart des associations, beaucoup bataillé pour faire inscrire dans cette Charte une réduction drastique des nuisances que l'Héliport occasionnait. Dans cette Commission, on nous a expliqué que cela n'était absolument pas possible. Quand je dis "on", c'était d'une part les représentants de l'Etat et d'autre part les élus issus de la majorité nationale.

Il se trouve que deux élus issus de la majorité nationale nous disent aujourd'hui exactement le contraire. Je trouve que tout cela n'est pas forcément très respectueux par rapport au travail que nous avons fourni sous l'ancienne mandature, à mon avis encore plus probablement pour les membres de la majorité nationale qui font partie de cette commission que pour ceux qui relèvent de l'opposition mais, après tout, pourquoi pas ? Cela ne serait pas la première fois que la Gauche serait en avance en matière de progrès social et environnemental.

Maintenant, la question que j'ai envie de poser aujourd'hui est : à quoi sert notre présence ici aujourd'hui compte tenu de ces annonces ?

**M. CEBE (Président).**- Je comprends le caractère sensible de cette question. En ce qui concerne la Préfecture, nous avons lu un certain nombre de choses dans la presse sur les interventions des députés que vous citez. Nous n'avons aucune information de provenance administrative allant dans le sens que vous indiquez, je dirai même bien au contraire, je parle sous le contrôle du Directeur de l'Aviation Civile. Nous avons même des indications du Directeur Général de l'Aviation Civile au Préfet de Région, Préfet de Paris, lui disant qu'il souhaite s'entretenir avec lui de l'avenir et que l'avenir n'est pas la fermeture.

La question est peut-être à l'étude mais manifestement elle n'est pas tranchée, en tout cas pas dans le sens qui a été relaté.

**M. BAUPIN (Maire Adjoint – Ville de Paris).**- On peut donc comprendre, Monsieur le Préfet, que vous démentez le fait qu'on aille vers la fermeture de l'Héliport.

Ma question secondaire étant, quand vous dites "bien au contraire", vous créez un sentiment d'inquiétude. Si bien au contraire de la fermeture, c'est l'accroissement d'utilisation de l'héliport, non seulement nous regretterons que ces députés se soient autant avancés pour annoncer de bonnes nouvelles si elles n'étaient pas confirmées mais si, en plus, cela devait se traduire par une augmentation, ce serait extrêmement dommageable.

J'en profite aussi pour dire que vous avez la gentillesse de distribuer les vœux adoptés par le Conseil de Paris qui vous permettront de constater que la majorité municipale et l'opposition sont réunies dans cette volonté de réduire les vols sur l'Héliport. Il y a au Conseil de Paris une unanimité des sensibilités politiques sur le fait que nous souhaitons que, sur l'héliport, s'il n'était pas fermé, mais s'il est fermé on ne le pleurera pas, qu'on s'en tienne à une utilisation pour des vols de service public, des vols qui sont nécessaires notamment en matière de santé, mais que ce soit bien uniquement pour des vols de service public. C'est la raison pour laquelle j'ai fait passer ces deux vœux qui traduisent clairement la volonté du Conseil Municipal parisien.

**M. CEBE (Président).**- Je confirme tout à fait que je n'ai aucune indication allant dans le sens de la fermeture mais au contraire des indications qui vont dans le sens du principe de la Charte qui est d'arriver à faire coexister les hélicoptères et les riverains, tout en contrôlant et en réduisant, autant que faire se peut, l'impact environnemental de cette activité.

Voilà ce que je peux dire aujourd'hui. Monsieur CIPRIANI, je ne sais pas si vous avez des éléments supplémentaires à nous livrer ?

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Aucun élément supplémentaire. Simplement, je confirme ce que vous venez de dire, Monsieur le Directeur. La DGAC est ici dans le cadre qui était celui jusqu'à présent de maîtrise des nuisances engendrées par l'utilisation de l'héliport. On n'est pas du tout dans une optique, en tout cas je n'ai aucune information de la sorte et j'en serais extrêmement surpris si tel était le cas, d'une fermeture éventuelle de l'héliport.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Je me suis cru à l'Assemblée nationale mais je crois que c'était ce matin.

Je me réjouis en tout cas de deux choses : d'une part que les élus de Paris soutiennent l'action que nous menons avec la charte de l'environnement pour maîtriser et limiter les nuisances – je dis bien "limiter" parce que les nuisances ne s'annulent pas comme ça – et d'autre part qu'ils soient attachés comme nous à une certaine présence de l'Héliport parce que d'autres bruits courent qui disent que M. DELANOÉ voudrait faire des tours sur l'Héliport. Je pense qu'ils peuvent démentir aussi.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Si M. KOSCIUSKO-MORIZET a des informations, qu'il nous les donne mais je peux le rassurer : le seul bâtiment de grande hauteur qui est envisagé est un bâtiment qui est envisagé sur le Parc des Expositions et ne concerne en aucune manière la tour.

Il me donne l'occasion de préciser qu'il y a une unanimité des élus de Paris pour obtenir une réduction des nuisances. Je lui rappelle que le Maire de Paris, comme d'ailleurs le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, n'avait pas pu signer la charte dont nous nous entretenons aujourd'hui, compte tenu de son caractère fondamentalement timoré. Je le renvoie à la réponse du Maire de Paris sur ce sujet.

Evidemment, la Charte de l'Environnement à laquelle était parvenue cette commission est très en dessous de ce qu'il convient de faire dans Paris et dans la Région Ile-de-France, en tous les cas de notre point de vue.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Si vous le permettez, Monsieur le Président, je dirai à mon collègue DARGENT ce que je lui ai déjà dit : que c'est avec des raisonnements de ce genre qu'on n'a fait aucun progrès entre 1992 et 2007.

Aujourd'hui, ce n'est peut-être pas parfait mais je pense qu'on a quelque chose, on peut en parler, qui n'avance pas comme on le souhaiterait, mais il faut travailler tous ensemble pour le faire avancer et que "le mieux est souvent l'ennemi du bien".

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- S'agissant de travailler tous ensemble, j'en suis tout à fait d'accord, en l'occurrence c'est ce que nous avons fait. Je ne peux d'ailleurs qu'inciter M. KOSCIUSKO-MORIZET de se

rapprocher des élus de sa formation politique pour se mettre d'accord avec eux.

**M. BAUPIN (Maire-Adjoint – Ville de Paris).**- Juste un mot pour faire une boutade : ni tour, ni hélicoptère, c'est déjà un peu décalé dans le temps...

**M. CEBE (Président).**- Je crois qu'il y a un consensus pour revenir à l'objet de nos débats...

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Monsieur le Directeur, si vous me le permettez, juste une seconde. Je voudrais simplement entendre de la bouche de M. BAUPIN que, quand il parle de vols de service public, il englobe bien dans le service public la création d'emplois, la vie des entreprises et le dynamisme de Paris Capitale ?

**M. BAUPIN (Maire-Adjoint – Ville de Paris).**- Non, je crois qu'on n'a pas la même définition du service public, en effet.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Pour vous, la création d'emplois, ce n'est pas de l'intérêt général !

**M. BAUPIN (Maire-Adjoint – Ville de Paris).**- Service public et intérêt général ne se confondent pas totalement et création d'emplois nuisibles ne veut pas dire forcément service public.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Sauf que les emplois ne sont pas nuisibles, Monsieur BAUPIN, surtout en ce moment.

**M. BAUPIN (Maire-Adjoint – Ville de Paris).**- S'ils créent des nuisances...

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Quand ils créent des emplois, il y en a qui sont supportables.

**M. BAUPIN (Ville de Paris).**- Vous devriez vous rapprocher des élus, si vous considérez que M. BAUPIN ne serait pas représentatif de l'ensemble des élus de la municipalité parisienne, les uns et les autres, quelle que soit leur couleur politique, souhaitent que ce soit des vols de service public et on sait ce que c'est que le service public, cela a une définition très claire.

**M. DAVID (Union Fsce de l'Hélicoptère).**- Cela veut dire que vous voulez priver Paris d'un accès aux entrepreneurs et aux créateurs d'emplois par hélicoptère ? Paris serait la seule capitale au monde dans ce cas.

**M. BAUPIN (Maire-Adjoint – Ville de Paris).**- Nous avons le droit d'avoir un train d'avance. Nous étions les seuls à avoir vélib, nous étions les seuls à avoir la tour Eiffel et nous serons les seuls à ne pas avoir d'héliport. Plein d'avancées pour la Capitale.

**M. CEBE (Président).**- J'entends bien qu'il y a des positions très différentes les unes des autres mais nous le savons. Néanmoins il nous appartient de voir comment on peut progresser en ce qui concerne la réduction de l'impact environnemental de ces activités, activités qui perdurent et qui sont confirmées en tant que telles, pas forcément dans leurs détails ou dans leur ampleur.

Pour ce qui est des engagements de la Charte, Monsieur KOSCIUSKO-MORIZET, est-ce que vous souhaitez rapporter ou distribuer la parole sur ce point ?

### **Etat des engagements pris dans la charte de l'environnement de l'Héliport.**

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Effectivement, Monsieur le Président, je pense que cela mérite de faire le point, sans peut-être trop rentrer dans les détails et dans les débats, même s'il y en aura un peu.

La dernière fois que nous nous sommes vus, c'était au mois de juin, j'avais vu quelques jours avant le Directeur Général de l'Aviation Civile qui avait pris des engagements qui, malheureusement, sont loin d'être tous tenus, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu de progrès.

Le groupe de suivi de la charte s'est réuni le 4 décembre. Cela a été une réunion curieuse. Nous avons d'abord constaté la présence de nouveaux venus que je salue : M. CIPRIANI pour la DAC Nord et un nouveau représentant pour la Sécurité Aérienne.

Si j'avais eu à rapporter au mois de décembre puisque c'était notre date initiale, j'aurais fait un rapport extrêmement négatif. J'aurais dit clairement que nous avons constaté lors de cette réunion que bon nombre

des engagements importants de la charte n'étaient pas tenus, soit complètement pas tenus, soit avec des calendriers considérablement décalés et il n'apparaissait pas très clairement si ces calendriers pouvaient être tenus. Mais cela tenait peut-être aussi au fait qu'il y avait en face de nous de nouveaux interlocuteurs qui n'ont pas hésité à nous dire ce qu'ils pensaient des engagements pris par les anciens et les difficultés techniques de certains points.

Je préfère qu'on dise carrément : "c'est possible" ou "ce n'est pas possible" ou qu'on nous dise "c'est très difficile pour telle ou telle raison" plutôt que de nous dire: "oui, on va étudier dans deux trois ans" parce qu'on a des rendez-vous en 2009, en 2010 qui ne pourraient pas être tenus. Là, au moins, on a une réponse qui nous a semblé très négative.

J'ai eu depuis l'occasion de travailler avec M. CIPRIANI sur le fond fin décembre et de constater qu'il y avait quand même des progrès précis et surtout des réponses précises.

En effet, si c'est pour continuer à se renvoyer de commission consultative en commission consultative et constater que ce n'est jamais très clair, ce n'est pas la peine de travailler. Si par contre, c'est pour avoir des avancées précises, c'est différent.

Je crois que tout le monde ici est conscient, même si j'ai noté chez mes collègues de Paris une certaine impatience, que les avancées n'étaient pas toujours aussi rapides ou aussi fortes qu'on pourrait le souhaiter, mais nous comprenons aussi les nécessités du transport et les positions industrielles. Tout cela nécessite, comme tout problème d'aménagement, des compromis.

