

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE
L'ENVIRONNEMENT**

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

**Compte rendu de la
réunion du jeudi 30 septembre 2010**

Étaient présents à la réunion :

- M. Bertrand MUNCH, préfet secrétaire général de la préfecture de Paris ;
- Mme Christine DANGLA, Préfecture des Hauts-de-seine ;
- M. Jean FOISIL, adjoint au directeur de l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Paris (UTEA-75) ;
- Mme Caroline PROSPERO, chef du service urbanisme, environnement et prospective à l'UTEA-75 ;
- M. Philippe GOUJON, maire du 15ème arrondissement de Paris ;
- M. Claude DARGENT, conseiller de Paris ;
- M. Renaud MARTIN, Ville de Paris ;
- M. Patrick DUGUET, Ville de Paris, agence écologie urbaine ;
- M. Jean-Michel JUILLIARD, Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO) ;
- M. Gérard MARTIN, Communauté d'agglomération GPSO ;
- M. François KOSCIUSKO-MORIZET, Communauté d'agglomération GPSO ;
- Mme Christine BRUNEAU, Communauté d'agglomération GPSO ;
- Mme Stéphanie CHATTON, Communauté d'agglomération GPSO ;
- Mme Elisabeth JUGUET, Conseil général des Hauts-de-Seine ;
- M. David MBANZA, Conseil régional d'Île-de-France ;
- M. Christian MITJAVILLE, Comité d'action contre le bruit des hélicoptères ;
- M. François GOUESSE, Val de Seine Vert ;
- M. BARBIER, Base aérienne 107 ;
- Mme Nadia DOMINIQUE, Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Paris ;
- Mme Fanny MIETLICKI, directrice de Bruitparif ;
- M. Carlos RIBEIRO, Bruitparif ;
- M. Pascal HUIN, Sécurité civile ;
- M. Christian LEFRANC, commandant de la BGTA de l'Héliport de Paris ;
- M. Jean-Pierre AUVARO , Environnement 92 ;
- M. Michel RIOTTOT, Environnement 92 ;
- M. Fabrice CHRETIEN, représentant du personnel de l'héliport ;
- M. Frédéric AGUETTANT, président AVIAXESS ;
- M. François CHARRITAT, adjoint du directeur du Bourget et des aérodromes d'Aviation générale, ADP ;
- M. Thierry COUDERC, délégué général de l'UFH ;
- M. Gérard DAVID, président de l'UFH ;
- M. Patrick CIPRIANI, directeur DSAC-Nord ;
- M. Pierre-Hugues SCHMIT, DSAC-Nord ;
- M. Bernard RIOU, DSAC-Nord.

Notes prises en séance par Mme Isabelle THOMAS, sténotypiste de conférences.

SOMMAIRE

1 – Suivi des engagements des partenaires de la charte de l’environnement de l’héliport de Paris Issy-les-Moulineaux.....	4
- Evolution du trafic de l’héliport.....	5
- Point sur l’expérimentation du relèvement des altitudes de vol et communication de Bruitparif sur les évolutions constatées suite au relèvement des altitudes de vol et au départ de l’Alouette 3.....	20
- Les modifications des trajectoires conformément aux engagements de la charte.....	27
- Point d’actualité sur le décret portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population, en vue d’en limiter les nuisances.....	35
2 – Avancement des réflexions sur le projet de schéma directeur héliportuaire de Paris.....	37
3 – Points divers	48
- Point sur la modulation des redevances.....	48

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. Bertrand MUNCH, Préfet, Secrétaire Général de la préfecture, représentant M. le Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris.

M. LE PRESIDENT.- *(Propos liminaire)*

.../...

Les services de l'Etat se sont réorganisés cet été. La Direction de l'Urbanisme, du Logement et de l'équipement de la Préfecture de Paris qui, jusqu'ici, suivait les débats, disparaît au profit d'une unité territoriale parisienne rattachée à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement. Ceci me paraît une excellente chose, notamment pour le sujet qui nous réunit, puisque la composition de cette assemblée montre bien qu'il s'agit véritablement d'une problématique interdépartementale, la suite des débats nous montrera peut-être qu'elle est même régionale.

Je me félicite du fait que désormais Jean FOISIL et le responsable de l'unité territoriale, Raphaël HACQUIN, qui nous prie de l'excuser car il est absent aujourd'hui, pourront désormais s'appuyer sur les équipes de M. RUYSSCHAERT, directeur Régional de l'Équipement. Les services de l'Etat, avec la DGAC, seront encore plus à même qu'autrefois de répondre à vos questions.

Je vous propose, sans plus attendre, de démarrer la séance. Il s'agit d'évoquer la question de l'avancement des engagements des différents partenaires et je crois savoir que c'est M. KOSCIUSKO-MORIZET qui va prendre la parole sur le sujet.

1 – Suivi des engagements des partenaires de la charte de l'environnement de l'héliport de Paris Issy-les-Moulineaux

M. KOSCIUSKO-MORIZET (Grand Paris Seine Ouest).- Je préside le groupe de travail sur l'application de la Charte de l'environnement de l'héliport, signée il y a quelques années, et le canevas de cette charte permet de passer tous les sujets en revue.

Je vais essayer, pour ne pas allonger les débats, de les regrouper par thème. Je vous propose de parcourir un thème et de laisser ensuite chacun s'exprimer. Il y a notamment les personnes compétentes de la Direction Générale de l'Aviation Civile et d'Aéroports

de Paris qui ont des éléments à présenter. Je m'appuierai sur les échanges qui ont eu lieu lors de la réunion du groupe de travail du suivi de la charte du 1^{er} juillet, à laquelle beaucoup de personnes ici présentes participaient. J'en profite pour remercier l'auteur du compte rendu, ce dernier étant très clair, ce qui me facilite le travail.

Le premier chapitre de la charte concerne les trafics.

- Evolution du trafic de l'héliport

M. KOSCIUSKO-MORIZET (Grand Paris Seine Ouest).-
trois points sont à évoquer :

D'abord, le trafic général de l'héliport. La charte prévoit de le maintenir dans une enveloppe de 12.000 mouvements par an. Nous étions, en 2009, à 10.135 mouvements, en diminution de 6 % par rapport à 2008, pour diverses raisons, probablement au premier chef la conjoncture économique. Nous avons des chiffres à fin juillet 2010 qui sont de 6.100 mouvements. Il est cependant difficile de faire des extrapolations, les pics n'étant pas les mêmes tout au long de l'année. Aéroports de Paris pourra peut-être tout à l'heure nous dire s'il a des chiffres plus récents. A ce stade, la tendance semble être à la stabilité, il ne me semble pas en tout cas qu'il y ait un changement majeur et il est même possible d'espérer une légère baisse car les trafics les plus importants s'observent en général aux mois d'avril, mai, juin et juillet.

Le trafic de transit était lui aussi en baisse en 2009, avec 5.376 survols, soit une diminution de plus de 5 % par rapport à 2008. Entre janvier et juillet 2010, le trafic de transit s'est élevé à 3.159 survols, ce qui permet d'espérer une baisse pour 2010, à vérifier en fin d'année.

Ces chiffres peuvent être vu de façon positive car il y a deux ans, le trafic de transit semblait être en nette augmentation, ce qui était inquiétant car l'objectif inscrit dans la charte était de le ramener à 3.500 survols dans un premier temps et, à terme, d'essayer de le supprimer progressivement grâce au développement du contournement alternatif. C'est un point que l'on retrouve plus loin dans l'ordre du jour.

Un point est à souligné concernant la signification précise du terme « transit ». M. CIPRIANI nous a éclairés à ce sujet lors d'une séance précédente. Un vol de transit fait référence au passage d'un appareil dans la zone qui nous concerne, sans qu'il y ait atterrissage ou décollage. Or, il est important de rappeler que sont comptabilisés dans

les statistiques de transit - je parle sous le contrôle de la DGAC - tous les appareils qui se signalent à la tour de contrôle d'Issy-Les-Moulineaux. Or, il y a parmi ces appareils, les hélicoptères qui passent dans l'Est parisien, dans l'est du Val de Marne, mais qui en réalité ne survoleront jamais réellement la zone qui nous concerne. Une des questions posées est de savoir comment faire la différence, sachant que nous comprenons que c'est un peu compliqué parce qu'il faut éplucher les statistiques.

Le dernier point concernant le trafic de l'héliport est le problème des mouvements le week-end. Il existe une limitation à 50 mouvements les samedis, dimanches et jours fériés. Un très net progrès avait été observé en 2009 par rapport à 2008 puisque seulement 4 dépassements avaient été observés en 2009, pour 14 en 2008. Il faut rappeler cependant que, selon que le Salon du Bourget a lieu ou non, les chiffres évoluent, mais nous pouvons considérer ces résultats comme une baisse tout à fait significative.

Nous n'avons pas, début juillet, de statistiques complètes pour 2010. Nous devrions maintenant avoir une idée précise de la situation 2010 puisque le dépassement se situe presque toujours dans les périodes de mai et juin, dans le deuxième trimestre de l'année. Depuis deux ans, il y a beaucoup moins de dépassements au cours des autres périodes.

Le premier chapitre concernant le trafic est terminé. Si vous en êtes d'accord, nous pourrions peut-être à ce stade apporter des précisions complémentaires sur les statistiques et répondre à quelques questions, si possible sans déborder sur des sujets que nous aborderons plus tard au cours de la séance.

M. LE PRESIDENT.- Dans un premier temps, avez-vous des compléments techniques à apporter avant de passer aux questions ?

M. CHARRITAT (ADP).- J'ai, en ce qui me concerne, des éléments à présenter concernant le trafic jusqu'à la fin du mois d'août, avec notamment la distinction entre trafic total et trafic de transit. Si vous me le permettez, j'ai trois planches à présenter qui, à mon avis, n'appelleront pas beaucoup de commentaires.

Dans la première colonne, on observe les évolutions qu'a rappelées M. KOSCIUSKO-MORIZET : -5,67 % pour le trafic total en

2009, -5,42 % pour les transits, avec cependant un niveau de trafic de transit dépassant encore les 5.300 mouvements en 2009.

Au premier semestre 2010, une période qui intègre notamment le mois de juin habituellement assez chargé, il y a eu 5.075 mouvement pour le trafic total, ce qui confirme la diminution régulière, et 2.604 mouvements pour les transits.

Nous avons les chiffres du trafic pour les 8 premiers mois de l'année : 6.690 pour le trafic total et 3.580 pour les transits. Nous pourrions avoir dans quelques jours le trafic pour les 9 premiers mois.

Très clairement, l'objectif des 3.500 mouvements de transit maximum à l'année n'est pas atteint, les chiffres le montrent bien. Il est possible de voir sur le graphique sommaire - je me suis arrêté aux 6 premiers mois de 2010 - que la courbe d'évolution du trafic total et celle du trafic transit sont relativement homothétiques, relativement similaires. Effectivement, il existe une tendance régulière à la diminution des trafics de transit sur les années 2008, 2009, 2010, mais l'objectif de 3.500 mouvements maximum ne sera pas atteint cette année, il y a encore un certain nombre d'efforts à faire. L'objectif concernant le trafic total ne devrait quant à lui pas poser de problème.

En termes de typologie de trafic, de nature du trafic suivant les différents opérateurs évoluant sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, il n'y a pas d'évolution notable. Il serait intéressant de regarder comment se ventilent ces différentes typologies de trafic à l'intérieur de cet ensemble.

La question de la répartition entre hélicoptères basés et non basés est un point intéressant puisque c'est un levier dont nous pourrions disposer éventuellement pour peser sur l'évolution de ce trafic. Cette répartition évolue peu mais il y a un très léger accroissement du trafic des hélicoptères qui ne sont pas basés à Issy-les-Moulineaux.