Voilà ce que je voulais dire en propos liminaires. Je vous propose rapidement de prendre la charte. Dans la charte, il y a six chapitres, il y en a quatre qui nous intéressent aujourd'hui essentiellement. Je vous propose de faire le point très vite, pour savoir où nous en sommes sur les principales dispositions de chacun de ces chapitres, si cela vous convient. Sachant que je souhaiterais vivement, si les choses que je dis concernant la DGAC ou l'avancement des études ne sont pas exactes, que ce soit corrigé pour qu'on ait un compte rendu clair.

Je rappelle les chapitres : activités hélicoptères, machines, cheminements, information du public, sécurité des vols.

Sur les statistiques de vols, on a eu des statistiques nouvelles que

je viens de découvrir - je remercie les intéressés de nous les avoir apportées. On peut constater deux choses : une baisse du trafic de l'héliport de 5 % et une légère hausse des transits d'à peu près 0,8 %.

Nous avons été très inquiets, notamment M. RIOTTOT, du fait qu'à la fin de l'été on était à 8 ou 9 %...

**M. RIOTTOT (Environnement 92).**- Presque 10 %.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Globalement, cela s'est un peu calmé.

Je rappelle que les objectifs de la Charte sont : 12.000 mouvements pour le trafic de l'héliport. On voit sur la feuille remise aujourd'hui que le trafic se promène entre 11.300 en 2005, 11.300 en 2007, 10.740 en 2008. Le problème est plutôt du côté du transit qui est plutôt montant.

Sur le transit, je rappelle qu'il y a un engagement ferme, important, de le baisser à 3.500, chiffre année 2009. On est quand même très nettement au-dessus.

Il y a deux problèmes, on verra plus loin sur les cheminements des mesures qui sont de nature à le baisser. Mais il y a aussi le problème d'y voir plus clair. Je laisserai d'ailleurs la parole dans quelques instants à M. CIPRIANI, la DAC Nord ayant engagé, comme on le lui avait demandé lors de la réunion du groupe de la charte, une étude par sondage pour mieux apprécier ce problème de trafic de transit.

Je rappelle qu'est baptisé "transit", tout hélicoptère qui a été en contact avec la tour de contrôle d'Issy-les-Moulineaux.

Autant les appareils de ce genre qui passent dans un secteur relativement proche de l'héliport qu'en bordure de Paris, que ce soit Saint-Cloud, Sèvres jusqu'à Vélizy, nous intéressent, autant quand c'est un transit qui se situe assez loin vers l'Est, cela nous intéresse moins. Il y aura là un point à préciser.

Il y a un autre point important, c'est le dernier de ce chapitre : le nombre de mouvements limité à 50 les samedis/dimanches et jours fériés. On avait observé la dernière fois qu'il y avait eu des dépassements relativement importants : 8 le samedi à l'époque, c'était jusqu'à fin août, 6 le dimanche, pour des mouvements hélicoptère. Il y avait eu les problèmes de Magny-Cours

avec une autorisation qui avait soulevé des protestations de tous les élus du secteur donnée par le Directeur Général de l'Aviation Civile. Je pense que le problème ne se reproduira plus étant donné que Magny-Cours est "out", si je puis dire. Ce n'est donc pas la peine d'épiloguer là-dessus. Néanmoins on est très souvent proche du plafond puisqu'en octobre il y en a eu encore un.

Voilà ce que je voulais dire sur le premier chapitre. On peut peut-être s'arrêter chapitre par chapitre.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Lors de la réunion du comité de suivi, on a beaucoup discuté des transits. On a buté sur la difficulté d'essayer d'analyser et de tirer les enseignements des chiffres bruts que nous avons.

Nous avons donc essayé de faire une petite analyse, qui est compliquée parce que toutes ces données doivent être récupérées et recoupées manuellement, sur la typologie du trafic de transit.

On a pris un mois particulier, le mois de septembre 2008, afin d'essayer de mieux qualifier ce trafic de transit.

Comme le disait M. KOSCIUSKO-MORIZET, on qualifie de transit tout vol qui contacte la tour d'Issy-les-Moulineaux, même si le vol en question ne passe pas au-dessus de l'Héliport ou à proximité proche.

Nous allons vous montrer les quelques résultats préliminaires qui sont très simples. Ce sont des résultats sans prétention mais ils donnent déjà quelques éclairages sur la nature du trafic de transit tel qu'on l'a vu au mois de septembre 2008.

Je laisse la parole à Dominique ESPERON qui est le délégué pour la Région Ile-de-France de la DGAC.

**M. ESPERON (DAC Nord).**- Bonjour à tous.

On a fait une étude sur un mois des caractéristiques des transits. Nous avons choisi le mois de septembre 2008 comme mois représentatif. Il a fallu reprendre l'ensemble des strips, c'est-à-dire des bandes de papier renseignées par les contrôleurs au fur et à mesure du suivi du vol de l'hélicoptère.

Ce n'est qu'une analyse préliminaire et succincte sur la base d'un nombre limité de vols par rapport au total du trafic annuel mais cela permet de donner de bonnes idées.

On se rend compte que, sur la base de septembre 2008, le nombre de mouvements, y compris les transits, peuvent se diviser en trois tiers : un tiers correspondant à des arrivées sur l'Héliport, un tiers correspondant à des départs de l'Héliport et un tiers correspondant à des vols de transit, vols qui contactent la tour d'Issy-les-Moulineaux sans forcément passer au-dessus de l'Héliport ou à proximité.

Une analyse des transits par mission :

Le camembert mauve correspond à 25 % du total des arrivées ou du total des départs. A gauche, c'est le total des arrivées et à droite celui des départs. On se rend compte que 25 % des arrivées ou des départs correspondent à des missions de service public. On parle des arrivées et départs de l'Héliport.

Qu'entend-t-on par mission de Service public ? Les missions de SAMU et les missions d'hélicoptères d'Etat. Les SAMU, ce n'est pas uniquement la Sécurité Civile, il peut y avoir aussi des hélicoptères de sociétés privées.

Voilà en ce qui concerne les arrivées et les départs de l'Héliport.

En ce qui concerne les transits, on a fait un focus compte tenu des engagements de la charte sur les transits.

50 % des transits sont assurés dans le cadre de missions de service public. Les autres sont des missions de non service public avec la définition que j'ai donnée tout à l'heure.

Les transits en mission de service public qui correspondent à 50 % de l'ensemble des transits, les transits correspondant à un tiers de l'ensemble du trafic comptabilisé, sont constitués de transits SAMU, de transits militaires et transits Sécurité Civile. Je n'ai pas les pourcentages mais sur 262 transits en mission de service public en septembre 2008, il y a 116 missions de Sécurité Civile, 113 missions d'hélicoptères militaires et 33 missions de SAMU.

On a fait une analyse des transits par secteur. On a essayé de faire le distinguo entre les vols de transit qui passaient au-dessus de l'héliport ou à proximité et ceux qui passaient dans d'autres secteurs qui ne concernent pas directement la Commission Consultative de l'Environnement.

Parmi ces transits qui ne sont pas de service public, on en a 29 % qui sont hors secteur d'Issy-les-Moulineaux et 11 % qui sont des vols circulaires passant dans le secteur d'Issy-les-Moulineaux. Un vol circulaire est un vol qui part et arrive sur le même aérodrome. Par exemple, un vol Toussus-Toussus ou un vol le Bourget-le Bourget.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET.**- Qu'est ce que vous appelez le secteur d'Issy-les-Moulineaux ?

**M. ESPERON (DGAC).**- Le secteur d'Issy-les-Moulineaux, on l'avait défini dans le groupe de suivi de la charte, c'est vertical hélicoptère, Pont de Saint-Cloud, Pont de Sèvres, le carrefour de la patte d'oie.

En conclusion les vols qui sont non transport public, circulaires et passant devant le secteur d'Issy-les-Moulineaux qui font l'objet d'un certain nombre de réclamations représentent 11 % du total du trafic en transit de septembre 2008.

**M. GOUESSE (Val de Seine Vert).**- Du trafic total ?

**M. ESPERON (DGAC).**- Du transit total.

**M. CEBE (Président).**- Pas du trafic, du transit.

C'est la première fois, à ma connaissance, que nous avons cette analyse qui est intéressante. Elle était très attendue parce qu'elle donne une indication que chacun peut apprécier de l'importance de ces vols divers, si je puis dire, qui finalement ne sont pas aussi nombreux qu'on avait tendance à le supposer.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Cette question des transits est effectivement une question tout à fait importante. Je me réjouis qu'on ait quelques chiffres. Dans la mesure du possible, il serait intéressant que ces chiffres soient mis à la disposition des membres de la commission de façon que nous puissions travailler dessus et y réfléchir. Je souhaiterais qu'ils puissent nous être communiqués.

Cette question est d'autant plus importante que, même dans l'hypothèse de la fermeture de l'héliport, la question des transits demeurera.

*(arrivée de M. le Préfet)*

Monsieur le Préfet, avant que vous vous puissiez nous rejoindre,

j'ai fait état de notre crise d'identité puisqu'il était annoncé par des personnes importantes que cet hélicoptère était quasiment fermé et que donc, à ce moment-là, cela n'avait pas grand sens que nous nous réunissions sur ce sujet.

Hier soir même, j'ai posé la question en Conseil d'arrondissement du 15<sup>ème</sup>, le député-maire du 15<sup>ème</sup> nous a dit qu'il avait eu une réunion avec M. BUSSEAU évoquant les modalités de la fermeture de cet hélicoptère.

Je souhaite vraiment pour que cette commission ait un sens que l'on puisse avoir quelques informations sur ce sujet parce que nous avons tous l'emploi du temps que l'on connaît.

En tout état de cause la question des transit demeurera. Je suis un peu inquiet par rapport aux objectifs de la charte : 3.500 vols de transit au maximum en 2009 et 5.500 vols en 2008, cela fait quand même une réduction drastique en quelques mois. Je ne vois pas comment cet objectif d'une charte pourra être atteint.

J'ai bien entendu ce que disait M. KOSCIUSKO-MORIZET, effectivement ce chiffre de 3.500 ou de 5.500 de transit inclus des vols dont les destinations et les arrivées sont diverses. Si c'est une voie de sortie pour nous expliquer par avance qu'on ne pourra pas arriver aux 3.500 vols parce qu'au bout du compte ce ne sont pas ces vols-là qui sont intéressants, qu'il y en a toute une série qui ne concerne pas notre secteur, je comprends un petit peu.

Je note quand même qu'on savait tout cela depuis un certain temps et qu'en l'occurrence il y a un objectif et nous surveillerons le fait que cet objectif soit réalisé.

Enfin un dernier calcul, j'ai entendu un chiffre : sur ces 5.600 vols, 50 % de vols de service public. Si on divise 5.600 vols par deux, on entre dans l'enveloppe des 3.500. Voilà une solution pour faire baisser les nuisances liées à cette plate-forme et qui permettrait de respecter les missions de service public.

**M. CEBE (Préfecture).**- Monsieur BAUPIN...

**M. BAUPIN (Maire-Adjoint – Ville de Paris).**- Je vais aller complètement dans le sens de M. DARGENT.

Je voudrais d'abord remercier la DGAC pour la transparence des chiffres, c'est important qu'on ait ces éléments qui permettent de clarifier la

situation et de constater qu'on est à 66 % en vols de transit au-dessus de l'objectif 2009 en 2008. On est très largement au-dessus. En même temps, la solution est transparente dans vos transparents, c'est le cas de le dire : réserver les vols aux missions de service public permettrait d'atteindre les objectifs de la charte en ce qui concerne le transit, permettrait de diviser par 4 le nombre de vols atterrissant ou décollant de l'héliport et de diminuer de façon considérable les nuisances subies par les riverains.

Je le redis, c'est la position unanime des élus parisiens. C'est la demande unanime des élus parisiens de limiter les vols aux missions de service public.

Nous pouvons constater que cela a un sens. Vous savez les identifier, vous savez dire lesquels sont de service public et lesquels ne le sont pas. Et cela aurait un résultat extrêmement significatif.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Sur l'objectif, nous sommes tous d'accord, c'est un objectif important que ces 3.500 vols, et d'aller plus loin si possible plus tard.

Mais il faut aussi savoir exactement de quoi on parle. Et contrairement à ce que pense M. DARGENT, quand je dis qu'il faut bien comprendre ce qu'il y a derrière les transits c'est que, depuis trois ou quatre ans qu'on en parle, on a eu beaucoup de mal à comprendre la notion de transit, je crois maintenant qu'on la comprend mieux. Il faut définir ce qu'on appelle "le secteur d'Issy-les-Moulineaux" parce que c'est vrai qu'il y a la verticale de l'aéroport, mais il y a aussi les boulevards périphériques qui est un point important, il y a aussi les communes voisines comme Vanves, Malakoff qui sont concernées.

Il faut qu'on se mette d'accord simplement pour avoir un périmètre et parler ensuite le même langage.

Quant aux mesures possibles à prendre pour réduire les transits, il y en a d'autres, on le verra tout à l'heure dans le chapitre 3, comme les cheminements d'évitement parce que le transit est souvent un appareil qui coupe au plus court et passe au plus près possible du centre de l'agglomération pour limiter son temps de parcours alors que s'il passait un peu plus loin, il gênerait beaucoup moins de monde.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Je voudrais insister aussi sur le fait, comme l'a fait M. KOSCIUSKO-MORIZET, qu'il y a bien d'autres mesures que celle que vous avez proposée et mise sur la table pour réduire les nuisances.

Je voudrais insister aussi, je le redis, sur le fait qu'il s'agit d'une première analyse ciblée sur un seul mois. Il est clair que nous ne devons pas collectivement tirer des conclusions hâtives de ces quelques chiffres.

Par contre, nous avons fait le choix de les présenter, même s'ils sont incomplets, parce que nous avons bien perçu, notamment lors de la réunion de suivi, que le fait que ces analyses n'arrivaient pas à avancer générait un certain doute sur la volonté réelle des acteurs de mettre des chiffres objectifs sur la table. Je n'ai pas voulu laisser perdurer un tel doute parce que je pense qu'il est injustifié. D'où ces premiers chiffres qui sont, encore une fois, des chiffres préliminaires que nous allons approfondir et que nous travaillerons avec les différents acteurs sur les différentes conclusions qu'on peut en tirer.

**M. RIOTTOT (Environnement 92).**- Moi aussi, j'ai quelques statistiques et je les tiens à votre disposition.

Nous avons un Président d'association qui habite au Point du Jour, c'est-à-dire à Boulogne en face de l'héliport. Il a passé des centaines d'heures à noter ce qui se passait. Evidemment, ce n'est pas récent, c'était en 2006 et 2007. Je tiens ces analyses à votre disposition. Il n'y a pas de distinction entre transit et survol mais c'est une étude en terme de bruit et en terme de nombre de vols à l'heure. Il y a des fréquences qui sont impossibles.

Je vous les donnerai. Je viens de les recevoir donc je ne les ai pas analysées totalement mais cela n'a pas l'air d'aller dans le sens d'une certaine réduction, que vous signaliez, du nombre de survols.

**M. CEBE (Préfecture).**- On passe au chapitre 2.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Le chapitre 2 concerne l'aspect machines et le chapitre 3 les trajectoires.

Sur le chapitre 2, il y a trois séries de mesures :

- La modernisation du parc avec les mesures incitatives pour le remplacement des hélicoptères les plus bruyants.

Du côté de l'Etat, il y a un engagement qu'avant la fin 2009 la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile remplace l'Alouette 3. On a noté la dernière fois que c'était en cours de livraison. On me dit que c'est toujours maintenu pour février 2009. On est là sur un objectif clair et affiché.

- la réalisation régulière de mesures de bruit à proximité de l'héliport et sous les principaux cheminements d'accès. Y a-t-il un représentant de Bruitparif ?

**M. RIBEIRO (BRUITPARIF).**- Oui, je viens d'arriver.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Vous allez pouvoir nous confirmer les choses ou les préciser, à savoir que l'un des points importants de la charte - cela rejoint la remarque de M. RIOTTOT - est d'avoir des mesures régulières de bruit pour voir au fil des années si l'évolution du parc a un effet.

Bruitparif avait 3 capteurs sur 4 opérationnels quand on s'est réuni. On n'avait pas eu d'élément sur les deux capteurs situés sur l'Héliport proprement dit et géré par Aéroports de Paris. Vous pouvez peut-être être un peu plus précis ?

**M. RIBEIRO (BRUITPARIF).**- Depuis la dernière assemblée, nous avons toujours 3 stations qui sont en fonctionnement.

J'ai sorti un petit rapport que je ferai passer.

Une station est située au CNRS à Meudon. Elle tourne depuis mai 2008.

Une autre station à Sèvres qui est située au Parc Brimboration est opérationnelle depuis septembre 2008.

Une station sur la Halle de l'Environnement sur l'île Saint-Germain qui a été installée en juin 2008. C'est un peu récent pour sortir aujourd'hui des chiffres.

Pour la quatrième station, on a essuyé un refus de la part de l'hôpital Georges Pompidou. On a pris contact aussi avec un bâtiment de la DGA du Ministère de la Défense. Nous n'avons pas eu de refus mais pour l'instant la terrasse de l'immeuble est en travaux jusqu'à la fin du premier semestre. On travaille sur une implantation à proximité de l'héliport sur la terrasse de l'hôtel Pullman où il y avait déjà un projet avec le laboratoire central de la préfecture de police d'installer une station de mesure du bruit dans l'environnement. On a préféré se réunir et travailler ensemble pour ne pas avoir deux stations sur le même site. Voilà où nous en sommes.

Il nous reste cette station à proximité de l'héliport mais j'ai bon espoir qu'on aille assez vite maintenant sur Pullman notamment.

Des mesures ont été réalisées par le LCPP pour pouvoir valider ce site de mesure. C'est en cours de dépouillement mais je pense qu'on aura des résultats assez rapidement.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- On va avoir bientôt un réseau complètement opérationnel de mesure en continu.

**M. CEBE (Préfecture).**- Peut-être, Monsieur DE RONNE, pouvez-vous donner quelques éléments...

**M. DE RONNE (Aéroports de Paris).**- Nous avons dans ce processus proposé d'installer deux capteurs sur l'héliport qui sont en place. Notre collaborateur nous l'a confirmé. Mais l'exploitation des mesures de ces capteurs est fait dans le cadre de l'exploitation générale des mesures du réseau.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- C'est un problème de liaison entre Aéroports de Paris et Bruitparif, si je comprends bien ?

**M. DE RONNE (Aéroports de Paris).**- Je ne pense pas qu'il y ait de problème de liaison.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Est-ce qu'elles fonctionnent ? Est-ce que vous avez les mesures des capteurs qui sont sur l'héliport ?

**M. RIBEIRO (BRUITPARIF).**- Je ne les ai pas ici mais elles fonctionnent. On a des niveaux sonores toutes les secondes qui arrivent à Bruitparif.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Cela répond à notre question. C'est important d'avoir un système de mesure en continu des bruits sur un parcours "privilegié".

Le problème de la signature bruit des appareils. Je laisserai M. HAYON ou un spécialiste rapporter.

Je continue pour terminer le chapitre car nous avons un autre sujet important : la modulation des redevances aéroportuaires. Je cite : *"sur proposition du gestionnaire et de la DGAC, l'Etat établit une modulation*

*significative des redevances aéroportuaires".*

On me dit que ceci pourrait, avec un grand conditionnel, être fait au 1<sup>er</sup> avril 2009. Mais si on continue à traîner, la seule solution qui resterait serait de relever toutes les redevances significativement, comme on nous dit que c'est tellement compliqué de faire une modulation, cela pourrait permettre d'obtenir un effet voisin mais ce serait peut-être dommage.

Le dernier point, pour terminer le chapitre, concerne les procédures d'arrivée et de départ à moindre bruit. Je crois que l'UFH pourrait en parler puisque c'est elle qui devait conseiller les pilotes là-dessus.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Juste un mot. Les services publics ne paient pas de redevance aéroportuaire. Tous les aéronefs d'Etat sont exonérés. Il faut que vous le sachiez. Seuls les hélicoptères dits privés paient des redevances.

**M. CEBE (Préfecture).**- Vous ne souhaitez pas apporter des précisions sur procédure d'arrivée et de départ à moindre bruit ?

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Si, bien sûr. Nous avons vraiment avancé sur ces procédures et vous en aurez le résultat très prochainement puisque nous avons eu plusieurs réunions avec la DGAC. Normalement, on a donné comme calendrier fin avril ou début mai.

Il y a deux points :

Il y a un déplacement du point de posé qui aujourd'hui est au milieu de l'héliport et qui fait que, lorsque les hélicoptères arrivent, ils sont obligés quand ils se posent face à l'ouest d'aller tourner jusqu'aux boulevards des Maréchaux.

Nous avons réfléchi, non seulement accepté mais même proposé, ce qui sera mis en oeuvre fin avril début mai, que comme sur d'autres héliports urbains et comme dans tous les nouveaux héliports urbains qui sont en train de se construire dans les grandes capitales mondiales, il y ait, au lieu d'un point de posé central, un point de posé à chacun des deux seuils de la borne qui est réservée à l'approche finale des hélicoptères.

Dans le cas de Paris, cela voudra dire que les hélicoptères ne dépasseront plus le périphérique alors qu'aujourd'hui ils sont autorisés et que les cartes officielles font qu'on peut aller jusqu'aux Maréchaux. On ne dépassera plus le périphérique en posé face à l'ouest.

Et en posé face à l'est, au lieu de survoler le stade et Issy-les-Moulineaux, comme le H sera décalé, on restera beaucoup plus longtemps sur le petit bras de la Seine.

Cette mesure précise technique adoptée – elle n'est sûrement pas l'idéal, Monsieur BAUPIN – permettra d'éviter les survols de Paris au sens strict puisqu'on n'ira plus jusqu'aux boulevards des Maréchaux et de réduire significativement le bruit.

Il a aussi été proposé qu'il y ait ce qu'on appelle en aéronautique "un axe préférentiel" qui fait qu'au lieu de toujours choisir de se poser face au vent, en hélicoptère, par rapport à l'avion, c'est moins difficile de se poser avec un peu de vent arrière ou de décoller avec un peu de vent arrière, et donc l'idée serait de définir un axe préférentiel de décollage face à l'ouest, sachant qu'aujourd'hui c'est moitié ouest moitié est et cela vaut aussi pour Roissy ou pour Orly.

On pourrait en déterminant un axe préférentiel de décollage face à l'ouest faire en sorte d'abord que les gens de Boulogne, et notamment votre Président du Point du Jour, seraient beaucoup moins survolés. On peut considérer que, dans plus de deux tiers des cas, on décollerait face à l'ouest, il n'y aurait plus ce virage difficile pour les pilotes et insupportables pour les riverains qui consiste à décoller face à l'est, à tourner sur l'Hôpital Georges Pompidou et à monter sur la Seine le long du Point du Jour. On décollerait face à l'ouest en pouvant adopter des procédures de moindre bruit.

Je vous signale que les procédures de moindre bruit figurent dans ce qu'on appelle les flight operating manuals, les manuels d'exploitation des hélicoptères. Elles font partie du processus de certification des hélicoptères. Elles ne sont pas obligatoires, ce sont des procédures "recommandées". Nous avons, et on le fait, une tâche informative et incitative qui ne peut en aucune manière être coercitive.