Je souhaite apporter un dernier complément en ce qui concerne les trafics de week-end. L'information est disponible sur le site « entrevoisins.org », tout le monde pourra vérifier et faire des analyses complémentaires. Les chiffres des trafics de week-ends au mois de juin sont, de 48 mouvements sur l'héliport le premier week-end de juin, samedi et dimanche, de 77 le deuxième week-end, de 90 le troisième week-end et de 88 mouvements le quatrième week-end. Nous pouvons

donc constater un dépassement du seuil des 50 mouvements. Il est probable qu'on ne soit pas très loin du seuil des 50 mouvements en moyenne sur les 52 week-ends de l'année, mais, malheureusement nous constatons des pics importants.

M. KOSCIUSKO-MORIZET (Grand Paris Seine Ouest).- La moyenne de l'année n'est pas une référence parce qu'on sait très bien qu'au mois de décembre, il n'y a pas beaucoup de vols.

M. CHARRITAT (ADP).- Pour compléter l'information, en juillet, concernant les trafics de week-end, a été constaté une proportion nettement moins importante et, en août, les mouvements restent toujours en dessous des 50 le week-end.

Voilà les informations complémentaires que je pouvais apporter, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Nous passons aux questions.

M. RIOTTOT (Environnement 92).- Michel RIOTTOT, je suis le Président d'Environnement 92. J'ai participé à l'élaboration de la charte, mais nous ne l'avons pas signée parce que nous avons quelques inquiétudes. Or, ces inquiétudes se confirment puisque l'engagement qui avait été pris à l'époque était de revenir en 2010 à 3.500 transits. Nous sommes loin d'avoir atteint cet objectif. Il serait effectivement intéressant d'avoir la typologie des vols pour savoir s'il y a vraiment des vols qui sont comptés dans les 5.376 et qui en réalité passent loin de la zone qui nous intéresse.

M. MITJAVILLE (Comité action contre Bruit des Hélicoptères).- Je souhaite juste signaler que la question des trafics que nous abordons ici me paraît être le point essentiel, sur lequel il faut un accord. D'autres points comme le relèvement des altitudes me paraissent beaucoup plus marginaux. Il a fallu beaucoup de temps pour établir cette charte. On voit que les engagements sont respectés pour ce qui concerne le trafic héliport mais, pour ce qui est des transits, l'objectif était la suppression d'ici fin 2011. Or, cette définition des transits a été discutée très longuement avec la DGAC. Il y avait des réunions de 30 - 40 personnes et cela a duré des années !

Aujourd'hui, je suis assez surpris que l'engagement de la DGAC, qui était parfaitement raisonnable et légitime – dire qu'il ne doit

pas y avoir de vols transits au-dessus de la zone urbaine très dense en région parisienne – est totalement remis en cause sans explication, si ce n'est sur la définition même des transits.

Alors que des discussions ont eu lieu, pendant des années, avec des ingénieurs, pour définir précisément ce que sont les transits, ce qui me paraît être un point essentiel – je pense que cela vaut le coup d'y passer du temps, beaucoup plus que sur la question des appareils de mesure – je ne comprends pas la remise en cause totale de l'objectif. Manifestement, il n'est plus question d'une suppression des transits d'ici 2011.

Par ailleurs, concernant les vols les week-ends, comme l'a dit M. le Maire, les week-ends de juin connaissent les trafics les plus importants. Or c'est à cette période que les gens sont dehors, qu'ils se promènent ! Nous avons cru comprendre que le trafic des hélicoptères était fait pour les affaires et qu'il n'y avait aucune priorité les week-ends, qu'il ne fallait pas autoriser les promenades en hélicoptère le week-end au détriment de la tranquillité et du plaisir des parisiens.

Ce sont les questions que nous posons à la DGAC qui s'était engagée sur ces deux points : Qu'en est-il et que fait-on à l'horizon 2011 concernant la question des transits ? De quoi parle t-on précisément et quel est l'objectif ? De même, qu'en est-il des trafics le week-ends ? Que fait-on ? Ce n'est pas moi qui ai signé la charte, c'est la DGAC !

M. LE PRESIDENT.- D'autres interventions ? Monsieur le Député...

M. GOUJON (Maire 15^{ème}).- D'abord, je voudrais dire combien je suis heureux d'assister à cette commission grâce à l'invitation du préfet de région, tant il était paradoxal à mes yeux, et j'espère que c'est un avis partagé, que le Maire du 15^{ème} arrondissement, siège de l'héliport, ne soit pas présent au sein d'une commission qui traite de l'héliport et du trafic d'hélicoptères sur le territoire du 15^{ème} et évidemment bien au-delà.

Je voudrais simplement, dans un premier temps, m'associer aux deux précédentes interventions, que je partage totalement en tant que Maire de cet arrondissement où les habitants sont extrêmement gênés par le trafic qu'il soit local ou de transit.

Je suis, je dois le dire, un peu déçu à l'énoncé des chiffres qui viennent de nous être donnés, dans la mesure où nous avons connaissance d'une charte et d'un certain nombre d'efforts très louables de la part de tous et que nous constatons pourtant aujourd'hui que les objectifs ne sont pas atteints. Nous ne sommes pas informé du terme auquel ces objectifs pourront être atteints, aussi bien pour ce qui concerne le trafic de transit que les dépassements de week-end, ces derniers étant totalement intolérables et ne correspondant pas, c'est vrai, à une réelle activité économique de l'héliport. Tout cela nous inquiète.

Je le dis en tant que Maire de cet arrondissement : je suis déçu de ces chiffres et je pense qu'on ne peut pas s'arrêter à un simple constat d'échec. Il faut maintenant qu'il nous soit proposé des mesures, des solutions qui permettent d'atteindre ces objectifs très rapidement dans le sens indiqué par la commission. Je prends la mesure de l'action de mon collègue M. KOSCIUSKO-MORIZET, de l'énorme travail qu'il a réalisé à ce sujet, avec tous ceux qui participent à ces groupes de travail, mais encore faut-il que tout ceci aboutisse.

M. LE PRESIDENT.- Merci. M. KOSCIUSKO-MORIZET...

M. KOSCIUSKO-MORIZET.- Je souhaite apporter quelques précisions. Je dirais d'abord qu'il y a en effet un vrai problème concernant ces transits. M. MITJAVILLE a raison de dire que nous avons tous été très surpris, il y a un an ou deux ans, de découvrir grâce au nouveau représentant de la DGAC ce que ne nous avait pas dit l'ancien sur la signification de ce que recouvrait le terme « transit ». C'est regrettable. Cela dit, c'est un progrès en ce sens que, maintenant, nous savons mieux de quoi nous parlons et nous le saurons encore mieux lorsque nous connaîtrons vraiment le transit dans la zone qui nous intéresse, qui est relativement vaste : Paris, toute la bande des Hauts-de-Seine, au sud de Paris le long du périphérique et en remontant vers l'Ouest jusqu'à Saint-Cloud ainsi que les secteurs plus à l'Ouest comme Garches, etc. Notre zone d'intervention est à peu près celle-ci. Il est évident que personne ici ne se battra contre un hélicoptère qui passe du côté de Vitry parce qu'on ne peut pas dire qu'il gêne les populations.

Il y a une définition du transit qui ne s'est éclaircie que récemment et qu'il est encore difficile de mesurer. C'est le passé, j'essaie d'avancer.

Ensuite, il est vrai que nous savons depuis le début que la clef de contrôle de la diminution des transits consiste à trouver des

cheminements alternatifs plus lointains, ainsi que des moyens soit incitatifs, soit coercitifs pour les faire respecter. L'un des moyens possibles qui avait été envisagé comme une hypothèse à étudier – je ne sais pas où cela en est – était que les appareils les plus bruyants soient interdits de passage sur le périphérique. Les appareils qui arrivent par Rocquencourt pour aller vers l'est, vers la ville nouvelle de Marne-la-Vallée par exemple, ont la tentation de prendre le chemin le plus direct et impactent toutes nos zones en suivant le périphérique. Il est évident qu'il y a des chemins plus éloignés. Une première mesure pourrait être d'interdire cette voie aux appareils les plus bruyants ; une deuxième mesure pourrait être de l'interdire tout court, ce qui semble peut-être plus difficile à réaliser. Nous savons, il faut être honnête, que c'est, depuis le début, un des points d'application les plus difficiles de la charte.

Enfin, le dernier point que je voulais notamment aborder est celui des procédures d'atterrissage puisqu'elles concernent très directement le 15^{ème} arrondissement et mon collègue, M. GOUJON. Nous avons vu que les améliorations visées sont compliquées à obtenir, parce qu'elles nécessitent une formation particulière des pilotes et aussi parce qu'il existe des interrogations concernant les projets du Ministère de la Défense à Balard qui, selon la hauteur des immeubles qui seront construits, peuvent aussi compliquer les procédures d'atterrissage sur l'héliport.

Monsieur MITJAVILLE, je ne crois pas qu'il faille dire que le seul point d'intérêt de cette commission et de cette charte est le trafic. Il est vrai que c'est le point le plus important mais il est vrai également qu'il y a d'autres mesures à mettre en place, que nous aborderons tout à l'heure. La suppression des appareils très bruyants comme l'Alouette 2, qui n'est plus basée maintenant sur l'héliport même s'il a fallu un certain temps, fait aussi partie de la charte. Il ne faut donc pas se limiter à dire qu'il suffirait de baisser les trafics.

Une meilleure définition des cheminements, des trajectoires, l'utilisation d'appareils plus modernes, en jouant par le biais de la redevance pour « pousser dehors » les appareils anciens, sont des armes que nous devons utiliser. Nous avons une panoplie. L'objectif est de gêner le moins possible les riverains, en évitant surtout de le faire inutilement. Un appareil qui passe, c'est gênant, un appareil bruyant est quand même plus gênant. Nous avons d'autres armes qu'il ne faut pas que l'on oublie.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur DARGENT, puis je passerai ensuite la parole à l'Aviation civile pour qu'elle puisse nous apporter des éléments.

M. DARGENT (Conseil de Paris).- Pardonnez-moi pour mon retard mais je siégeais dans un organisme au titre de la Ville précédemment.

Je dois dire, concernant, les chiffres qui nous ont été livrés à l'instant, que les habitants du 15^{ème} n'en ont pas vraiment besoin parce qu'ils se rendent bien compte du bruit en question, moi-même d'ailleurs de chez moi, je me rends parfaitement compte et je m'en suis rendu compte tout l'été, et, même si les statistiques sont importantes, ils se rendent bien compte qu'il n'y a aucune amélioration notable de la situation. Nous sommes tous ici, semble-t-il, à le déplorer et je m'en réjouis. Ayant l'honneur de siéger dans cette commission avec M. KOSCIUSKO-MORIZET depuis l'ancienne mandature, je rappelle qu'il y a eu différentes phases dans cette affaire.

Nous avons été lanternés pendant très longtemps, il faut dire les choses comme elles sont, sur la réalité des chiffres en essayant de nous perdre dans un certain nombre de détails techniques. J'avais manifesté mon irritation sur ce sujet à l'époque et il y avait eu des améliorations. C'était le premier point.

Le deuxième point a été la charte. Nous avons l'air ici de considérer que cette charte représentait un véritable tournant en matière de politique concernant cette plate-forme. C'est faux. Le Maire de Paris a refusé de signer cette charte, le Président de la Région Ile-de-France a refusé de signer cette charte, simplement parce que c'était un cautère sur une jambe de bois et qu'elle n'induisait pas de changement significatif, contrairement à ce que réclamaient ces deux collectivités territoriales.

Il faut mentionner que M. GOUJON, quand il a été élu, comme M. LAMOUR, a obligé à un changement beaucoup plus radical dans le discours et je m'en félicite, même si cela pouvait aboutir à mettre en porte-à-faux un certain nombre de membres de cette commission, mais ce n'est pas grave, et même si c'était en rupture avec la position défendue depuis de nombreuses années par une partie du spectre politique. Tant mieux !