La réduction des nuisances est devenue depuis quatre ou cinq ans une priorité des utilisateurs, des pilotes d'hélicoptères et des exploitants qui n'ont pas envie de scier la branche sur laquelle ils sont assis. Ces procédures de moindre bruit que nous incitons fortement les pilotes à respecter par des séances d'information et de formation, ajoutées à ce que j'ai dit sur le déplacement du H et sur la définition d'un axe préférentiel de décollage, devraient sensiblement permettre d'améliorer la situation.

En ce qui concerne l'Union Française de l'Hélicoptère, nous avons

véritablement avancé. Tout n'est pas facile.

En ce qui concerne les cheminements, j'en dirai un mot car nous sommes, là aussi, très solidaires...

**M. CEBE (Préfecture).**- Je propose que nous parlions des cheminements dans un petit moment, si vous le permettez, mais je prends acte avec beaucoup d'intérêt de l'ensemble des informations que vous venez de nous donner et qui paraissent éclairantes pour les membres de la commission.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Vous trouverez sur le site de l'UFH toutes les procédures et les incitations.

**M. GOUESSE (Val de Seine Vert).**- Si j'ai bien compris vos propos, le schéma proposé fait qu'il y aura moins de survols de la partie de Paris comprise entre les Maréchaux et le périphérique, c'est-à-dire en fait des bâtiments administratifs du Ministère de la Défense et du Parc des Expositions. Par contre, cela reportera un peu plus de trafic le long du petit bras de la Seine, c'est-à-dire dans les zones de plus en plus habitées d'Issy-les-Moulineaux. Est-ce que j'ai mal compris ?

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Vous avez bien compris les procédures mais si on couple cette nouvelle procédure avec les procédures de décollage moindre bruit, on sera beaucoup moins nuisant qu'on ne l'est aujourd'hui sur l'axe préférentiel à l'ouest. Plus vite on pourra monter et plus haut on pourra monter. Pour l'instant, le plus vite, on sait faire, mais le plus haut on ne sait pas encore faire. On va y revenir au point suivant concernant les cheminements.

Vous avez bien compris, à ceci près, qu'en montant plus vite on fera moins de bruit. Au sol, sur l'héliport lui-même ce n'est pas là que le bruit est le plus gênant, le plus gênant est dans les trajectoires en virage compte tenu du flapping des pales. D'où d'ailleurs le fait qu'on nous impose de passer de la Patte d'oie au Pont de Sèvres pour revenir à Issy-les-Moulineaux alors que, dans le temps, il y avait un cheminement direct qui venait de l'Observatoire de Meudon et qui arrivait à Issy-les-Moulineaux. Ce cheminement direct a été supprimé pour des raisons de survol de zones habitées et le résultat, c'est qu'on a multiplié facilement par quatre ou cinq les nuisances entre le Pont de Sèvres et Meudon parce qu'on oblige l'hélicoptère à zigzaguer alors qu'un hélicoptère en ligne droite fait beaucoup moins de bruit qu'un hélicoptère en virage dont les pales flappent.

Ce point, on avait essayé de le défendre dans l'intérêt des riverains mais on n'avait pas été entendu à l'époque parce que les gens préféraient que les hélicoptères fassent du bruit en les évitant plutôt que de passer vertical en faisant moins de bruit. Mais nous sommes prêts à ouvrir la question de ces virages successifs imposés aux pilotes et finalement aux riverains alors que la réouverture de cheminements directs depuis l'Observatoire de Meudon, en l'évitant, pour revenir directement à Issy-les-Moulineaux réduit le temps de vol et le temps d'exposition au bruit. Cela aurait beaucoup d'avantages. Je le soulève aujourd'hui mais on n'en a pas parlé. Ce qui a été décidé, c'est ce que je vous ai dit tout à l'heure.

### **Etude sur la signature bruit des appareils basés sur l'héliport**

**M. CEBE (Préfecture).**- A l'intérieur du chapitre 2 de la Charte, il nous reste à faire le point sur les études de mesure de bruit des appareils.

**Mme VELUT (MEEDDAT/DGPR).**- L'idée était de caractériser les signatures bruit de plusieurs hélicoptères de la flotte d'Issy-les-Moulineaux et ceci pour différentes altitudes.

On a mis cela en place à l'été 2008 avec plusieurs essais réalisés sur un site à Issy-les-Moulineaux, sur l'Ile-Saint-germain, site qui a été retenu car il est représentatif de l'environnement des riverains et pour sa proximité.

Malheureusement, je ne vous cache pas qu'on a constaté quelques difficultés à l'issue de ces premiers résultats. On s'est rendu compte qu'il y avait un certain nombre de contraintes liées au choix du site. En fait, on évolue dans un milieu très contraint du point de vue du trafic aérien avec à la fois la proximité de Villacoublay, la proximité de Paris qui est restreint au niveau des survols de basse altitude.

On s'interroge actuellement à déplacer le site des mesures. On a réfléchi avec la DGAC à plusieurs sites, notamment Etampes et Coulommiers.

Je ne vous cache pas qu'on est en plein débat là-dessus. Il faut qu'on continue les discussions en comité plus restreint, sachant qu'il y a un certain nombre de questions à se poser par rapport au coût du changement de site et sur le fait qu'en déplaçant ce site, on quitte l'environnement des riverains. Cela change un peu l'état d'esprit de l'étude.

Je voulais vous faire part de ces difficultés mais on continue à y travailler.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- On a eu vraiment beaucoup de difficultés à faire ces études entre l'Ile-Saint-Germain et l'Héliport. Mais c'est vrai qu'aller faire des mesures de bruit en pleine campagne alors que les riverains et nous-mêmes qui travaillons tous les jours à l'Héliport sommes dans cet environnement bruyant, on fausse, mais vous en êtes consciente, l'analyse. Je trouve sympathique l'idée d'aller à Meaux ou à Coulommiers ou à Etampes mais je ne pense pas qu'on soit dans la vérité réelle du bruit environnant qui fait partie de la vie quotidienne de chacun d'entre nous. Parfois, il y avait plus de bruit ambiant que de bruit d'hélicoptère.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Ce qui compte, c'est de mesurer le nombre de décibels, c'est le même, que ce soit à Meaux en rase campagne ou à Issy-les-Moulineaux.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Vous parlez des bruits qui sont mesurés dans les certifications. Dans le dossier de certification d'une machine, il y a un certificat de nuisance.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- On nous a expliqué qu'il y avait encore des machines d'avant 1972, qu'il n'y avait pas de certification et qu'on ne pouvait pas.

On a dit finalement, une façon de s'en sortir, est de faire des mesures, au moins d'avoir une espèce de signature bruit. Si les machines avaient toutes une carte de mesure identifiée, on ne se poserait pas toutes ces questions.

**M. CEBE (Préfecture).**- Monsieur RIOTTOT...

**M. RIOTTOT (Environnement 92).**- Je vais parler en scientifique. Je pense que c'est valable en tant que signature du bruit faite dans un domaine ou vous ôtez tous les autres types de bruit. Mais après il faut le réintroduire.

C'est une première étape à mon sens et, ensuite, il faut le réintroduire pour voir son impact dans l'environnement.

Mais il faut avoir le bruit pur. Vous allez avoir le bruit à peu près "pur". Ensuite, ayant la signature, vous voyez que ce que provoque cette signature dans un environnement de riverains urbains.

**Mme VELUT (MEEDDAT/DGPR).**- En couplant les mesures avec

les mesures de Bruitparif, on pourra faire cela assez facilement.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Tant mieux.

**M. HAYON (DULE).**- Juste quelques précisions. Je sais que les techniciens de la DGAC seraient très heureux que les mesures soient poussées et qu'il y ait une sorte de deuxième certification faite dans un lieu plus calme et permissif.

D'un autre côté, prendre les mesures sur le lieu d'Issy-les-Moulineaux, malgré toute l'approximation qu'elles pourront représenter, qui seront les mêmes d'un hélicoptère à l'autre, permettra toujours d'avoir cette série de mesures qui permettra surtout de suivre l'évolution de la pression sonore annuelle ou mensuelle ou hebdomadaire du lieu pour les hélicoptères basés en fonction des engagements pris dans la charte.

Je pense que c'est l'une des mesures qui approchera le plus globalement ce que l'on aura pu obtenir avec la charte : disparition de l'Alouette 3, remontée des altitudes de vol, déviation des vols. C'est à mon avis l'étude qui le permettra le mieux.

Mais nous sommes pris entre deux pôles : les scientifiques qui veulent plus de précision et une mesure plus approximative prise in situ.

Pour ne pas tuer l'étude, il faudrait encore travailler une ou deux séances peut-être en groupe charte ou en groupe de techniciens pour savoir quel est le bon cheminement. Et s'il faut l'abandonner, abandonnons-la.

Pour l'instant, on a deux options : l'une est coûteuse en allant en rase campagne ; l'autre est plus approximative. L'une a l'agrément des techniciens ; l'autre moins, elle peut permettre d'avoir une appréciation des bienfaits ou des méfaits de la Charte.

Je pense qu'il faut continuer à travailler un peu parce que c'est compliqué et on s'aperçoit en avançant que ce n'est pas simple.

En plus la météo s'est mise contre nous, ce n'est pas de chance.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Je comprends tout à fait ce que vient de dire M. HAYON et je tiens à le remercier pour tout le temps qu'il passe et toute l'implication qu'il met dans ce dossier.

Il me semble que, s'il devait y avoir débat pour aller au fond de ce

problème : faut-il ou pas continuer les mesures et où ?, il faudrait que cela se fasse dans le cadre d'un groupe plus restreint qui pourrait associer la DGAC et les hélicopéristes, dont ils pourraient prendre le pilotage. Tout n'a pas besoin de se faire dans des groupes pléniers.

**M. CEBE (Préfecture).**- D'accord.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- J'approuve cette proposition, sachant que ce groupe de manière informelle a déjà travaillé.

Je voulais aussi apporter une précision sur les hélicoptères et le fameux service public car je crois que nous sommes au coeur du débat.

Il faut que vous sachiez que ce sont les hélicoptères de service public, qu'ils soient sanitaires, de sécurité civile, de vol ministériel ou de vol d'Etat qui sont les plus anciens et les plus bruyants.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- D'où ce qu'il y a dans la charte sur l'Alouette 3.

**M. DAVID (Union Fcse de l'Hélicoptère).**- Oui, et sur les Gazelles militaires dans les vols de transit parce que les 342 Hot sont des Gazelles militaires. Les transits sont souvent faits par ces vols dits de service public mais qui sont les plus polluants et les plus nuisants.

Il faut vraiment bien réfléchir quand on parle de vols de service public. Il ne faut pas qu'on aille à l'encontre de ce qu'on veut, c'est-à-dire des machines modernes, moins bruyantes, moins polluantes.

Il y a un autre débat que je soumetts qui est le problème des bimoteurs. Aujourd'hui, les fonctionnaires européens, ouvrant le grand parapluie du principe de précaution, ont crû bon depuis une quinzaine d'années d'exiger des bimoteurs partout en Europe et en France particulièrement. Ce débat est totalement incohérent et contradictoire avec ce qu'on recherche.

Les hélicoptères qui ont deux moteurs, même si les moteurs modernes sont moins bruyants que les moteurs anciens, font deux fois plus de bruit et polluent deux fois plus. Il faut faire très attention. Nous reposons sur la table le débat de l'exigence du bimoteur. Statistiquement, c'est une fausse sécurité et a le grave inconvénient d'être, en termes de bruit et d'émissions de CO2, deux fois plus nuisante qu'un monomoteur.

Quand vous prenez un EC120, un Colibri aujourd'hui, l'hélicoptère moyen qui a remplacé l'Alouette 2 d'antan, le Colibri est tout à fait non nuisant comme un Airbus 320 par rapport aux Caravelles.