Cependant, j'avais à l'époque attiré l'attention sur le fait que c'est bien aimable de changer à 180° de position, encore fallait-il que l'intendance suive. L'intendance en la matière, c'est assez compliqué. Il faut dire aussi que les déclarations à l'époque avaient été un peu erratiques. J'en ai quelques-unes à vous livrer :

En juin 2008, M. LAMOUR déclarait aux Parisiens qu'il allait demander au Ministre des Transports la fermeture de l'héliport. Rien moins que cela. Je rappelle qu'il y a beaucoup de vols de service public qui relèvent de cette plateforme. Du coup, en janvier 2009, le Préfet avait indiqué, dans cette commission, qu'il n'était pas question évidemment de fermer l'héliport. C'est bien de découvrir un dossier mais il faut quand même se renseigner un peu !

Ensuite, le Maire du 15^{ème}, Philippe GOUJON, qui nous fait l'honneur de sa présence, et M. LAMOUR, ont évoqué, en janvier 2009 la restriction de l'accès de la plateforme aux vols de service public. A ce moment là, on commence à devenir un peu plus raisonnable et un peu plus réaliste parce que cela ne sert à rien de communiquer dans les médias sur des positions qui ne pourront jamais connaître un début d'adoption.

A une conférence de presse de janvier 2009, à laquelle M. KOSCIUSKO-MORIZET, Maire de Sèvres, était invité mais à laquelle je n'étais pas invité alors que je préside l'opposition municipale dans le 15^{ème} arrondissement, Dominique BUSSEAU, Secrétaire d'Etat en charge des Transports a longuement...

M. LE PRESIDENT.- Merci. Monsieur le Conseiller, je suis sensible, de même que d'autres membres, au fait que vous souhaitiez retracer l'historique qui a son importance, mais nous sommes tenu aux débats. Je ne sais pas si vous avez pu prendre connaissance de l'ordre du jour, mais nous avons des points à aborder, une fois que M. KOSCIUSKO-MORIZET aura fini ses présentations, à travers lesquels nous aurons l'occasion de revenir sur ces questions de principe, d'évolution à moyen terme et de décisions, qui sont d'une autre nature que l'application de la charte.

Ce que vous dites est fort important mais je me permets de rappeler, cela a été dit avant que vous n'arriviez, que, pour le bon déroulement du débat, la clarté des propos et pour laisser la place à tous

les intervenants, nous reviendrons plus tard à ces questions. Je vous laisse cependant conclure.

M. DARGENT (Conseil de Paris).- J'ai fini, Monsieur le Préfet, sur ce point. Je voulais juste rappeler, parce que cela nous concerne directement dans cette séance-ci, qu'en janvier 2009, M. BUSSEREAU indiquait que l'héliport n'accueillerait plus les vols privés que de manière exceptionnelle à partir de 2011. 2011, c'est dans trois mois. Je suppose que ce n'est pas au 1^{er} janvier 2011 qu'ils sera expliqué aux compagnies privées que c'est fini. Je crois qu'en la matière, il y a probablement eu un certain nombre d'engagements pris un peu à la légère.

Je voulais juste rappeler ces quelques points d'histoire parce qu'ils s'articulent aux données qui viennent d'être présentées et qu'ils concernent directement cette commission, dont je me réjouis d'ailleurs qu'elle se réunisse puisque, on le sait tous ici, elle a connu une interruption de réunions de l'ordre de 15 mois. La dernière a eu lieu en juin de l'année précédente. C'est un intervalle un peu long pour suivre l'évolution d'un certain nombre d'engagements, me semble-t-il. C'est la raison pour laquelle j'avais déposé un vœu que le Conseil de Paris a adopté.

Voilà sur ces points de rappel en plus de la chronologie. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Conseiller. Sur le point des délais de réunion, je suis en effet tout à fait désolé puisque nous devons la réunir au moins une fois par an. Si vous voulez bien, nous mettrons cela sur le compte du renouvellement des préfets secrétaires généraux qui a un peu décalé les choses. Nous aurions dû organiser cette réunion avant les vacances et je ne l'ai programmée qu'à la rentrée. Je crois que la richesse des débats aujourd'hui montre effectivement que c'était important.

Monsieur, vous vouliez intervenir...

M. GOUESSE (Val de Seine Vert).- Je voudrais insister sur le fait que le bruit est la pollution la plus perceptible mais qu'elle n'est pas la seule pollution. Il y a aussi la pollution atmosphérique. Les engagements qui ont été pris l'on également été au regard de la

protection de la qualité de l'air et du climat. La pollution par les hélicoptères est une réalité qu'il ne faut pas oublier.

En ce qui concerne les propos qui viennent d'être tenus par les représentants des associations et des collectivités locales, je dirais que le problème du trafic du week-end n'est pas le plus important mais le plus révélateur. Il y a ceux qui réclament que la plate-forme soit réservée exclusivement au trafic de service public, dont nous faisons partie et c'est pourquoi nous n'avons pas signé la charte, et ceux qui disent qu'il y a des nécessités économiques auxquelles il faut être attentif. nous ne sommes pas complètement inconscient des nécessités économiques, mais la probabilité que les trafics de week-end soient dus pour l'essentiel à des nécessités économiques est difficilement crédible. C'est pour cela qu'il faudrait être un peu plus clair sur ce sujet-là. Le fait que ce plafond de 50 mouvements soit percé régulièrement les week-ends de printemps montre bien que n'est pas l'activité économique qui est souveraine.

M. AGUETTANT (Usagers exploitants).- Frédéric AGUETTANT, je représente une des compagnies basée sur l'héliport et l'ensemble des usagers.

Aéroports de Paris a signifié 90 mouvements de week-end. La limitation n'existait pas, elle est passée à 70 mouvements par jour de week-end. Un mouvement, c'est un atterrissage ou un décollage. Quand vous avez 50 mouvements, cela veut dire qu'il y a 25 hélicoptères seulement. C'est passé de zéro à 70, de 70 à 50 mouvements. A l'heure actuelle, le plafond n'a jamais été percé. Quand Aéroports de Paris annonce 90 mouvements, c'est pour l'ensemble du week-end. Le week-end le plus fort, il y a eu 45 mouvements dans la journée, c'est-à-dire que jamais le plafond n'a été percé.

M. LE PRESIDENT.- Je suis moins informé que vous, j'ai besoin d'une clarification : est-ce que vous évoquez le plafond réglementaire ADP ou est-ce que ce sont les seuils fixés par la charte ? Je suppose que l'un doit être traduit dans l'autre.

M. KOSCIUSKO-MORIZET.- Il s'agit des seuils fixés par la charte. Effectivement, la charte se regarde en mouvements journaliers. Il y a une seule exception prévue dans cette charte - potentielle d'ailleurs, parce que chaque fois qu'il doit y avoir exception il faut qu'elle soit autorisée au préalable par un arrêté du Directeur de l'Aviation Civile - et

la seule qui ait été maintenue, même s'il y a eu beaucoup de débats, c'est l'exception liée au Salon du Bourget.

En fait, il y a eu 14 dépassements en 2008, 4 en 2009 et il semble qu'il y en ait moins que 4 cette année. Je crois qu'au moins tout le monde pourrait être d'accord sur le fait qu'il y a quand même eu un progrès : de 14 à 4, puis quelque chose entre 0 et 4 cette année. Ce n'est pas génial, ce n'est pas le point majeur mais c'est un point important notamment pour les gens qui sont extrêmement sensibles aux survols des hélicoptères notamment lorsqu'ils sont dehors dans les jardins.

M. CHARRITAT (ADP).- Nous sommes, pour l'instant, à zéro dépassement les jours de week-end, samedi et dimanche. Il y a eu, au mois de juin, 11 jours à plus de 50 mouvements, uniquement des jours de semaine. Il n'y en a eu que 3 en juillet et 1 en août. C'est un élément de réponse qui peut être donné sur la nature de ces vols. Il y a plus de 50 mouvements uniquement des jours de semaine, c'est ce que l'on constate sur les trois derniers mois. Les chiffres d'avril et de mai sont de même nature, je ne suis pas remonté jusqu'en janvier, mais nous pouvons le vérifier.

M. AGUETTANT.- Juste pour compléter, il y a quinze ans, il y avait 36.000 mouvements annuels sur l'héliport de Paris. Aujourd'hui, il n'y en a plus que 10 à 11.000.

M. LE PRESIDENT.- Sur ces éléments complémentaires qui viennent d'être donnés, y a-t-il des questions ?

Nous pouvons retenir que le plafond en week-end en 2010 jusqu'aujourd'hui a été respecté. C'est bien ce qui a été dit ?

INTERVENANT.- Qu'est-il indiqué dans le tableau ? puisque je vois 3 samedis : 71, 95 et 60.

M. KOSCIUSKO-MORIZET.- Ce sont les 4 dépassements de 2009. C'est bien inscrit dans le tableau.

M. DAVID (UFH).- Je voudrais reprendre ce qui vient d'être dit. Le fait que le nombre le plus important de mouvements ait lieu en semaine – bien qu'il ne faille pas focaliser sur les vols dits « du week-end » car, le week-end dernier, ce sont des investisseurs coréens qui

sont venus pour investir dans la capitale – montre bien l'utilité sociale et économique de l'hélicoptère.

Il faut qu'on fasse aussi très attention à l'appellation « vols privés ». On a l'impression qu'un vol privé, c'est un type qui emmène sa copine au restaurant. Or ce n'est pas cela. La plupart des vols dits privés sont des vols opérés par des opérateurs de transport public titulaires d'un certificat de transporteur aérien. Ce sont certes des vols privés, mais ce sont des vols de transport public. Il faut bien le souligner encore une fois pour ne pas jeter l'anathème. Cette époque est finie.

Je remercie tous ceux autour de la table qui se sont donnée la main pour faire attention et contribuer à limiter les mouvements les plus nuisibles d'hélicoptères, pour faire aller vers une meilleure acceptabilité par les citoyens.

Je voulais simplement faire cette remarque avant d'aller plus loin.

M. LE PRESIDENT.- Merci pour cette précision et celles qui ont été données auparavant, qui montrent bien que la diminution du trafic sur la longue durée, dont nous devons vous rendre compte dans cette commission, se poursuit.

Pour autant, j'imagine qu'il est possible d'emmener sa copine en hélicoptère le week-end et que vous n'avez pas les moyens de vous y opposer. Il y a forcément des vols de ce type, nous le savons. Cela n'enlève rien à ce que vous dites, mais je voulais simplement vérifier qu'il n'y avait pas de dispositif juridique qui permettait de trier les utilisateurs.

M. DAVID (UFH).- Je voulais ajouter une chose, Monsieur le Préfet. J'aime beaucoup par tempérament et par nature les militaires, et Dieu sait si je les respecte. Je travaille avec eux la main dans la main parce que l'hélicoptère est un outil de défense, de surveillance, de toutes les missions de service public exceptionnelles, mais je voudrais que l'on fasse attention à pouvoir distinguer, notamment dans les transits, ce qui relève du trafic civil et ce qui relève du trafic militaire. Il est vrai que les militaires, légitimement soucieux de raccourcir les trajectoires, sont parmi les utilisateurs fréquents et nombreux à compter dans les vols de transit, quand ils viennent d'Hesdin pour aller à Bourges. Il y a certainement un effort de pédagogie à faire. Je sais qu'il a été

commencé. Pour les civils, nous faisons cet effort de pédagogie quotidiennement. Les militaires ont fait également cet effort en recommandant : « n'utilisez les cheminements parisiens que s'il y a une raison opérationnelle qui vous y contraint ».

Il faut, et je vous le demande encore une fois, arriver à distinguer le civil et le militaire pour voir sur lequel des deux trafics doivent porter les plus grands efforts de diminution. Militaire doit s'entendre au sens large, ce sont des vols d'Etat.

M. LE PRESIDENT.- Sur ce thème un peu réducteur, le débat ne sera pas ouvert aujourd'hui !

Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile...