On a le à peu près le même gap de réduction des nuisances. Mais il faut faire attention qu'en multipliant les moteurs, on multiplie les nuisances et les pollutions.

Excusez-moi d'aborder ce point mais je veux qu'il soit acté quelque part et que vous puissiez intégrer ce paramètre.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Je ne veux pas lancer le débat mais dire, vis-à-vis de l'assistance, que ce point est effectivement un sujet compliqué qui fait l'objet de discussions intenses entre les hélicoptéristes et la DGAC sur les problématiques de sécurité associées. Mais je pense que ce n'est pas l'enceinte pour discuter de cela.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Je voulais juste signaler la question.

**M. CEBE (Préfecture).**- Monsieur KOSCIUSKO-MORIZET pour passer au chapitre 3...

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Il y a encore un point du chapitre 2 sur lequel je suis passé un peu vite.

Je note avec beaucoup d'intérêt la remarque du Président DAVID sur le bruit important des hélicoptères d'Etat. Je pense que M. DARGENT sera d'accord avec moi pour penser qu'un de ces jours il faudra faire une révision de la charte et qu'on pourrait utilement travailler ce créneau puisque nous sommes tous sur la même longueur d'onde : il faut que tout le monde fasse des efforts pour que les appareils fassent moins de bruit. Mais l'Etat ne paie pas de redevances et je voudrais reparler de la modulation des redevances car je l'ai mentionnée un peu vite tout à l'heure.

J'ai compris d'un entretien avec l'Aviation Civile il y a six ou sept mois, qu'il y avait une espèce de créneau annuel pour bouger les redevances. On ne fait pas tous les deux mois une modification de redevance. Le prochain créneau serait le 1<sup>er</sup> avril 2009, on n'en est pas loin. Ce serait une mesure psychologiquement significative, même si pas forcément matériellement extrêmement forte, de marquer une différence entre ce que paie un hélicoptère en fonction de sa nuisance.

Ce serait un premier pas important, même s'il est petit, dans une direction qui me paraît essentielle.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Juste un mot, je vais peut-être un peu loin mais ce n'est pas pour le plaisir de faire de la provocation mais c'est pour gagner du temps.

Si on décidait de ne conserver à l'héliport de Paris que les vols privés et les machines modernes...

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Il faut supprimer les vols de service public !

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- ... si on décidait de ne conserver que les vols privés avec des machines modernes, je vous assure que les riverains deviendraient de véritables amis.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Pour répondre sur la partie redevances aéroportuaires, j'ai compris que nous devons attendre le résultat des mesures de signature bruit pour bâtir un dispositif relatif aux redevances. En fait, on prend du retard suite au retard pris par l'étude de signature bruit. En tout cas, c'est ce que je comprends de la situation d'aujourd'hui.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Sur ce point, la bonne gestion des organisations montre que, si on attend toujours les autres, on n'avance pas beaucoup. On évoquait le fait que, dans la certification déjà, il y avait une mesure pour tous les appareils postérieurs à 1972. En l'occurrence, on peut déjà très largement et, je vous y invite, progresser en prenant cela comme base. Ce sera déjà cela de fait.

**Un intervenant.**- Elle existe.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Eh bien appliquons-la !

**M. DE RONNE (Aéroports de Paris ).**- Effectivement, on est à très peu de jours de la publication des tarifs 2009 puisque, comme vient de le dire M. KOSCIUSKO-MORIZET, c'est le 1<sup>er</sup> avril que nous avons choisi chaque année comme date de changement tarifaire.

Ce que nous avons dit, c'est que nous étions prêts à définir une échelle de modulation tarifaire. Simplement, il faut qu'on ait une référence. Communiquez-nous une référence, peu importe cette référence, c'est la

proposition qu'on pourrait faire, qui soit agréée par la DGAC et nous appliquerons tout simplement un modèle cette année pour voir ce que cela donne. Cela peut être fait relativement simplement mais il faut faire très vite maintenant.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- On pourrait prendre les publications d'Aéroports de Paris puisqu'on les classe par strate de bruit, cela vient bien de quelque part. Je plaisante un peu mais qu'à moitié.

**M. DE RONNE (Aéroports de Paris).**- Vous ne plaisantez pas mais nous avons simplement quelques types d'hélicoptères représentatifs sur ce graphique. Il faut les classer tous.

**M. DARGENT.**- Pour prolonger la suggestion et après on fait une règle de trois. C'est très simple en l'occurrence de moduler les tarifs. Il me semble que beaucoup ici peuvent le faire. Si on veut le faire, on peut le faire à partir de cette grille de référence.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Sachant qu'il n'y a là que des hélicoptères français, les meilleurs au monde, mais il y a d'autres fabricants mondiaux d'hélicoptères qui fréquentent Paris. Même si Eurocopter a plus de la moitié du marché mondial des hélicoptères, il y a d'autres constructeurs pour lesquels on n'a pas ces mesures et pour lesquels il sera plus difficile de moduler.

**M. HAYON (DULE).**- Pour répondre à M. le Président DAVID, la fabrication du Plan d'Exposition au Bruit par Aéroports de Paris comme bureau technique de soutien de la DGAC impliquait que les certifications au bruit des hélicoptères étrangers avaient leur traduction dans le logiciel qui permettait de produire les courbes du Plan d'Exposition au Bruit. On a ces équivalences. On sait faire cela.

Deuxièmement, je pense qu'il est bien de décoller la question de l'étude signature bruit des hélicoptères de la question de la redevance. Cela décontractera l'histoire de l'étude de signature du bruit. Laisser la question des redevances bien indépendante et s'appuyer sur des certifications à l'étranger ou en France, quitte à laisser dehors les trois hélicoptères qui viennent avant la date du début de certification moderne. D'ailleurs l'un des trois va partir. C'est une Alouette 3 qui ne paie de toute façon rien.

**M. RIOTTOT (Environnement 92).**- Je serai un peu plus précis que M. DARGENT, je ne ferai pas une règle de trois parce que vous avez une

échelle qui est logarithmique, donc il faudrait appliquer au facteur bruit ce type d'échelle.

**M. de RONNE (Aéroports de Paris )**.- Si nous voulons le faire rapidement, ne compliquons pas le système.

**M. CEBE (Préfecture)**.- Nous passons au chapitre 3...

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres)**.- C'est la question des latitudes et des trajectoires. Il y a 5 points mais certains sont plus importants et plus compliqués que d'autres.

Il y a d'abord le relèvement des altitudes :

### **Etude sur le relèvement des altitudes.**

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres)**.- La DGAC doit étudier et étudie la possibilité de relever le plafond d'altitude sur certains itinéraires ou tronçons d'itinéraires pour passer de 1.500 à 2.000 pieds par rapport au niveau de la mer. On traduit 1.500 pieds par 450 mètres, cela peut paraître haut, mais quand vous avez les collines de Meudon ou de Sèvres à 200 mètres, 450 mètres cela paraît moins haut. Une étude est en cours. Je laisserai M. CIPRIANI nous dire où en est cette étude.

Je crois que tout à l'heure on nous parlera du relèvement des trajectoires des avions. Cela n'a malheureusement, contrairement à ce qu'on nous avait dit, aucun impact intéressant sur notre problème de relèvement des trajectoires d'hélicoptères. C'est quelque chose que j'ai appris récemment et qui n'est pas conforme à ce qui nous avait été dit antérieurement.

Il y a le problème des contournements par le Sud. Je mets de côté l'Ouest puisque nous sommes convenus pour le moment qu'il fallait d'abord avancer sur le Sud et que l'Ouest était un problème assez complexe.

Le problème du contournement Sud sous réserve d'indices de trafic auxquels la DGAC a commencé à se livrer pour voir son intérêt réel, c'est de savoir comment ce contournement est ouvert. Le problème est : comment empêcher les appareils de continuer à passer par le périphérique plutôt que de faire le tour nettement au Sud ? On peut trouver des critères, cela a été dit, il y a des réflexions en cours, on pourra y revenir si vous le souhaitez.

Le troisième point : offre d'infrastructures d'accueil autour de Paris.

Ce n'est pas tellement dans le domaine de notre commission, cela relève plutôt du schéma directeur régional.

L'arrivée ou l'approche sous règles de vol aux instruments : M. CIPRIANI m'a dit l'autre jour que ce n'est pas possible à Issy-les-Moulineaux. Cela concerne à la fois les points d et e.

Voilà le résumé des différents points qui nécessitent beaucoup de précisions.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Quelques mots d'introduction, puis je laisserai à la Direction du Service de Navigation Aérienne le soin de présenter le détail.

Je vais commencer par le premier point pour lever ce qui m'a semblé être un malentendu : l'impact éventuel du relèvement de l'interception des plans de descente pour les avions dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Tout le monde est au courant de cette évolution, l'idée est de faire en sorte que les avions à l'arrivée sur les plateformes parisiennes interceptent leur plan de descente à une altitude plus élevée que ce qu'ils faisaient jusqu'alors de manière à être plus haut sur les populations survolées.

Je crois que certains autour de la table avaient imaginé que cela pourrait permettre d'avoir moins de contraintes en vue de relever les altitudes des hélicoptères.

Il faut bien comprendre que cela n'est pas le cas. On se situe, sur les trajets dont on parle en hélicoptère, à une distance qui est déjà au-dessous des plans de descente des avions. Le fait que ces plans soient interceptés plus haut ne change rien aux altitudes des hélicoptères, je parle aussi sous le contrôle des exploitants d'hélicoptères, j'essaie d'être simple et pas technique. Cette opération relative aux avions ne donne pas de marge de manœuvre supplémentaire puisque ce qui rend le relèvement des trajectoires hélicoptères difficile en région parisienne, c'est la densité du trafic avions qui se situe au-dessus des altitudes utilisées par les hélicoptères.

Voilà pour le premier point.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Monsieur le Directeur, juste un mot, suite aux réunions que nous avons eues à la DGAC, je voudrais d'abord dire deux choses :

Que le nouveau Directeur Général de l'Aviation Civile a mis la pression, c'est le moins qu'on puisse dire...

**M. CIPRIANI (DGAC).**- J'allais y venir, c'est un deuxième sujet, là vous parlez du relèvement des altitudes d'hélicoptères sur le tronçon sud du boulevard périphérique. Effectivement, il y a un plan qui est en cours, sous l'impulsion énergique de notre Directeur Général, je vous remercie de le rappeler...

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Auquel nous nous sommes associés.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- ... mais on va en parler après.

Le deuxième point, c'est : dans quelle mesure, sommes-nous collectivement capables de relever les trajectoires des hélicoptères dans la zone dont nous parlons aujourd'hui ? Puisqu'un relèvement d'altitude conduit à une baisse des nuisances sonores assez significative.

En réunion de suivi la dernière fois, on nous a indiqué qu'un relèvement de trajectoire de 500 pieds, en passant de 1.500 à 2.000 pieds, conduit à une baisse du niveau sonore de 2,6 décibels, de mémoire.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- 2,3 décibels.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Ce qui est loin d'être négligeable.

Le relèvement de ces trajectoires d'hélicoptères, de ces transits qui sont aujourd'hui de 1.500 pieds pour les passer à 2.000, a fait l'objet d'une étude systématique sur l'ensemble de la région parisienne de la part des services de la Navigation Aérienne, tronçon par tronçon, pour voir dans quelle mesure ce relèvement était possible sans trop de difficultés, les endroits sont rares, pour ne pas dire inexistantes, ou possible avec nécessité de coordonner le trafic avec les arrivées d'avions, ce qui peut poser un certain nombre d'autres problèmes ou parfois extrêmement difficile ou difficilement envisageable.

La conclusion est que, sur le segment qui nous intéresse, entre Pont de Sèvres et Gentilly jusqu'à Rocquencourt, l'objectif est de relever ces altitudes à 2.000 pieds dès le printemps 2009.

**M. MICHAL (SNA-RP).**- C'est un objectif. Aujourd'hui, nous en

sommes au stade de ce qu'on appelle une étude de sécurité. Comme Patrick CIPRIANI l'a expliqué, ce relèvement n'est possible qu'à l'aide de coordination tactique entre l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et les organismes qui vont également utiliser le même espace pour les décollages d'Orly, de Villacoublay, de Toussus et éventuellement du Bourget.

Ce qui veut dire que nous ne sommes pas dans la situation antérieure où nous avons fait une séparation stratégique, c'est-à-dire un espace où les hélicoptères pouvaient passer et un espace où il y avait les avions, maintenant il va falloir se partager l'espace.

Pour se partager l'espace, on sait que si on le met en oeuvre dans cette région, c'est que, dans la plupart des cas, ce sera possible et il faudra qu'Issy-les-Moulineaux puisse poser la question en fonction de la configuration à Orly ou à Villacoublay ou dans certains cas au Bourget pour s'assurer qu'on peut bien faire passer l'hélicoptère à 2.000 pieds.

C'est quelque chose qui est un peu plus délicat qu'une séparation stratégique et qui nécessite, dans les procédures de la DGAC, une étude préalable d'impact de sécurité qui va débiter très rapidement puisque nous avons tous les éléments maintenant.

Dans la mesure où cette étude d'impact de sécurité conclut à un niveau de risque acceptable, nous pourrions déboucher sur quelque chose qui pourrait être prévu aux environs de Pâques, sachant que de toute façon en cas de difficulté imprévue, une étude de sécurité on ne l'a fait pas a priori, ce sont des spécialistes du contrôle qui planchent dessus, nous reviendrions vers vous pour communiquer et vous expliquer ce qui se passe.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Pour compléter, il y aura également une expérimentation.

**M. MICHAL (SNARP).**- Plus exactement, si on veut fixer les échéances, l'engagement pour Pâques correspond au début d'une expérimentation. Vous comprendriez bien que toute modification de trajectoire nécessite dans les procédures une approbation du nouveau dispositif par la CCE. Il faudra revenir vers vous pour expliquer en détails de quoi il s'agit. Il y aura une présentation aux usagers du nouveau dispositif pour qu'ils s'expriment sur les contraintes qu'ils peuvent ressentir. Et en même temps, il y a l'étude de sécurité qui est lancée.

Pour pouvoir avancer plus vite, nous reviendrons vers vous dès que l'étude de sécurité aura débouché pour vous proposer une

expérimentation qui permettra à chacun de donner son point de vue et de confronter les différentes positions lors d'une prochaine CCE.

Cela permettra d'accélérer le processus mais il faudra néanmoins que le dispositif fasse l'objet d'une communication en CCE, d'un avis, et d'une discussion avec les usagers.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- S'agissant de cette expérimentation, elle a aussi pour objectif de bien vérifier que d'autres problèmes de nuisances n'ont pas été générés par ce nouveau dispositif. Vous avez compris qu'il s'agissait d'organiser le trafic hélicoptères dans certains points en coordination avec le trafic avions et donc il faut éviter que trop souvent ne se produisent des cas où, à cause du trafic avions, un hélicoptère ne pourrait pas passer parce qu'on pourrait se retrouver avec des effets inverses à ceux que l'on souhaitait, autrement dit plus de nuisances du fait d'une attente de quelques minutes d'un hélicoptère.

On ne pense pas que ce soit le cas, sinon on ne ferait pas l'expérimentation, mais il s'agit de le vérifier en grandeur réelle.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Je voulais souligner cet effet secondaire qui pourrait être pervers et qui mérite une étude.

Il faut que vous compreniez bien qu'aujourd'hui, par tranquillité d'esprit, les trafics avions et hélicoptères sont séparés horizontalement, c'est ce que vous appelez la séparation stratégique. C'est plus simple pour tout le monde : l'hélicoptère n'a pas à se soucier des avions et l'avion des hélicoptères.

Prenons un exemple, si l'Airbus du Président de la République a une remise de gaz parce que les minima météorologiques ne permettent pas l'atterrissage à Villacoublay, il va remettre les gaz au moment où l'hélicoptère risque de se présenter à la même altitude. Ce sont ces cas-là qui méritent une attention particulière.

Je suis persuadé qu'aujourd'hui, avec la bonne volonté des contrôleurs car cela obligera les gens à se parler d'avantage, parce que la remise de gaz de l'Airbus présidentiel n'est quand même pas un fait statistiquement quotidien, on arrivera à relever ces altitudes.

Encore une fois, il faut qu'on se batte tous ensemble pour ce relèvement qui augmente aussi la sécurité des passagers de l'hélicoptère et du pilote car, en cas éventuel de panne moteur dont on sait statistiquement

qu'elle est très peu fréquente, plus on vole haut, plus on a la chance de pouvoir trouver un terrain permettant à l'hélicoptère d'atterrir. Donc même pour la sécurité des tiers au sol, le relèvement des altitudes de cheminement est quelque chose d'absolument essentiel.

**M. KUPFER (Président).**- Je note l'avancée qui vient d'être faite et j'en remercie la DGAC.

Je passe la parole à M. DARGENT.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Premier point pour me réjouir de cette perspective. Il y a beaucoup de Françiliens qui sont concernés par cela. Il faut savoir que le bruit ne serait-ce que des transits au-dessus du boulevard périphérique sud s'entend jusqu'à l'axe rue de la Convention, rue de Vouillé, rue d'Alésia, cela fait des dizaines de milliers de personnes uniquement de ce côté-ci du périphérique et de même de l'autre côté.

Deuxième point pour souligner de façon plus critique que l'on est, depuis le début de cette séance, en train de réduire les nuisances à une de ses composantes majeures qui est celle du bruit. Mais un des débats qui avait été couronné pour partie de succès était de souligner que les nuisances occasionnées par l'héliport tournent autour de bruit, certes, mais ne se limitent pas à cela. Je signale qu'un hélicoptère, qu'il vole à 1.500 ou à 2.000 pieds, suscite autant de gaz à effet de serre et donc contribue autant à ce qui a été un des objectifs du Grenelle de l'environnement, semble-t-il, puisque par personne transportée l'émission de gaz à effet de serre est tout à fait considérable.

Troisième point, juste pour dire à M. CIPRIANI que le fait de mettre en rapport le relèvement des altitudes d'avions et le relèvement des altitudes maximales des hélicoptères n'a pas seulement – je parle ici sous le contrôle de cette commission – été imaginée par cette commission mais c'était quand même un des arguments de votre prédécesseur, M. REVIRON.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- La pollution, c'est dans le chapitre suivant, on va en reparler.

**M. CEBE (Préfecture).**- Pas de question supplémentaire sur ce point extrêmement important dont on voit qu'il va donner lieu à étude d'impact, expérimentation et, on l'espère ensuite, mise en œuvre systématisée.

Je propose qu'on passe aux itinéraires de contournement par le

sud sauf s'il y a d'autres points...

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Il y a le problème des mesures à prendre pour finalement soit imposer à certains types d'appareil de prendre le contournement, soit inciter... la méthode n'est pas évidente.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Si je peux me permettre parce qu'on a déjà beaucoup réfléchi au sujet, il y a une solution qui serait simple qui serait de dire que ne sont autorisés à emprunter les cheminements que les appareils qui sont au départ où à destination d'Issy-les-Moulineaux. Le problème est que, si vous faites cela, même ceux qui passent en transit vont se poser à Issy-les-Moulineaux. Donc on va multiplier les mouvements et les nuisances.

C'est dommage parce que cette solution était merveilleuse.

Il faut aussi que vous cachiez que le contournement est une solution qui se pratique beaucoup dans le monde, mais il faut savoir que la minute d'hélicoptère, qu'il soit militaire, de service public ou privé, c'est 25 €. Donc tout temps de vol que vous rajoutez au transit d'un hélicoptère militaire, c'est aux impôts que vous le rajoutez et si c'est un vol privé, c'est au prix payé par le passager, voire le client des Samu qui est la Sécurité Sociale, c'est-à-dire toujours le contribuable in fine. Donc il faut aussi faire attention.

Les contournements, oui, mais à condition qu'on n'exile pas à Rambouillet et à Coulommiers de l'autre côté le contournement de l'Ile-de-France. Le problème, c'est le même pour les avions puisque la France est au cœur de l'Europe, est que les transits sont une partie capitale de l'activité aéronautique. Contournement, oui, mais à condition qu'ils restent réalistes en termes économiques.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Effectivement, aujourd'hui il n'y a pas de solution miracle sur la table. Le sujet est en fait un sujet régional, c'est-à-dire que, quand on réfléchit aux transits d'hélicoptères et aux endroits où ils peuvent se poser, s'entraîner, ou être basés, on a bien une problématique régionale au niveau de toute l'Ile-de-France. C'est un peu dans cette démarche qu'on essaie d'avancer mais sans avoir aujourd'hui de solution miracle à proposer.

Sur le contournement sud, il faut bien réaliser qu'aujourd'hui il existe un contournement sud tout simplement puisqu'en allant suffisamment au sud, on sort des zones de la région parisienne, quand on est juste au sud

de Brétigny par exemple, cela permet de passer d'est en ouest de France sans passer par le périphérique.

On a déjà toute une catégorie d'utilisateurs qui n'est plus concernée par notre problématique parce qu'elle la contourne. Mais faire quelque chose d'intermédiaire entre ce passage au sud de la région parisienne et le périphérique, on n'a pas aujourd'hui de vision bien claire sur ce que pourrait être un itinéraire intéressant.

Je ne voudrais pas trop m'avancer, mais je pense que les réflexions en cours vont permettre en 2009 de préciser un certain nombre de choses et peut-être d'envisager que certaines activités puissent être déplacées, notamment des activités d'entraînement. Mais tout ceci ne résoudra pas d'un coup la problématique que nous évoquons aujourd'hui.

**M. GOUESSE (Val de Seine Vert).**- Le risque de voir les gens en transit se poser pour redécoller est effectivement extrêmement pervers. L'exemple qu'on connaît un peu et qui a fait retour dans la presse locale à l'occasion de la fin de l'année, juste avant les fêtes de Noël puisqu'on a eu des annonces dans le Parisien qui proposaient comme cadeau de Noël à faire aux gens des excursions autour de Paris. Il était dit : vous pourrez découvrir la Tour Eiffel, le Trocadéro, Montmartre en décollant d'Issy-les-Moulineaux... la Défense, la Château de Versailles mais il faudra une escale d'une heure à Toussus-le-Noble rendue obligatoire par la législation.

On est dans la réapparition des baptêmes de l'air et des promenades touristiques avec une démarche commerciale visant à développer ce créneau. C'est quelque chose auquel on était, au moins du côté collectivités et associations, extrêmement opposé.

Voir ce type d'annonce réapparaître dans la presse, c'est quand même un objet d'étonnement et de scandale.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- On n'en parlait plus à Issy-les-Moulineaux dans les publicités, encore beaucoup au Bourget, et on en reparle maintenant. Cette publicité est totalement scandaleuse. Cela prouve que, même à Issy-les-Moulineaux, il y a des vols touristiques. Je pense que la seule façon de faire, ce sera le fameux décret hélicoptères dont on nous dit qu'il permettra enfin, sans hésitation, l'application de la loi de 1999 et qu'il évitera dans un endroit comme le Bourget ou Issy-les-Moulineaux etc. les trafics touristiques qu'on connaît.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Je suis ouvert à une réflexion sur ce sujet. Il faut aussi être très conscient, je ne parle même pas de toutes les capitales mondiales qui ont plusieurs exploitants d'hélicoptères, vous l'avez peut-être fait vous-mêmes, qui font le tour des grandes cités mondiales qui ont toutes un charme particulier vues d'en haut.