M. CIPRIANI (DGAC).- Merci, Monsieur le Préfet.

Je voulais revenir sur plusieurs choses qui ont été dites, en particulier sur la problématique des transits. Tout d'abord pour bien indiquer que, contrairement à ce qui a pu être dit au départ, l'objectif n'a pas été revu ni modifié. L'objectif est celui qui est inscrit dans la charte. Simplement, il est vrai, et plusieurs d'entre vous l'ont souligné, que sur ce point-là l'objectif est le plus difficile à atteindre, et ce n'est pas nouveau. Je participe à ces travaux depuis près de deux ans et j'ai toujours eu conscience que c'est sur ce point des transits que la réalité était la plus éloignée de l'objectif de la charte. Nous avons même pu constater une augmentation assez forte en 2009 par rapport à 2008 de ces transits. La tendance aujourd'hui est à la diminution, mais nous restons clairement toujours très au-dessus de l'objectif de la charte. C'est un point difficile.

Les actions engagées pour essayer de diminuer ce nombre de transits, nous en verrons l'avancement au fur et à mesure de notre réunion, sont liées par exemple à des mesures coercitives qui seront imposées par le décret hélicoptère. Elles sont aussi, comme le disait M. KOSCIUSKO-MORIZET, incitatives. La disponibilité autour de Paris de sites de dépose d'hélicoptères supplémentaires, comme l'a demandé le secrétaire d'Etat aux transports, est clairement un élément qui permettra de modifier un peu cette problématique des transits.

Je voudrais simplement dire que la difficulté de ce point est clairement identifiée depuis longtemps et qu'aucune mesure simple n'a

effectivement permis de diminuer brutalement par 2 le nombre de transits. Par contre, un certain nombre d'actions sont engagées et je pense que nous allons les voir au fur et à mesure de la réunion.

Pour terminer, un petit mot simplement sur les chiffres, puisque M. KOSCIUSKO-MORIZET a rappelé à juste titre qu'il y avait un débat un peu confus sur ce que recouvraient les transits. Il est clair aujourd'hui que les chiffres qu'on vous donne correspondent à l'ensemble des hélicoptères qui contactent la tour d'Issy-les-Moulineaux. Nous avons présenté une analyse plus détaillée de ces trafics à la dernière Commission Consultative de l'Environnement. Nous n'avons pas pensé nécessaire de refaire cette présentation mais elle est disponible pour ceux qui la souhaiteraient. Nous avons examiné en détails un mois de trafic, en l'espèce le mois de septembre 2008, parce que, comme cela a été dit, nous n'avons aucun moyen simple aujourd'hui de faire des analyses automatiques. Toute analyse suppose de prendre l'ensemble des éléments de chacun des vols et d'en faire l'analyse à la main.

Cette analyse montrait que, sur l'ensemble des transits identifiés comme tels, 70 % seulement concernaient le territoire de la Commission Consultative de l'Environnement, c'est-à-dire le sud-ouest de Paris. Autrement dit, 30 % de ces vols étaient des vols du nord-est qui n'intéressent pas les acteurs autour de cette table.

Enfin, une précision, puisque nous parlions à l'instant des militaires et pour que tout le monde ait les chiffres en tête, la moitié de ces transits sont des vols en mission de service public. Sur cette moitié, la moitié sont des vols militaires. Chacun a les chiffres qui résultent d'une analyse qui vous avait été présentée il y a un an et qui sont issues de l'analyse d'un mois de trafic. Nous ne pouvons donc pas considérer que ce sont des chiffres à graver dans le marbre, mais nous pouvons raisonnablement penser qu'ils donnent un bon ordre de grandeur de ce qu'est la répartition du trafic.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Directeur.

M. DAVID (UFH).- Ce point des transits est capital, il est bien d'y passer du temps. Je précise simplement que nous sommes allés jusqu'à imaginer de proposer l'interdiction pure et simple des transits. Il faut cependant faire attention car cela aurait un effet pervers dramatique : cette interdiction multiplierait par 2 ou 3 le nombre de

mouvements sur l'héliport car les utilisateurs, au lieu de transiter purement et simplement, viendraient se poser sur l'héliport et en repartiraient ensuite. C'est un sujet très difficile.

M. LE PRESIDENT.- Je propose que nous n'allions pas plus loin sur ce débat-là, il va être repris à travers d'autres sujets. M. le Directeur de l'Aviation Civile comme M. DARGENT ont tous les deux indiqué leur intérêt pour passer assez rapidement au point 3, mais nous avons des sujets à évoquer entre temps.

D'autres dans la salle ont sans doute qualité pour actionner, au sens plein du terme, les autorités militaires au sens large, pour ma part, je peux vous dire simplement que nous, autorité administrative, nous nous permettons de transmettre vos observations et les éléments quantitatifs sur lesquels elles s'appuient aux différents utilisateurs de service public. Tout le monde autour de la table est bien conscient de la nécessité de ces vols de service public qui sont effectués au bénéfice de tous, c'est leur définition même. Cela dit, je propose de rendre la parole à M. KOSCIUSKO-MORIZET pour la suite de l'ordre du jour.

M. KOSCIUSKO-MORIZET (Grand Paris Seine Ouest).- Monsieur le Président, je ne me lancerai pas dans le débat public, ce n'est pas le lieu. Il faut aller plus loin sur ce problème des transits, dans la transparence. Il faudra aussi réfléchir, mais c'est un autre débat que nous aurons au sein de la Commission, sur le fait que beaucoup de vols de transit découlent du fait que la loi est respectée sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux alors qu'elle n'est pas respectée à l'aéroport du Bourget, d'où partent beaucoup de vols touristiques. C'est un autre débat puisque ce point n'est pas de notre ressort.

Un point que je voulais souligner, qui doit être bien gravé dans les esprits : quand on parle, dans les statistiques, de vols privés, cela signifie que les vols sont opérés par des compagnies privées, cela ne veut pas dire que ce sont des vols privés au sens de leur utilisation. Par exemple, beaucoup de vols sanitaires sont faits par des hélicoptères privés. La notion de vol privé telle qu'elle apparaît dans les statistiques d'Aéroports de Paris ne correspond à aucune réalité.

- Point sur l'expérimentation du relèvement des altitudes de vol et communication de Bruitparif sur les évolutions constatées suite au relèvement des altitudes de vol et au départ de l'Alouette 3

M. KOSCIUSKO-MORIZET (Grand Paris Seine Ouest).-

Abordons maintenant les chapitres 2 et 3, qui vont permettre de répondre à plusieurs questions qui ont été évoquées. Sur le chapitre 2, qui est celui de la maîtrise de l'impact environnemental de chaque machine, j'ai déjà évoqué le remplacement de l'Alouette 3 qui était un appareil extrêmement bruyant.

Un autre point qui constitue un progrès important, je le dis pour ceux qui ne viennent pas toujours mais qui critiquent souvent, est la mise en place de systèmes permanents de mesure de bruit soit sur l'héliport, soit sur certains tracés, notamment le tracé le long de la Seine qui remonte par la 118 vers le sud-ouest. Je parle sous le contrôle de Mme MIETLICKI de Bruitparif. En juillet, il y avait 4 stations opérationnelles mises en place par Bruitparif, plus 2 stations d'Aéroports de Paris sur l'héliport, ce qui faisait 6 stations en tout et Mme MIETLICKI nous avait annoncé le déploiement prochain, et cela fera plaisir à M. GOUJON et à M. DARGENT, d'un site de surveillance du bruit des hélicoptères qui serait basé à Paris même, sur un immeuble qui est à proximité du boulevard périphérique.

Le groupe de travail a souligné l'importance d'avoir des comparaisons. L'objectif est de vérifier grosso modo qu'au fil des années, l'évolution de la flotte et un certain nombre de mesures de relèvement des altitudes se traduisent par une baisse du niveau de bruit enregistré. C'est une hypothèse à vérifier. Si nous n'y parvenons pas, c'est que quelque chose ne va pas. Si des appareils moins bruyants qui volent plus haut font plus de bruit, il y a un problème !

Les premiers résultats montraient qu'à proximité immédiate de l'aéroport, ces évolutions n'avaient bien sûr pas d'impact significatifs parce que les appareils ne sont pas encore sur leur trajectoire de vol stabilisé, mais que, par contre, un peu plus loin, on pouvait mesurer un gain moyen de l'ordre de 1,5 à 2 décibels au passage des hélicoptères, ce qui n'est pas négligeable. Cela veut dire une réduction de moitié de la pression acoustique, avec cependant des difficultés de mesure notamment sur la station de Sèvres.

Il a été noté que les réflexions sur la signature de bruit des appareils basés n'avaient pas progressé, et il n'y a pas eu de météo favorable. Il y a eu des problèmes, je n'insiste pas.

La question importante qu'il faut évoquer dans ce chapitre est celle de la modulation des redevances aéroportuaires. Nous allons retrouver ce point parce que cela fait partie du bloc « décret hélicoptère ». Il est évident que s'il est possible de réussir pour les hélicoptères ce qui a été fait pour les avions, cela va se traduire au fil des années par une accélération du remplacement des appareils et le fait que les appareils les plus bruyants ne seront plus utilisés dans ces zones-là. Ce serait un progrès important.

Cette rubrique comprenait également la réflexion et les essais sur les nouvelles trajectoires étudiées par la DGAC. Il me semble me rappeler que M. GANDIL lui-même a testé ces nouvelles trajectoires et que la mise en œuvre n'est pas facile. Il faut des pilotes ayant une formation particulière. Quand on décolle ou quand on atterrit à l'héliport venant du nord, pour éviter Paris au maximum, il faut virer serré.

Voilà le résumé du chapitre 2.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Qui souhaite apporter une information complémentaire, peut-être sur le site de mesure du bruit ?

Mme MIETLICKI (Bruitparif).- J'ai une petite présentation à faire, si nous avons le temps, pour compléter les propos de M. KOSCIUSKO-MORIZET et donner quelques chiffres.

Nous avons un dispositif de surveillance, comme l'a rappelé M. KOSCIUSKO-MORIZET, qui est composé de quatre stations. Il y a également deux stations gérées directement par Aéroports de Paris sur l'emprise de l'héliport. Ces quatre stations sont positionnées, pour la première à Issy-Les-Moulineaux, sur le parc départemental de l'île Saint-Germain, pour la deuxième à Meudon, au niveau de la terrasse du CNRS, pour la troisième à Sèvres et il y a une quatrième station, en cours de rapatriement à BruitParif, déployée originellement par le Laboratoire central de la Préfecture de police avec lequel nous avons conclu un partenariat. Cette station est située sur l'hôtel Pullman proche de l'héliport. Nous envisageons de déployer prochainement une cinquième station au niveau du 14^{ème} arrondissement, à proximité directe du boulevard périphérique au niveau du cimetière de Montrouge dans un petit parc municipal.

Pour faire un rapide historique, je précise que nous eu beaucoup de difficultés. Nous recherchions un site dans le 15^{ème}.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas réussi à trouver un site pertinent. Nous avons fait des démarches auprès de l'hôpital Georges Pompidou dans un premier temps et nous avons eu un refus des gestionnaires de l'hôpital de nous implanter sur la terrasse. Il y avait un hôtel sur les Maréchaux sur lequel nous n'avons pas pu non plus nous implanter. Nous avons eu des difficultés à trouver. Si vous avez des idées, nous pourrions y revenir, mais il est difficile de trouver un site.

M. LE PRESIDENT.- Si cela convient, je ne peux pas m'engager pour le propriétaire que l'Etat n'est pas, mais il se trouve que l'Etat va s'implanter dans une immeuble proche de Pompidou. Est-ce qu'il est déjà un peu trop loin ou est-ce qu'il vous intéresse ?

Mme MIETLICKI (Bruitparif).- Cela pourrait être très intéressant.

M. LE PRESIDENT.- La Préfecture, en tout cas, en tant qu'occupant de l'immeuble, ne sera pas choquée par le fait qu'il y ait un appareil de mesure sur le toit. Maintenant, il faut l'accord du propriétaire. Nous en reparlerons.

Mme MIETLICKI (Bruitparif).- D'accord.

Je vous rappelle le dispositif de surveillance. Nous avons commencé à exploiter à peu près un an de données sur les trois premiers sites : Issy-les-Moulineaux, Sèvres et Meudon. Dans le cadre d'une convention avec la DGAC, nous avons accès aux données de trajectoires des hélicoptères a posteriori, le jour pour la veille, depuis juillet 2009. Nous avons une extraction spécifique qui a été faite pour le mois de mars 2009, ce qui nous a permis de commencer à tester et à identifier l'impact de la consigne de redressement des altitudes entre le mois de mars 2009 et le mois de mars 2010, pour avoir deux mois similaires en termes de météorologie et de trafic sur ces trois sites.