Il faut que vous sachiez que les sociétés qui exploitent les Samu, on en parlait tout à l'heure, ne vivent pas du Samu. Elles vivent de toutes leurs autres activités.

D'abord pour Paris, ce serait catastrophique qu'on ne puisse pas voir Paris d'en haut. Les touristes ou les citoyens parisiens. Les électeurs de M. DARGENT...

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- De la tour Eiffel, vous voyez Paris d'en haut.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Ce n'est pas tout à fait la même chose ! Ce que je veux dire, c'est qu'il faut faire attention. On peut réfléchir à ce sujet et en discuter. Je crois que vous êtes maintenant convaincus depuis le temps que nous essayons de travailler positivement mais il ne faut pas vouloir tout interdire d'un coup parce qu'on va mettre à mal l'économie de l'hélicoptère. Il n'y aura plus de Samu, hormis ceux payés par le contribuable.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Monsieur le Président, il y a des lois qui sont votées et qui doivent être appliquées.

**M. CEBE (Préfecture).**- Les dispositions, de ce point de vue, semblent claires même si elles méritent d'être confirmées.

Quoiqu'il en soit, si vous avez des études sur l'impact économique de ces activités qui subsistent ou même auraient tendance à se développer à nouveau, il serait intéressant que vous nous les communiquiez pour qu'on ait tous les éléments d'appréciation sur le sujet.

On peut peut-être passer aux chapitres suivants de la Charte...

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- On peut aller très vite sur le chapitre 4 sur la transparence et l'information du public.

Le PEB accessible sur les différents sites a été fait.

La CCE, c'est le point b, s'est réunie.

L'UFH nous avait indiqué que la maquette du site interactif de formation et de sensibilisation du public était faite. Il était prévu de l'ouvrir pour le mois de l'environnement, c'est-à-dire mars ou avril prochain ?

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Ce sera fait.

**M. COUDERC (Union Fcse Hélicoptère).**- Nous sommes bien sûr un peu contraints par ce que font les informaticiens mais normalement on m'a promis la première maquette dans trois semaines.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Informations disponibles au terminal de l'héliport. Il y a le site "Entre Voisins" d'Aéroports de Paris et VITRAIL pour les mairies qui le demandent et qui remplissent un certain nombre de conditions. Il me semble que VITRAIL, c'est plutôt les avions, sauf erreur de ma part.

Les deux points suivants qui, pour le moment, n'ont pas été réellement engagés, sont :

D'une part l'idée d'une éventuelle modération du trafic lors des pics de pollution. Il avait été dit que ce serait appliqué.

D'autre part, qu'il y aurait des études sur l'impact environnemental des émissions des hélicoptères. A ma connaissance, ce n'est pas engagé.

Le point e, certification Iso 14.001 : je crois qu'Aéroports de Paris a engagé un processus de certification.

**M. DE RONNE (Aéroports de Paris).**- On certifiera au mois de mai ou juin.

**M. CEBE (Préfecture).**- Une précision : à ma connaissance, il n'y a pas eu de pic de pollution au sens réglementaire du terme, donc la question de la modération du trafic en cas de pic de pollution ne s'est pas posée.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Il y a eu, il y a quelques jours, une demande de modération de l'utilisation du trafic automobile. Je ne comprends pas pourquoi les pouvoirs publics, compte tenu des indicateurs objectifs dont on dispose, demandent une modération du trafic automobile alors que cela n'a aucune incidence sur le trafic des hélicoptères dont on sait la contribution à cette forme de pollution. C'est incompréhensible pour la

pollution.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Je suis d'accord avec vous qu'en cas de pic de pollution prévisible ou mesuré, on demande aux automobilistes de lever le pied. On peut demander à un pilote d'hélicoptère de lever le pied aussi, d'aller moins vite. On va augmenter la durée du vol et le temps de pollution. Il faut là-dessus peut-être trouver des mesures...

**M. DARGENT (conseiller de Paris).**- C'est pareil pour la voiture à ce moment là.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- La voiture, on lui réduit sa vitesse pour réduire les émissions. On peut réduire la vitesse de l'hélicoptère mais on ne réduira pas les émissions car la turbine tourne à régime constant et on augmentera le temps de pollution.

Je suis prêt à étudier toutes les mesures mais il faut qu'elles soient réalistes et qu'elles n'aient pas d'effet pervers contraire à ce qu'on recherche.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Ce qui avait été dit dans la charte, c'est que des études seraient menées. Les réflexions que vous faites sont intéressantes, elles font partie de ces études mais il faudrait qu'une étude de ce genre - je ne vois guère d'autre sponsor que la DGAC pour diriger cette étude - soit enclenchée. C'est tout ce que dit la charte pour le moment, elle n'est pas très contraignante.

**M. DARGENT (conseiller de Paris).**- On demande, lors de ces pics de pollution, aux automobilistes de rouler moins vite mais on leur demande aussi d'éviter de prendre leur automobile. Dans ce cas, on pourrait aussi éviter de prendre son hélicoptère.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Je suis d'accord, Monsieur DARGENT.

**M. CEBE (Préfecture).**- Monsieur CIPRIANI, y a-t-il des perspectives d'enclencher des études sur ces points à relativement court terme ?

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Il y a des études générales, on sait très bien aujourd'hui que le trafic aérien représente en Europe à peu près 3,7 % de la totalité des émissions de CO2. Sur ce trafic aérien, l'hélicoptère représente d'après les statistiques entre 0,2 et 0,6 % selon les études. Ne faites jamais confiance aux statistiques à moins que vous ne les

ayez manipulées vous-mêmes, comme disent les humoristes.

On connaît les pourcentages aujourd'hui : 0,2 ou 0,6 % des 3,7 % de la pollution due au trafic aérien en Europe.

Après, il faut aller dans ce 0,2 ou 0,6 % pour affiner et voir comment, il n'y a pas de petit gain dans cette matière, on peut réduire de quelques centièmes les émissions des hélicoptères, sachant que les moteurs modernes – on parlait du bruit tout à l'heure – sont incomparablement plus satisfaisants que les anciens en terme d'émissions polluantes.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Un chiffre complémentaire qui remet en perspective les chiffres que vous venez de donner. L'étude a été faite dans le cadre du plan d'environnement de Paris, s'agissant de la contribution de Paris à l'émission en gaz à effet de serre, si on tient compte non seulement de ce qui se passe à Paris intra muros et des liaisons qui mettent en jeu des Parisiens : 40 % de la contribution de Paris à l'émission de gaz à effet de serre est liée aux plateformes aéroportuaires avions et hélicoptères.

Je sais bien que là-dedans l'hélicoptère n'occupe qu'une part modeste mais on est sur des chiffres tout à fait considérables. Si un jour, on veut effectivement parvenir à inverser la croissance des émissions de gaz à effet de serre, on ne peut pas faire comme si la question des plateformes aéroportuaires était une question epsilonlesque.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Je ferai deux compléments dont un pour rire : il suffit de fermer les aéroports parisiens pour régler le problème. C'est pour rire.

La deuxième chose, c'est que, si vous avez ces études précises auxquelles vous faites confiance et auxquelles je fais confiance, est-ce que vous savez financer, parce que malheureusement nous n'en avons pas les moyens, ou contribuer au financement d'une étude qui déterminerait dans ce pourcentage de pollution que vous venez d'indiquer le pourcentage réel de la pollution due aux hélicoptères et qu'est-ce qu'on peut faire pour la diminuer ? Je suis intéressé.

**M. CEBE (Préfecture).**- Monsieur KOSCIUSKO-MORIZET ?

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Pour le dernier chapitre, le chapitre 5, il y a trois points :

Le premier point, c'est le suivi radar des trajectoires. Il a été indiqué au groupe de travail que ce radar qui répond au doux nom d'IRMA devait être en place le 15 décembre. Le problème sera de voir comment il peut être utilisé dans le sens de la charte mais je ne pense pas que ce soit un point de débat pour aujourd'hui.

**M. MICHAL (SNA-RP).**- Le système de visualisation radar est en service. Il est à la disposition du contrôle aujourd'hui avec une consigne qui permet au contrôleur de signaler un hélicoptère, une erreur de positionnement sur les itinéraires et de demander de revenir dessus. Il nous permet également de détecter des erreurs un peu plus graves lorsque l'hélicoptère se dirige sur Orly, c'est plutôt le fait d'hélicoptères non basés, et donc il contribue aussi à la sécurité.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Je prends le point c pour garder le point b pour la conclusion.

Le point c, c'est l'augmentation du nombre de contrôles sur le respect de la hauteur des vols et des trajectoires avec l'utilisation des jumelles télémétriques. La Brigade du Transport Aérien fonctionne. Elle nous donne à chaque commission les chiffres de ses contrôles. On en parlera peut-être tout à l'heure, si nous avons le temps. Ce point en tout cas est appliqué.

Le point qui fait problème et qui est un des problèmes majeurs de la charte, c'est le point b : les services de l'Etat doivent étudier la modification des sanctions avec un éventuel changement de classe des infractions afin de renforcer leur caractère dissuasif.

### **Mise au point du décret hélicoptères**

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- En fait, tout ceci est lié, je parle sous le contrôle de la DGAC, au décret hélicoptères.

Je reviens sur un point précédent, le radar, c'est un engagement ferme de M. GANDIL.

Le décret hélicoptères, dont on parle beaucoup, est un point clef du dispositif de renforcement des sanctions. Malheureusement, ce décret, dont M. GANDIL m'avait indiqué qu'il serait sorti à la fin de l'année 2008, est, si j'ai bien compris, en panne pour des raisons que je ne connais pas ou sur lesquelles je n'ai pas à épiloguer.

Mais c'est vraiment un point important parce qu'on retrouvera aussi

bien à travers ce décret une application plus facile de la loi de 1999 dont on parlait tout à l'heure.

Je ne sais pas si la DGAC a des éléments nouveaux depuis quelques semaines.

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Un petit mot sur le décret. Il ne faut pas dire qu'il est en panne, ce n'est pas le cas. Effectivement, on ne voit pas grand-chose de l'extérieur. Les équipes de notre administration centrale travaillent dessus. Mais c'est vrai que le travail a pris beaucoup plus de temps que prévu.

On est arrivé désormais à une bonne identification du territoire concerné puisque finalement l'idée de se caler sur les définitions INSEE des zones urbaines denses. On arrive ainsi à modéliser la cartographie des zones qui seraient couvertes.

L'analyse porte maintenant plus sur les trajets, les zones connexes. C'est vrai qu'aujourd'hui le sujet n'est pas tout à fait assez mûr pour qu'une proposition soit en cours de consultation.

L'objectif récent a été de parvenir à cela début 2009. Nous sommes fin janvier. Je n'ai pas d'information de toute dernière minute là-dessus. Je pense que c'est un sujet qui devrait aboutir en 2009 mais c'est vrai que je reconnais un certain retard par rapport aux objectifs initiaux.

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- C'est vraiment un point majeur. C'est un des trois ou quatre grands points de la Charte. Je suis inquiet : à chaque réunion, il y a toujours x mois, mais c'est toujours le même x pour aboutir. Cela peut nous mener très loin.

**M. KUPFER (Président).**- Quels sont les éléments de complexité qui ont retardé les suites à donner, si vous le savez ?