Je précise, concernant la méthode qu'il faut associer la mesure acoustique d'un événement et une trace radar et pour cela travailler par correspondance temporelle entre les deux types d'événements. Je ne vais pas rentrer dans les détails parce que je crois que vous êtes tous pris par le temps. Je pourrai y revenir par la suite s'il y a des questions.

En ce qui concerne les résultats, pour mémoire, nous avons présenté lors de la précédente réunion les premières mesures qui avaient été faites sur deux week-ends : le week-end avant la consigne opérationnelle de redressement du 16 avril 2009 et le week-end du 2-3 mai. nous avons pu montrer qu'il y avait un impact positif au niveau de la station de Meudon et de Sèvres de l'ordre de 1 à 2 dB. Nous avons souhaité confirmer ces résultats par une analyse plus longue des données.

Pour Meudon, sur le premier graphique, le trait rouge correspond au mois de mars 2010 et le pointillé noir au mois de mars 2009. Le premier graphique du haut correspond à l'altitude en pied. Nous pouvons constater un léger déplacement vers la droite au mois de mars 2010 qui semble montrer que l'altitude a été légèrement relevée sur le site de Meudon par rapport à mars 2009. Cela se voit sur les niveaux en décibels, le deuxième graphique, où il y a bien un décalage de la distribution des niveaux LAmax, niveau maximum atteint au passage d'un hélicoptère sur la station par rapport à mars 2009. Ce gain est d'environ 1,5 dB.

Ceci est une synthèse sous forme statistique. Il apparaît clairement que deux tiers des événements présentaient un LAmax supérieur à 70 décibels en mars 2009 et qu'il n'en reste plus que 46 % en mars 2010.

Nous avons également représenté les niveaux de bruit sous cette forme. Pour chaque passage d'hélicoptère, nous avons représenté la distance du point de passage le plus proche au sol, son altitude sur l'axe des ordonnées auquel nous avons associé le niveau de bruit. Cela permet de voir que plus l'hélicoptère passe près, plus les niveaux de bruit sont importants et surtout de quantifier le gain potentiel du relèvement des altitudes, confirmé par les mesures, qui est de l'ordre de 1,2 dB sur ce site en surplomb de la Seine. Je vous rappelle que la terrasse du CNRS surplombe la Seine. Ainsi, l'impact du relèvement des altitudes est moindre que si l'on se situait au niveau de la Seine.

Sur Issy-Les-Moulineaux, comme l'a dit M. KOSCIUSKO-MORIZET, l'impact est beaucoup plus faible puisque la station est très proche de l'héliport et que les hélicoptères n'ont pas le temps de remonter suffisamment. Les deux courbes pour les altitudes et pour les niveaux maximum font apparaître peu de différence.

Cependant, puisque l'on se situe au niveau de la Seine, le gain potentiel pourrait être important si les hélicoptères pouvaient remonter à 2.000 pieds sur ce site, le gain pourrait être beaucoup plus élevé, de l'ordre de 2,9 dB.

Sur le site de Sèvres, la situation est assez difficile à interpréter. Nous avons noté une légère amélioration au niveau du relèvement des altitudes mais celle-ci ne se traduit pas directement sur les niveaux maximum observés.

Pour essayer de comprendre un peu mieux ce qui se passe sur Sèvres, nous avons mis en place très récemment, au mois d'août, une station de mesure complémentaire plus performante, dotée d'une antenne acoustique qui nous permet de déterminer la provenance de la source de bruit lorsqu'est enregistré le signal acoustique. Il est possible de savoir exactement localement comment se situe la trajectoire de bruit. Grâce à cette station, sur une petite période de trois jours, nous avons pu mettre en évidence qu'il y avait une dispersion importante des trajectoires sur ce site et que, au regard de la trajectoire théorique qu'il faudrait suivre, c'est à dire suivre la boucle permettant de rejoindre la RN 118, il y avait beaucoup de trajectoires qui n'étaient pas « respectées ». Ceci est confirmé par les traces radars fournies par la DGAC et Aéroports de Paris sur le secteur.

Voici deux exemples. L'exemple d'une pointe de bruit, un événement acoustique associé à un hélicoptère sur le site de Sèvres au niveau du parc de Brimborion, qui montre qu'il y a eu un respect parfait de la trajectoire suivant la Seine puis la RN 118. Il suffit de regarder le petit graphe avec les points verts qui montrent la trajectoire localement. Le niveau de LAmax, pour cet événement est de 66,6 dB au maximum. L'autre exemple montre que la trajectoire a été coupée et que le niveau est plus important, de l'ordre de 71,3 dB.

Nous avons pu analyser finement, sur trois jours, l'ensemble des trajectoires et commencer à mettre en évidence qu'il y avait une tendance à l'augmentation de l'ordre de 1,7 dB lorsque les trajectoires n'étaient pas respectées sur ce site. Il n'est cependant pas possible de considérer ces statistiques comme vraiment fiables, puisque les données exploitées ne concernent que trois jours, ce qui représente une cinquantaine de trajectoires.

Sur Sèvres, il est nécessaire de disposer d'un matériel plus performant pour nous aider à mieux comprendre ce qui se passe, assurer un suivi sur le plus long terme. Il y a deux éléments qui pourraient se cumuler puisque le relèvement des altitudes théoriques sur ce site permettrait d'avoir un gain de l'ordre de 1,8 dB et qu'un respect de la trajectoire théorique apporterait un gain du même ordre. Il existe donc un potentiel d'amélioration significatif au niveau de ce site.

Nous proposons, pour le site de Sèvres, de disposer d'un matériel plus performant et peut-être également de rechercher une implantation plus proche des habitations, sachant que le CNRS va réaliser de gros travaux et qu'il va falloir déménager notre station au printemps prochain. Comme, à vol d'oiseau, elles sont assez proches, Parc de Brimborion et Meudon CNRS, nous pourrions réunir les deux stations en une seule, avec du matériel plus sophistiqué et la positionner – je lance ici un appel aux associations de riverains – sur un secteur particulièrement impacté qui serait situé en limite de Sèvres et Meudon.

M. KOSCIUSKO-MORIZET (Grand Paris Seine Ouest).- Je ne voudrais pas que l'on croie que Mme MIETLICKI travaille spécialement sur Sèvres. Il se trouve que c'est un point singulier intéressant parce qu'il y a un virage serré, qu'il correspond à un nœud de trafic et cela permet de voir, ça intéresse tout le monde, que des petites modifications de trajectoire ou d'altitude peuvent avoir des effets majeurs.

Mme MIETLICKI (Bruitparif).- Nous n'avons pas encore exploité finement les résultats de la station sur l'hôtel Pullman. Nous allons le faire prochainement et nous vous communiquerons les informations. Et je signale également la recherche d'une nouvelle station sur le square du serment de Koufra.

Je signale aussi que nous travaillons en ce moment à la recherche d'un site de surveillance du bruit associé au trafic aéroportuaire dans le secteur de Vélizy-Villacoublay. Nous pourrions en discuter par la suite. Nous avons souvent été interpellé sur la question des nuisances sonores sur ce site. Evidemment, il y a un lien direct avec le trafic de l'héliport sur la base de Vélizy-villacoublay, mais il y a aussi des survols d'hélicoptères dans ce secteur. Il y aura une station complémentaire fin 2010 dans ce secteur.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Sur les têtes de chapitres mentionnés par M. KOSCIUSKO-MORIZET tout à l'heure, avez-vous des compléments techniques ou des questions ?

M. CIPRIANI (DGAC).- Je voudrais dire un mot sur les nouvelles trajectoires au départ et à l'arrivée d'Issy-les-Moulineaux, puisque ce point a été mentionné.

- Les modifications des trajectoires conformément aux engagements de la charte

M. CIPRIANI (DGAC).- Ces nouvelles trajectoires visent à diminuer les nuisances qui impactent les populations installées au nord de l'héliport, notamment dans le sud du 15^{ème} arrondissement. C'est une demande datant de nombreux mois. Nous arrivons dans la phase de mise en œuvre. Je voulais souligner à quel point la mise au point de ces nouvelles trajectoires a été compliquée.

Il était très compliqué de parvenir à concilier les exigences de sécurité avec les exigences environnementales. C'est ce qui explique le temps que nous avons mis à mettre au point ces trajectoires et ce qui explique aussi les mesures particulières que nous avons dû mettre en place sur l'héliport.

Ces trajectoires ont été définies au printemps 2010. Elles ont été présentées aux usagers fin mai 2010. Elles sont désormais publiées dans les cartes aéronautiques mais n'entreront en vigueur que le 21 octobre 2010. Cela explique que les élus et les personnes concernées n'aient pas pu voir aujourd'hui le moindre changement sur les trajectoires car elles n'ont pas encore été modifiées dans la pratique.

Pourquoi a-t-on besoin d'autant de temps ? Parce que le caractère particulier de ces trajectoires fait qu'il a été nécessaire de former spécialement les pilotes pratiquant l'héliport à ces nouvelles trajectoires. Nous avons un dispositif d'instructeurs habilités et de formation de pilotes qui va permettre aux exploitants d'opérer ces trajectoires dans des conditions de sécurité acceptables.

Voici, pour mémoire, la publication des trajectoires actuelles qui portent un peu à confusion puisque le trait théorique qui est indiqué ne semble survoler aucune population particulière. Dans la réalité, la

trajectoire actuelle publiée indiquait un passage au sud du boulevard des Maréchaux. Les performances des machines et la pilotabilité des trajectoires faisaient que, dans la pratique, les hélicoptères débordaient assez largement vers le nord.

Nous allons voir maintenant les nouvelles trajectoires mises en place. Elles correspondent au trait rouge qui part de l'extrémité de la bande de l'aile nord. Pour le départ, il s'agit d'une espèce d'arc de cercle qui permet de passer au-dessus de la zone du chantier du futur Pentagone pour éviter les populations habitant au nord du boulevard des Maréchaux.

La diapositive suivante présente la trajectoire à suivre pour les arrivées. Vous voyez qu'il s'agit du même type de trajectoire. Aujourd'hui, les délais prévus visent une mise en œuvre effective à partir du 21 octobre 2010.

M. GOUJON (Maire 15^{ème}) - J'ai un peu de mal à comprendre. Les modifications entre les trajectoires anciennes et les trajectoires nouvelles semblent être seulement des coupures d'angle. Vous nous disiez que l'ancienne trajectoire ne survolait pas les populations et qu'elle n'était pas respectée. Qu'est-ce qui nous garantit que la future le sera davantage étant entendu qu'en l'occurrence, elle suit sensiblement le même cheminement ?

M. CIPRIANI (DGAC).- Elle n'était pas vraiment respectée parce qu'elle ne pouvait pas l'être, telle qu'elle était indiquée. Je parle sous le contrôle des exploitants d'hélicoptères. Le virage à 120° que vous voyez juste à la sortie de l'héliport ne pouvait pas être pratiqué par les hélicoptères. Ce faisant, nous pouvions difficilement prendre des mesures coercitives contre tous les exploitants au motif qu'ils ne respecteraient pas les trajectoires qui étaient impossible à suivre.

Nous avons mis au point avec grande difficulté des trajectoires optimisées au vu des performances des machines. Quand je dis « optimisées », il faut comprendre que nous avons vraiment essayé de tirer le parti maximal que l'on pouvait tirer de ce que peut faire un hélicoptère. Cette optimisation nous a conduits à toutes les actions de formation que j'évoquais tout à l'heure.

Nous avons chercher des trajectoires qu'il est possible de suivre et qui permettent un gain en nuisance important par rapport à la

réalité d'avant, c'est à dire des trajectoires qui dépassaient assez largement au nord du boulevard des Maréchaux.