**M. CIPRIANI (DGAC).**- Je ne peux dire que des choses assez générales là-dessus. La difficulté est de ne pas modéliser un dispositif qui résoudrait le problème de deux ou trois plateformes parisiennes mais qui impacterait parfois avec des effets négatifs l'ensemble des circulations en France. A l'inverse, essayer de rendre ce décret extrêmement général pour caler des mesures très spécifiques dans des arrêtés particuliers fait perdre sa substance au décret recherché.

Cette réflexion a pas mal avancé, contrairement à l'impression que

cela pourrait donner de l'extérieur, mais pas encore suffisamment pour qu'on puisse mettre sur la table un projet.

**M. KUPFER (Président).**- Ce sont des avancées non visibles, je dis cela sans sourire, car je comprends bien la complexité et le caractère national des dispositions à prendre qui empêchent d'aller aussi vite qu'on le souhaiterait.

Sur la question des contrôles qui était pendante, Messieurs de la Gendarmerie...

**M. LEFRANC (GTA).**- Je vais vous présenter les chiffres de 2008 en deux parties.

La première partie va concerner les chiffres généraux sur toute la zone de compétence de l'héliport de Paris, comparés à ceux de 2007.

La deuxième partie sera un zoom sur les cinq communes qui composent la CCE de l'héliport de Paris.

Les chiffres généraux :

On peut voir par rapport à 2007 que le nombre des contrôles de trajectoires augmente de 5,07 %. Nous sommes passés de 217 à 228 contrôles.

Les aéronefs contrôlés augmentent à peu près dans le même ratio de 771 en 2007 à 822 pour l'année 2008.

Les appels de riverains, par contre, ont quasiment doublé. On était à 19 appels sur l'année 2007, on est passé à 32 en 2008.

Les procédures qui sont en relation avec les règles de survol et de respect de l'arrêté de l'héliport sont passées de 14 à 16.

Ces chiffres sont les chiffres généraux sur toute la région parisienne.

Je vais passer aux chiffres sur le périmètre de la CCE.

Le nombre de postes effectués :

Je vais commencer par le plus important, sur la commune de

Sèvres : 136 postes de contrôle ont été effectués ; 463 appareils ont été contrôlés ; 4 appels de riverains et 4 procédures établies. Ces 4 procédures établies font un ratio d'environ 1 % par rapport au nombre d'appareils.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- C'est-à-dire 100 % pour la corrélation entre les appels de riverains et les procédures. Cela veut dire que les riverains ne sont pas de mauvais juges.

**M. LEFRANC (GTA).**- Oui mais on ne peut pas comparer le nombre d'appels de riverains et les procédures, ce n'est pas forcément en rapport. Les procédures n'ont pas été forcément établies suite à un appel de riverain.

Sur la commune de Paris, nous avons effectué très peu de postes : 13 postes, essentiellement sur la frontière 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> arrondissement ; 42 appareils contrôlés ; 4 appels de riverains ; 2 procédures établies, ce qui monte le ratio de procédures par rapport au nombre d'appareils à 5 % environ.

Meudon : 26 postes ; 64 appareils contrôlés ; 7 appels de riverains, on a beaucoup plus d'appels de riverains sur Meudon en 2008 : 3 procédures établies, on est sur un ratio de 5 % d'infractions par rapport au nombre d'appareils.

Issy-les-Moulineaux : 4 postes ; 4 appareils contrôlés ; 4 appels de riverains ; pas de procédure.

Boulogne-Billancourt : 3 postes ; 4 appareils contrôlés ; 3 appels de riverains ; pas de procédure établie.

Ensuite, je vous ai fait un plan pour vous montrer les postes qui sont les plus communs.

16<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> arrondissements, ce sont les deux postes principaux sur Paris. On voit que c'est dans le circuit de piste de l'héliport, c'est le circuit qui doit être suivi sur la Seine en passant par les Maréchaux.

En suivant le périphérique vers l'ouest, on est régulièrement sur l'île-Saint-Germain ou à proximité.

Ensuite, on a la zone où les riverains se plaignent le plus, c'est entre la colline de Meudon, Sèvres, sur l'ouest au niveau du Pont de Sèvres...

**M. DAVID (Union Fsce de l'Hélicoptère).**- C'est le fameux endroit dont je parlais tout à l'heure qui a été inventé il y a quelques années et qui, malheureusement, est le plus polluant des endroits du cheminement.

**M. LEFRANC (GTA).**- Le triangle Sèvres-Meudon-Boulogne-Billancourt, Boulogne-Billancourt étant la pointe, c'est la zone où les riverains sont les plus sensibles aux nuisances pour le périmètre de la CCE. Nous faisons des postes au niveau du CNRS Meudon Bellevue, la balustrade etc. Nous en faisons également au-dessus du virage sur la Nationale 118 et au niveau du Pont de Sèvres. Ces postes nous permettent surtout de voir tout ce qui se passe en provenance soit de Rocquencourt, soit de la patte d'oie, comme cela a été signalé tout à l'heure, soit en provenance d'Issy-les-Moulineaux. C'est le gros point noir, à mon avis, sur la zone de la CCE.

Boulogne-Billancourt : quelques postes qui ont été effectués au niveau de la sous-préfecture. Un riverain se plaignait. On n'a rien trouvé à ce niveau-là et on ne voit rien quand on est au milieu des immeubles.

Voilà pour la situation des points de contrôle.

Les chiffres que je vous ai donnés sont les mêmes que ceux qui sont sur les documents qui vous ont été remis.

Nous avons fait des graphiques concernant le nombre de contrôles rapportés aux communes.

On peut voir en mauve Sèvres. C'est le lieu où on fait le plus de contrôles. C'est Pont de Sèvres, au-dessus du virage sur la Nationale 118. C'est un endroit stratégique parce qu'on voit tout ce qui se passe sur Meudon, tout ce qui arrive de Sèvres et tout ce qui arrive de Rocquencourt. C'est à cet endroit-là où on a la colline de Meudon et de Sèvres, lieu où se plaignent les riverains.

Sur Paris, ce sont les deux parties Paris-Boulogne Billancourt et Issy-les-Moulineaux qui sont assez restreintes.

Meudon un peu plus, on se décale vers l'est par rapport au Pont de Sèvres.

Le nombre d'appareils contrôlés est en corrélation avec le nombre de contrôles : si on fait plus de contrôles sur le Pont de Sèvres, le nombre d'aéronefs contrôlés est plus important.

Le nombre de procédures établies se résume à Sèvres Meudon et Paris. Sur Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux, nous n'avons pas encore eu d'infractions constatées.

Concernant les appels riverains, vous pouvez constater qu'ils atteignent des chiffres identiques entre commune, sauf peut-être Meudon, mais ce sont des chiffres assez limités.

Je vous redonne à nouveau mon numéro téléphone et mon numéro de fax et si vous voulez nous appeler et nous contacter, vous avez en plus notre adresse.

Je suis prêt à répondre à vos questions si vous avez besoin de précisions.

**M. RIOTTOT (Environnement 92).**- Dans les infractions, avez-vous des appareils militaires ? Ils passent régulièrement à ras des arbres, à ras du toit de ma maison et je les reconnais.

**M. DAVID (Union Fscce de l'Hélicoptère).**- Ils ne sont pas soumis aux règles de l'Air.

**M. LEFRANC (GTA).**- Il y a des appareils militaires, d'Etat, de SAMU qui ne sont pas dans le respect soit de la trajectoire, soit des altitudes, mais qui ne sont pas pour cela en infraction.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Il n'y a pas d'infraction possible. C'est comme des numéros protégés pour les voitures.

**M. LEFRANC (GTA).**- Pour moi, un appareil de SAMU qui rejoint un hôpital, qui ne suit pas les cheminements, par rapport à la norme serait en infraction, mais comme il rejoint un hôpital, il ne l'est pas. De même pour un appareil militaire qui ferait de la sécurité aérienne.

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Il faut que vous sachiez qu'il y a un hélicoptère qui survole quelquefois Paris la nuit, qui est un hélicoptère chargé de veiller sur la sûreté des Parisiens. Nous avons eu beaucoup de gens qui se plaignent de ces survols d'hélicoptères nocturnes. Il faut que vous sachiez que ce survol d'hélicoptères nocturnes, c'est un hélicoptère pour la police chargée d'assurer la sûreté des Parisiens la nuit. C'est une mission d'Etat mais les gens se plaignent de cela quand à 23 heures 30...

**M. KOSCIUSKO-MORIZET (Maire de Sèvres).**- Si tous les vols nocturnes étaient seulement des vols de sécurité, quand M. TRAVOLTA dans son Boeing survole Colombes à basse altitude à 3 heures du matin pour atterrir au Bourget, vous ne nous ferez pas croire que c'est un vol de sécurité.

**M. DAVID (Union Fscce de l'Hélicoptère).**- Je parlais des hélicoptères.

**M. KUPFER (Président).**- On répondait à la question de M. RIOTTOT.

Y a-t-il des commentaires à faire sur la présentation des chiffres ?

Que nous reste-t-il à voir ?

**M. CEBE (Préfecture).**- On a vu tous les points de l'ordre du jour.

**M. KUPFER (Président).**- Y a-t-il des questions diverses ?

Pardonnez-moi d'avoir été en retard et d'avoir été obligé de m'absenter mais j'ai noté par rapport à la dernière réunion un certain nombre d'avancées assez sensibles par rapport au débat qui nous avait occupés la dernière fois, grâce à la participation de chacun. Je ne vais pas les citer mais ils se connaîtront dans la transparence des chiffres qui ont été donnés et dans l'énoncé des progrès faits dans la production de tel ou tel texte, même s'il y a, ici ou là, quelques difficultés. Mais on les comprend, si c'était un sujet facile, on l'aurait d'ailleurs réglé depuis longtemps.

Je ne voulais pas manquer de le rappeler pour m'en réjouir et remercier tous ceux qui ont fait progresser le débat : la DGAC, l'UFH et d'autres, sous la conduite du Président KOSCIUSKO-MORIZET qui, à la faveur de l'ensemble des points qui ont été listés sans en occulter aucun, a permis de voir que les choses avançaient. C'est en tout cas mon sentiment, je voulais vous le dire.

S'il n'y a pas d'autre point, il faut qu'on fixe, à défaut d'un jour précis, la date approximative de notre prochaine rencontre qui pourrait, me souffle-t-on, se situer dans la deuxième quinzaine du mois de juin.

**M. DAVID (Union Fscce Hélicoptère).**- C'est la période du Salon du Bourget qui a lieu du 14 au 21 juin.

**M. KUPFER (Président).**- On se réunit là-bas ?

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Vous redoutez quelque chose ?

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Je ne redoute rien mais simplement les mouvements d'hélicoptères du fait des étrangers qui viennent à Paris pour le premier Salon aéronautique du monde, c'est simplement une période un peu infernale pour tout le monde, y compris pour ceux qui ont leur bureau à l'héliport et qui travaillent sous les trajectoires.

**M. DARGENT (Conseiller de Paris).**- Ils ne peuvent pas prendre un autre mode de transport ?

**M. DAVID (Union Fcse Hélicoptère).**- Si vous voulez l'imposer au Président de Boeing pour aller du Centre de Paris au Bourget le matin ! Le jour où vous nous aurez mis le Métro au Bourget, le jour où on aura un accès rapide entre Paris Centre et le Bourget, c'est ce que tout le monde réclame, je vous garantis qu'on réduira beaucoup les nuisances des hélicoptères.

**M. KUPFER (Président).**- Cela ne me gêne pas de faire cela avant ou après, je n'ai pas d'état d'âme.

**M. CEBE (Préfecture).**- Avant, cela pourrait être vers le 10 juin et, après, vers le 24.

**M. KUPFER (Président).**- Disons alors mercredi 10 juin à 15 heures.

Merci à tous.

*(La séance est levée à 17 heures)*