M. GOUJON (Maire 15^{ème}).- Ces nouvelles trajectoires survolent le chantier du nouveau Ministère de la Défense. Bien évidemment, quand ce nouveau Ministère sera construit en 2014 ou 2015, il n'y aura plus, sur cet héliport, que les vols de service public. Néanmoins, il restera des vols. Est-ce que ces trajectoires continueront à être les mêmes et à survoler ces bâtiments, même si l'idée de construire une tour pour le nouveau Ministère de la Défense a été abandonnée et que le bâtiment qui sera réalisé respectera les hauteurs maximum prévues à Paris? Ou est-ce qu'il sera nécessaire de modifier ces trajectoires, ne serait-ce que parce que le Ministère de la Défense risque de n'être pas très satisfait de voir des hélicoptères, même si ce sont des vols de service public, survoler un site aussi sensible ?

La deuxième question concerne ce qui me paraît être une piste d'atterrissage assez longue qui est orientée actuellement d'une certaine façon. Est-ce que ces nouvelles trajectoires permettront de modifier l'orientation de la piste? Est-ce que cette modification d'orientation de la piste est nécessaire et est-ce que cet immense territoire de l'héliport pourra ainsi peut-être être réduit afin d'être consacré à d'autres usages, comme par exemple l'extension du parc Suzanne Lenglen ou l'aménagement d'équipements sportifs du stade du même nom ?

M. CIPRIANI (DGAC).- Tout d'abord sur le chantier du futur bâtiment des Armées à Balard....

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'il y a une question du même ordre et vous pourrez répondre globalement.

M. MITJAVILLE (Comité Action contre bruit Hélicoptères).- Exactement dans le même ordre d'esprit, il y a des projets de construction de tours de part et d'autre du pont d'Issy-les-Moulineaux, sur la commune d'Issy-les-Moulineaux, de 150 et 200 mètres. En tenez-vous compte ? Cela va gêner l'arrivée des hélicoptères !

M. CIPRIANI (DGAC).- Je réponds d'abord aux questions relatives au site Balard, puis ensuite au sujet des tours parce qu'à la différence des projets de tours, le projet Balard est déjà engagé.

Nous avons des discussions assez intenses en ce moment avec les représentants de la Défense en charge de ce projet. Il est trop tôt pour qu'on puisse vous dire quel est l'impact réel des bâtiments finaux et surtout, et je dirai qu'en termes de contraintes c'est encore plus fort, l'impact de la phase du chantier. Lors du chantier, il y aura des grues qui seront significativement plus élevées que les bâtiments définitifs.

Nous travaillons avec la Défense notamment pour évaluer les conséquences de la phase chantier parce qu'elle est contraignante et qu'elle arrive à plus court terme. Nous commençons à parler aussi de l'après chantier mais , nous sommes d'avantage focalisé sur la première période. Il n'est pas impossible, mais c'est un peu trop tôt pour le dire, que les contraintes soient telles que certains hélicoptères parmi les moins performants ne puissent plus utiliser l'héliport pendant la durée du chantier.

Encore une fois, il est trop tôt pour avoir une idée extrêmement précise de ce qui va se passer. Je peux simplement dire qu'il est vraisemblable que nous soyons amenés à retravailler ces procédures, sans que je sois en mesure aujourd'hui de vous dire dans quel sens.

Sur la deuxième question sur les tours, il y a eu des projets de tours qui n'ont jamais vu le jour. Heureusement que nous n'avons pas mis en œuvre de modifications de procédures en les imposant aux exploitants pour des projets qui n'ont finalement pas vu le jour. Nous sommes au courant de certains projets, notamment des tours dont vous parlez. Pour l'instant, nous n'avons pas connaissance d'un calendrier précis. Je pense que le sujet reviendra à partir du moment où il sera inscrit dans un calendrier stable.

Sur la partie piste, aujourd'hui, nous n'avons pas du tout travaillé dans cette optique, l'espace actuellement consacré à l'héliport étant utilisé puisque des hélicoptères atterrissent ou décollent de chacune des extrémités de la bande. Nous ne sommes pas du tout dans une phase d'étude pour une quelconque diminution de surface.

M. COUDERC (Union Française de l'Hélicoptère).- Je vais vous donner une précision purement technique : les hélicoptères, quand ils utilisent la place que leur offre l'héliport, peuvent être beaucoup moins

nuisants que si on leur demande de décoller d'une petite plate-forme, parce qu'ils peuvent profiter de l'effet de sol. Il va falloir choisir, quel que soit le type d'hélicoptère, entre une réduction de la taille qui va obliger les hélicoptères à ne plus suivre les procédures à moindre bruit, que nous avons par ailleurs publiées dans le cadre de la charte, et le maintien d'une place suffisante.

M. AGUETTANT.- Aux Etats-Unis, ils utilisent déjà cette procédure à moindre bruit depuis plus de vingt ans. Nous avons fait le choix de tenir compte des riverains, nous faisons attention à cela car nous souhaitons continuer à nous inscrire dans la cité et dans l'environnement. Le principe est que plus vous faites décoller vite un hélicoptère et monter vite pour survoler moins de populations, plus vous augmentez le bruit. Votre choix c'est le survol des populations ou la nuisance. Si c'est la nuisance, il faut avoir des pentes très faibles et le bruit de l'hélicoptère est réduit au minimum par 2. Si ce sont les personnes survolées, l'hélicoptère montera très vite et le bruit augmentera.

Le choix est de votre côté. C'est à vous de décider et nous nous adapterons. L'industriel s'est déjà adapté puisqu'il existe maintenant des certificats de nuisance, les hélicoptères non équipés de ces certificats n'ayant plus le droit de voler depuis cette année. L'industrie l'a fait, elle fait évoluer les hélicoptères vers une baisse du bruit parce que c'est de l'intérêt de tout le monde, ainsi que la baisse de consommation, etc. Après, c'est votre choix, le choix des riverains, des personnes qui vivent dans la cité, et nous aussi sommes attentifs à tout cela.

M. DARGENT (Conseil de Paris).- Une question concernant le changement de trajectoires : dans le document que vous nous avez distribué, il y a une voie d'accès à la piste provenant du sud, provenant d'Issy-les-Moulineaux et, dans les trajectoires futures qui nous sont annoncées, il semble que tout passe par le nord, si je comprends bien.

M. CIPRIANI (DSAC Nord).- Non.

M. DARGENT (Conseil de Paris).- Expliquez-nous cela !

M. CIPRIANI (DSAC Nord).- Nous ne parlons que de la trajectoire côté nord que parce qu'il n'y a qu'elle qui pose problème et qui a été modifiée. Les arrivées et départs par le sud ne sont pas modifiés.

M. GOUESSE (Val de Seine Vert).- J'ai entendu le premier intervenant tout à l'heure dire de façon très claire qu'au terme du chantier du Ministère de la Défense, il n'y aurait plus que des vols de service public. Ai-je mal compris ? Comme cela n'a été relevé par personne, je le note avec intérêt et je souhaite que ce soit mis au procès-verbal.

M. GOUJON (Maire 15^{ème}).- Puisque c'est moi qui me suis exprimé, je tiens à préciser les choses. Bien sûr, nous avons entamé des démarches que rappelaient M. DARGENT, nous avons engagé des discussions avec le Ministère, avec la DGAC, qui ont effectivement abouti à des prises de décisions. Ces prises de décisions font état d'une fermeture de l'héliport au trafic commercial, moyennant quelques exceptions, au cours de l'année 2011. C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'attendre la fin du chantier du Ministère de la Défense en 2014 ou 2015, mais que cela doit être réalisé dans le courant de l'année 2011. Nous ne sommes bien sûr pas attachés à une date précise, simplement il faut s'approcher le plus possible de cet objectif.

Nous comprenons bien toutes les difficultés qui sont celles des usagers. Je ne suis pas particulièrement anti-hélicoptère, ce n'est pas le sujet. Je pense d'ailleurs que ce qui est en cause dans ce processus, c'est aussi une meilleure desserte de l'ensemble de l'agglomération parisienne et du Grand Paris, dont nous allons parler dans un instant et qui, bien sûr, nécessite davantage de possibilités pour les hélicoptères que la concentration en pleine zone urbaine sur un seul héliport qui concentre une grosse partie du trafic commercial aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Puisque vous souhaitiez confirmation de ce que vous aviez ou pas entendu, nous allons passer au point 3 dont l'objet est la mise en œuvre des mesures demandées par M. BUSSEREAU. Nous sommes en plein dans le sujet. Avant cela, M. KOSCIUSKO-MORIZET, qui a dû nous quitter, vous prie de l'excuser mais, même en son absence, il faudra que nous évoquions rapidement la question des altitudes. Vous avez, côté DGAC, des précisions à apporter et puis également, et cela pourra faire la synthèse de cette partie de la réunion, un point sur le décret.

Mais avant cela, Monsieur...

M. DAVID (UFH).- Je voudrais simplement que, lorsque sont évoqués les vols de service public, il soit bien entendu que ce sont les vols de service et de transport public. Encore une fois, il n'est pas imaginable d'interdire l'accès par hélicoptère à Paris Capitale, Paris serait la seule ville au monde qui ne serait pas accessible. Je préfère qu'on utilise le mot « service public ».

M. LE PRESIDENT.- Je vous arrête, je suis désolé, c'est mon rôle de Président. Vous voulez tous passer au point suivant. Je pense vraiment qu'il faut d'abord évoquer et, s'il y a des questions, nous les entendrons volontiers, le sujet qui est celui de cette commission. Nous y reviendrons, nous parlerons de cette approche sur l'ensemble de l'agglomération parisienne dans quelques instants, mais je pense qu'il y a encore quelques sujets qui sont de nature à vous intéresser concernant Issy-les-Moulineaux, dans son fonctionnement d'aujourd'hui.

M. SCHMIT (DSAC Nord).- Juste un mot sur le bilan des relèvements des trajectoires, puisque c'est un point important dans les actions que nous avons menées, pour vous rappeler ce qui a été fait et, avec une carte, pour vous montrer où nous en sommes aujourd'hui et ce qu'il est possible de faire en plus ou pas.

M. RIOU (DGAC).- Afin de réduire les nuisances sonores perçues sous le cheminement des hélicoptères, il a été décidé un relèvement des altitudes de ces transits, qui a été mis à l'étude. Depuis juin jusqu'à octobre 2009, ont été expérimentées diverses configurations pour lesquelles des segments d'itinéraires étaient relevés de 450 à 600m d'altitude. Vous devez vous rappeler qu'en réalité il n'est pas possible, pour des raisons de promiscuité avec les autres aérodromes de la région parisienne et des autres trajectoires, de relever tous les segments. Tous les segments sur lesquels il a été possible d'avoir une action ont fait l'objet d'une expérimentation qui est en œuvre actuellement.

Nous allons regarder sur la carte. Nous pouvons nous apercevoir que certains segments ont pu être relevés uniquement dans une seule configuration. Nous sommes dans la configuration est. Nous allons voir que toute la partie sud jusqu'au pont de Sèvres et du pont de Sèvres jusqu'à WH3, est relevée dans tous les cas de figure. Toute cette partie est montée à 2.000 pieds, soit 600 mètres.

Uniquement en configuration ouest - Roissy, Orly et le Bourget, puisque cela va intéresser également le Bourget - nous allons

avoir en plus le secteur Pont de Sèvres / Rocquencourt, le secteur WH3, WH1 et le secteur WH3 Christ de Saclay. Toute cette partie va pouvoir monter à 2.000 pieds, donc 600 mètres d'altitude. L'élément bloquant face à l'est, ce sont les arrivées du Bourget qui contournent toute la ville de Paris afin de s'aligner sur la piste 25 du Bourget. En configuration est, ces itinéraires ne peuvent pas être relevés.

Ceci est effectif actuellement.

M. SCHMIT (DSAC Nord).- Nous avons vu tout à l'heure, grâce à Bruitparif, les effets du bruit perçu et mesuré suite au relèvement de ces trajectoires. Cela a été un gros travail avec les services de la navigation aérienne d'arriver à obtenir ce résultat. Vous avez bien compris que la difficulté est liée à la proximité des trajectoires d'arrivée sur les grands aéroports Orly, le Bourget et Roissy.

Au-delà de ce qui a été fait, aujourd'hui, il ne nous semble pas vraiment possible de tabler sur un relèvement supplémentaire, ni sur les tronçons actuellement à 2.000 pieds, nous ne saurons pas aller au-dessus, ni sur des tronçons plus éloignés où le plafond est aujourd'hui, par exemple, à 1.500 pieds. Sachant que, finalement, il n'y en a plus beaucoup qui concernent directement la CCE d'Issy-les-Moulineaux, puisque ces secteurs sont plus éloignés.

Sur les altitudes, nous avons le sentiment que nous sommes arrivé à une optimisation, pour l'instant maximale. Des détails peuvent peut-être encore être travaillés, sur les modifications de trajectoire dans les virages, concernant le fait de couper ou pas la trajectoire imposée, ce qui peut conduire à diminuer les nuisances. Il reste peut-être un travail plus précis à réaliser, une définition de détails des trajectoire qui pourrait permettre d'améliorer les choses. Mais je le répète : en termes d'altitude, nous sommes arrivés au maximum de ce que nous savons faire.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Je vous propose, et nous reviendrons bien entendu aux questions et aux interventions s'il y en a, de passer tout de suite, sous forme si possible résumée, au point d'actualité sur le décret.

- Point d'actualité sur le décret portant limitation du trafic des hélicoptères dans les zones à forte densité de population, en vue d'en limiter les nuisances

M. SCHMIT (DSAC Nord).- Pour ce qui est du « décret hélicoptères », il y a effectivement un décret au Conseil d'Etat qui est en préparation, qui encadre l'activité hélicoptères en zone urbaine dense. Ce décret a été mis dans le circuit de signatures très récemment. Nous avons bon espoir qu'il soit publié avant la fin octobre.

Ce décret comporte deux dispositions phares :

Premièrement, il interdit de facto, le jour même de sa publication, tous les vols touristiques et tous les vols d'entraînement en zone urbaine dense. Paris est donc évidemment concernée.

Le deuxième chapitre de ce décret liste un certain nombre d'outils visant à réduire la gêne sonore sur les aérodromes dans les zones urbaines denses où cela se justifie. Nous pouvons imaginer que l'héliport puisera dans cette boîte à outils pour réduire les nuisances.

Nous avons parlé précédemment des transits. Cette limitation de facto des vols touristiques imposée par le décret aura, à n'en pas douter, une incidence instantanée sur les transits puisque nous avons vu, lors d'une réunion précédente, que les vols de transit comportaient une part d'activité touristique non négligeable. Celle-ci est difficile à quantifier. Elle provient de terrains variés tels que Toussus, Saint-Cyr ou Lognes. Cette activité disparaîtra instantanément dès la sortie du décret et cela devrait avoir une incidence perceptible sur les vols de transit.

Pour les applications spécifiques à héliport, nous aurons l'occasion, lors d'une prochaine commission, de faire une proposition pour adapter les outils qui figurent dans le décret au cas particulier de l'héliport. C'est encore un peu tôt, tant que le texte n'est pas signé.

M. DAVID (UFH).- Je voudrais simplement souligner que la sémantique est importante. Comme cela a été évoqué tout à l'heure, en accord avec le Maire du 15^{ème}, je pense qu'il faut dire « vols de service et de transport public ». Il ne s'agit pas d'un décret « hélicoptères », excusez-moi, il s'agit d'un décret « anti-hélicoptères », soyons clairs ! C'est d'ailleurs comme cela que l'ensemble de la profession l'a baptisé.

Vous savez que la France a inventé le vol vertical il y a 100 ans et qu'aujourd'hui la France est leader mondial avec Eurocopter, Turbomeca et la kyrielle d'équipementiers aéronautiques, dans le domaine de l'hélicoptère. M. Lutz BERTLING, le Président d'Eurocopter, est allé rencontrer M. François FILLON, Premier ministre, car le décret tel qu'il était prévu à l'origine obligeait Marignane – il y a quand même 6.000 personnes – à être délocalisé et les Allemands n'attendaient que cela pour délocaliser en Allemagne ou plus loin.

Il faut que vous sachiez que ce décret « anti-hélicoptères » va menacer des emplois. Aujourd'hui, Marignane, grâce à un arrêté préfectoral que le décret a prévu, a une chance de ne pas être délocalisé et fermé. En revanche, toutes les petites sociétés qui vivaient des vols touristiques autour de Paris vont disparaître. Il faut que vous soyez conscients de cette conséquence immédiate et du fait que Paris sera la seule ville au monde dont on ne pourra plus faire le tour en hélicoptère, alors qu'à New York ou à Singapour, vous savez très bien que cela fait partie des distractions touristiques d'attractivité.

Aujourd'hui, Paris sera, c'est une particularité notable – merci et bravo, Monsieur DARGENT ! – la seule ville au monde dont on ne pourra plus faire le tour en hélicoptère. C'est bien un décret anti-hélicoptères qui menace de fermeture les opérateurs que, d'une certaine manière, je représente en tant que Président de l'Union Française de l'Hélicoptère, et qui sont prodigieusement inquiets. Ils l'ont fait savoir, cela n'a rien changé au décret. Cela a permis à la DGAC quelques aménagements, mais l'hélicoptère est clairement menacé dans notre pays – il faut que les choses soient claires ! – par le décret anti-hélicoptères qui va sortir !

M. LE PRESIDENT.- Merci de cette déclaration. Monsieur DARGENT...

M. DARGENT (Conseil de Paris).- M. DAVID vient, à l'instant, de m'imputer la responsabilité d'un décret pris par le Gouvernement. Je pense qu'il faut lui rappeler un certain nombre de données du paysage politique. Je le laisse critiquer le Gouvernement tant qu'il le souhaite mais, en l'occurrence, je ne suis pas responsable de cela.

Je voulais simplement faire une remarque : Je souhaite, comme cela a été dit, qu'un certain nombre de vols vont disparaître instantanément grâce à ce décret. Cependant, il faut faire avec la réalité et nous savons très bien qu'il ne suffit pas qu'une pratique soit interdite pour que l'interdiction soit respectée. Là-dessus, j'appelle tout le monde présent ici à la vigilance, parce que je pense que chacun souhaite que la loi soit respectée. Merci.

INTERVENANT.- Il ne faut pas polémiquer sur l'utilité de l'hélicoptère, nous sommes totalement en désaccord avec vous. Pour rester factuel, il y a eu des rapports de comparaison internationale rédigés par la DGAC qui recommandaient ce genre de mesures, au regard des réglementations de grands pays industriels, qui ont beaucoup plus de valeur ajoutée ou au moins autant que nous comme l'Allemagne, infiniment plus strictes que les nôtres concernant les hélicoptères.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons en rester là puisque, d'une part, les décrets ont un processus d'élaboration qui n'est pas soumis à des assemblées délibérantes, à la différence d'autres textes de valeur supérieure. Ce qui devait être dit a été dit.

D'autre part, même si nous allons donner à cette commission dans le point suivant une ampleur supplémentaire, puisque nous allons nous intéresser à des sites qui sont très loin de notre zone de compétence, je me permets de considérer que ce n'est pas le lieu de ces débats sur les sujets de principe sur les hélicoptères, quel qu'en soit l'intérêt.

Je vous propose, compte tenu du temps qu'il reste et s'il n'y a plus de question sur ces sujets, de passer au point suivant de l'ordre du jour qui traite de l'avancement des mesures demandées par le Secrétaire d'Etat concernant les sites alternatifs à l'héliport.

2 – Avancement des réflexions sur le projet de schéma directeur héliportuaire de Paris

M. LE PRESIDENT.- Nous sommes là au cœur d'un débat d'une très grande ambition puisqu'il s'agit de reconsidérer totalement le trafic hélicoptères sur l'agglomération parisienne. On imagine mal qu'une métropole de la taille de l'agglomération parisienne soit interdite à l'accès d'un moyen de transport qui est spécifique mais qui fait partie des outils du monde moderne.

Un travail a été engagé. Nous allons essayer de vous donner le maximum d'éclairage sur ce sur quoi nous travaillons.

Cela concerne, bien entendu, des secteurs de l'Ile-de-France qui ne sont pas tous représentés ici. En termes de méthode, il s'agit de mettre en œuvre un long travail de concertation avec les interlocuteurs que nous sommes en train d'identifier et avec qui nous sommes en train de prendre contact, pour les persuader que la mise en place d'autres plateformes est une chose à la fois utile et nécessaire.

C'est un débat inévitable d'abord parce qu'il y a une concentration sur Issy-Les-Moulineaux qui est le résultat d'une histoire et ensuite parce que nous sommes dans une logique du Grand Paris et dans une logique d'approche globale de la desserte, avec ce type de moyen, de pôles d'activités qui ne sont pas uniquement à Issy-Les-Moulineaux ou dans le 15^{ème} arrondissement. Il s'agit donc d'avoir une approche stratégique beaucoup plus ambitieuse.

La DGAC va nous dire, si elle le veut bien, où nous en sommes.

P. CIPRIANI (DSAC Nord).- Nous allons faire un point rapide d'avancement puisqu'il n'est pas question de rentrer dans le cœur du débat sur les différents aspects techniques. Je laisse la parole à Pierre-Hugues SCHMIT puisque c'est lui qui a suivi plus particulièrement tout ce dossier.

M. SCHMIT (DSAC Nord).- Je rappelle, sur cette première diapositive, les principes qui ont lancé l'idée d'un schéma directeur héliportuaire parisien.

En juin l'année dernière, cela a été rappelé tout à l'heure, le Secrétaire d'Etat chargé des transports nous a demandé de réfléchir à l'amélioration de la desserte de la région parisienne, qui est actuellement concentrée sur l'héliport, et que cette distribution nouvelle des infrastructures héliportuaires puisse voir le jour en 2011. La façon dont nous avons traduit cette proposition était de trouver des sites le plus près possible de Paris, permettant d'accueillir une part importante du trafic commercial de l'héliport actuel, tout en répondant à un besoin économique de meilleure desserte de la capitale. Nous avons aujourd'hui un certain nombre de sites en grande couronne comme Le

Bourget ou Toussus-le-Noble et l'idée était éventuellement d'améliorer la desserte en se rapprochant de Paris.

Dès l'été dernier, un groupe de travail s'est mis en place avec les professionnels ici présents pour identifier, du point de vue aéronautique et économique, quels seraient les sites les plus pertinents. Courant 2010 ont débuté des travaux plus précis avec les services de l'Etat pour ce qui concerne les questions d'aménagement local.

Je vous propose de regarder la carte qui traduit ces réflexions, sachant que les concertations avec les acteurs des zones concernées vont être engagées au 4^{ème} trimestre 2010.

Nous avons fait figurer en bleu les sites existants et accessibles en hélicoptère : l'héliport, naturellement, qui est réservé aux hélicoptères et l'aéroport du Bourget qui, bien qu'aéroport d'aviation d'affaires, accueille une part importante d'activité hélicoptère. Ce dernier n'a pas vocation à être modifié dans ce schéma mais il est rappelé ici.

Nous avons trouvé 4 points d'intérêt économique, aujourd'hui peu desservis en hélicoptère :

Le principal est celui de La Défense avec une attractivité économique évidente. Un certain nombre de sièges de grands groupes, utilisateurs potentiels de l'hélicoptère commercial, sont installés sur ce site-là. Il y a plusieurs secteurs qui peuvent être étudiés mais, pour l'instant, il n'y a pas vraiment de site idéal. Un travail est à mener avec l'EPAD et les communes concernées pour trouver plus précisément quel serait le site idéal.

Il y a un secteur également qui nous a paru tout à fait intéressant, c'est le secteur de Bercy, qui se situe déjà actuellement sur des itinéraires aéronautiques et qui permettrait d'ouvrir les portes d'accès à Paris, en s'affranchissant des bouchons sur l'A4, pour les gens qui souhaitent arriver dans le sud-est de Paris.

Et, pour compléter un peu le polygone autour de Paris et assurer un maillage fin de la capitale, un secteur complémentaire sur la Porte d'Aubervilliers. Tant sur Bercy que sur la Porte d'Aubervilliers, nous n'avons pas non plus d'idée très précise des sites. cela doit être étudié nécessairement avec les élus de Paris et des communes

concernées, c'est-à-dire Charenton pour le site de Bercy et sans doute Aubervilliers et Saint-Denis pour le site de la Porte d'Aubervilliers.

J'ajoute un quatrième site, qui n'est pas strictement un site à vocation commerciale puisqu'il y a moins de sièges d'entreprises et d'activité économique, qui est celui du secteur de la boucle Seine nord regroupant la partie du port de Gennevilliers et Villeneuve-la-Garenne, déjà desservi actuellement par des itinéraires hélicoptères et qui pourrait accueillir une activité de type base d'exploitation. Il serait en effet envisageable de déplacer une partie de l'activité de maintenance et d'avitaillement présente sur l'héliport sur un site à définir mais d'emprise plus importante, ce qui est cependant compliqué à installer car nécessitant plus de place dans ce secteur-là pour délester l'héliport d'une partie base qui n'est pas directement liée à l'activité commerciale de l'héliport.

Je m'arrête là. Je ne sais pas si j'ai été clair mais je préfère laisser la place aux questions.

M. LE PRESIDENT.- Permettez-moi de compléter. Ces patatoïdes sont à la fois trop précis et pas assez. Ils sont trop précis parce qu'il est tentant de faire des agrandissements de cette carte et de se demander si on est dans la patate ou pas, ce qui est une démarche naturelle, mais contre laquelle je vous mets en garde. Il s'agit d'indiquer des zones qui ont paru aux spécialistes, au Préfet de Région et aux Préfets de Départements d'Ile-de-France qui ont travaillé sur ce sujet ces temps derniers, des endroits intéressants parce qu'ils sont, sauf exception, sur des cheminements hélicoptères déjà existants, parce qu'ils ont de l'intérêt en termes d'infrastructures et de base arrière si j'ose dire, ou parce qu'ils sont au cœur des potentialités existantes pour la Défense ou en développement pour d'autres secteurs à Paris et la petite couronne.

Il y a, derrière cela, un travail tout à fait précis réalisé par la DGAC, qui explique d'ailleurs les délais, qui a été également un travail d'échanges avec les professionnels de façon à repérer des sites précis, des potentialités précises. Des expertises ont déjà été réalisées. Maintenant, en termes de calendrier, l'essentiel reste le travail technique et officiel à faire avec les interlocuteurs locaux, la Ville de Paris et les autres communes concernées par ces nouvelles implantations.

Encore une fois, ne traduisez pas cette schématisation autrement qu'elle doit l'être.

M. RIOTTOT (Ile-de-France Environnement).- Monsieur le Préfet, je vais prendre ma nouvelle casquette de Président d'Ile-de-France Environnement, c'est-à-dire 370 associations provenant des 8 départements de Paris et de sa banlieue. Je souhaiterais qu'on réfléchisse à ne pas déshabiller Pierre pour habiller Paul. Par ailleurs, il y a 25 aérodromes en région parisienne et il y a largement de la place pour faire atterrir les hélicoptères sur des hélistations déjà prévues. De plus, je rappelle que le Grand Paris est un réseau de transports rapides pour amener les hommes d'affaires venant d'Orly ou de Roissy rapidement à La Défense. Je ne vois pas l'utilité d'utiliser un autre moyen transport, il est déjà prévu dans le développement du Grand Paris.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Président, merci de cette intervention. D'une certaine manière, vous confirmez ce que je disais : le temps de la concertation est nécessaire et il sera dense et long. Nous reviendrons sans doute aux questions de calendrier. Dont acte.

Pour le reste, chacun dans son rôle, permettez-moi de confirmer que la suppression de tous les trafics d'hélicoptères, et pas strictement de service public, n'est pas envisageable sur la métropole parisienne. Chacun a sa vision du monde sur le sujet.

M. GOUJON (Maire du 15^{ème}).- Monsieur le Préfet, j'interviens pour exprimer une double satisfaction, d'abord celle d'assister pour la première fois à cette commission, et je pense d'ailleurs utile que le Maire du 15^{ème} puisse y siéger, comme je l'ai dit tout à l'heure en introduction. Je me réjouis que des mesures nouvelles puissent intervenir, nous l'avons vu à l'instant, avec la modification des trajectoires, les relèvement des altitudes et toutes les mesures de la charte qui, même si elle n'est pas idéale bien sûr, a fait l'objet d'un gros travail – je tiens encore à saluer le travail du groupe et de M. KOSCIUSKO-MORIZET.

Quant au décret qui va sortir, à mes yeux, il ne s'agit pas du tout d'entamer une lutte contre les hélicoptères. Ce n'est pas mon sujet. Vous l'avez envisagé, dans sa sagesse, le Premier ministre amènera à trouver des solutions qui permettent de limiter les nuisances concernant nos concitoyens, sans obérer l'activité économique qui est aussi importante, et je tiens à le souligner pour ma part.

Les mesures vont être mises en œuvre assez prochainement, au mois d'octobre. C'est une très bonne chose. Il ne s'agit pas de compliquer pour le plaisir le travail des responsables des sociétés d'hélicoptères et des pilotes, mais il est absolument naturel qu'à partir du moment où une zone urbaine a été réalisée autour de l'héliport, les conditions de survol puissent être adaptées.

Maintenant, il est vrai qu'il faut aller plus loin et c'est la raison de ma deuxième satisfaction. Pour une première participation à cette séance, je suis particulièrement heureux de constater que les engagements du Ministère, relayés par la DGAC et la Préfecture, sont tenus ou en tout cas en passe de l'être. Je souligne les efforts faits à cet égard.

Bien sûr cela paraît difficile et compliqué mais je pense que, et vous l'avez souligné Monsieur le Préfet et d'autres intervenants, il est opportun que, dans le cadre du projet du Grand Paris, soit mise en place une desserte héliportuaire de cette région plus appropriée que le seul point d'arrivée à Paris Issy, que personne ne saurait défendre avec des arguments convaincants. Ce qui est utile, c'est que la desserte puisse être disséminée. A partir du moment où elle est répartie sur plusieurs points, excusez-moi de vous contredire pour la première fois depuis le début de cette réunion, les nuisances ne sont bien sûr plus les mêmes. Je pense qu'il faut qu'en tant que citoyens nous acceptions aussi un certain nombre de compromis entre les nuisances, qui parfois sont nécessaires pour les activités économiques et industrielles, et le bien-être de nos populations. Le compromis est difficile. A partir du moment où l'on opère une répartition du trafic, trafic d'ailleurs plus opportunément disposé sur La Défense, ou sur Bercy ou sur la Porte d'Aubervilliers qui sont des zones en pleine expansion économique, que sur Paris Issy-les-Moulineaux, il s'agit d'un trafic économique, et il me semble que c'est plus opportun. Ce choix me paraît judicieux.

J'aurais pensé peut-être qu'une plateforme plus au sud de Paris, je ne sais pas ce qu'il en est d'Orly ou de Saclay ou de Brétigny, aurait été opportune puisqu'il y a là beaucoup de projets.

Pour ma part, si ce projet rentre dans les faits assez rapidement, le plus rapidement possible car, encore une fois, nous avons attendu tellement longtemps, cela me paraît vraiment être un bon projet.

Pour ce qui est des transports que vous avez cités, Monsieur, si la desserte en transport était suffisamment bonne entre les aéroports et les centres urbains, nous n'en serions pas là, et nous en sommes loin. Il y a de vraies difficultés pour joindre Paris et Roissy actuellement.

Ce projet permet de concilier les intérêts économiques, peut-être même en les améliorant, avec une limitation des nuisances, qui doivent bien sûr être supportées, mais le moins possible en habitant en zone urbaine à Paris.

M. LE PRESIDENT.- M. DAVID puis M. DARGENT...

M. DAVID (UFH).- Aux préoccupations que vous avez exprimées, que je vous remercie d'avoir exprimées parce que vous représentez l'Etat, il faut rajouter la préoccupation environnementale. Nous ne sommes pas des brutes qui veulent tuer le business de l'hélicoptère. Nous sommes des gens qui considérons que l'hélicoptère sera de plus en plus un outil citoyen, qui doit de plus en plus s'intégrer dans la cité en respectant les gens où que ce soit, à Saint-Tropez l'été ou dans le 15^{ème} au printemps. La préoccupation environnementale est quasi prioritaire dans les travaux que nous avons pu mener avec la DGAC sur ce sujet, dans le choix des sites. C'est extrêmement important, il faut que vous en soyez non seulement conscients mais persuadés.

Je n'aurai pas, Monsieur le Député-maire, la même certitude que vous sur la réalisation de ce projet qui ferait honneur à Paris, c'est sûr, et à l'Etat parce que je vous rappelle que quand l'Etat a fermé la zone appelée « Tango » à Guyancourt, remplacée aujourd'hui par une cité remplie d'immeubles, l'Etat s'était engagé, lors d'une question orale à l'Assemblée, c'est au Journal Officiel, à doter la région parisienne d'une nouvelle aire d'entraînement pour les hélicoptères. Cela fait 22 ans aujourd'hui et cette aire n'a jamais été créée. Il faut être sérieux, vous l'avez dit, la desserte de Paris et du Grand Paris par hélicoptère sur des sites différents pour répartir le trafic et diminuer les nuisances est une priorité. Je voudrais être aussi optimiste que vous avez pu l'être en disant que vous ne doutiez pas de sa réalisation.

Je voudrais ajouter deux choses. Vous avez cité le nom de Brétigny. Brétigny serait effectivement – il y des transports en commun dont le RER qui vont à Brétigny – une base arrière intéressante pour des gens qui voudraient être déposés à Paris et dont l'hélicoptère irait

dormir ou se faire entretenir à Brétigny ou dont le pilote pourrait suivre une formation à Brétigny. Malheureusement, les conversations que nous avons pu avoir avec la DGAC, solidaire sur ce sujet, et avec le Département de l'Essonne, n'ont pas conduit pour l'instant à des ouvertures très positives. Pour l'instant, gardez Brétigny dans un coin de votre tête.

Enfin, un certain nombre de vols dits de service public sont des vols ministériels. Il y a une hélistation à Bercy, je ne parle pas de la porte de Bercy où serait implantée l'hélistation, là où il y a déjà toutes les nuisances possibles et imaginables, qui est déjà polluée à 100 % et où l'hélicoptère ne rajouterait rien. Je parle du Ministère des Finances, où il y a une hélistation qui a coûté à l'époque plus de 1 million d'euros – je tiens ce chiffre de l'architecte qui me l'a donné – hélistation qui n'a jamais été utilisée. Pourquoi ne pas imaginer que cette hélistation qui existe, qui est officielle, qui est techniquement parfaite et dont l'approche se fait sur la Seine, soit réservée aux vols ministériels...

M. LE PRESIDENT.- Je me permets de vous interrompre pour ne pas dévier de l'objet de cette Commission Consultative. Je vous remercie d'avoir rappelé la préoccupation environnementale, que j'avais omise d'abord pour vous laisser le faire et ensuite parce que nous sommes dans une Commission Consultative de l'Environnement, dont le sujet central est évidemment l'environnement.

Vous avez raison de mentionner qu'il peut y avoir d'autres sites. Certains ont été examinés, il y a eu un vrai travail et ce qui vous est présenté aujourd'hui est un point d'avancement. Encore une fois, cette commission n'est pas le lieu pour développer ces sujets, sur lesquels certains d'entre vous travailleront forcément, soit au titre de l'environnement, soit au titre des techniques d'hélicoptères. Nous allons avoir de longs travaux sur cela. Il peut également y avoir des sites qui débordent de la carte mais je serais un peu gêné pour en parler parce ce n'est pas mon rôle de sortir des limites parisiennes, même si j'ai déjà eu tendance à le faire en parlant des sites hors Paris...

M. DARGENT (Conseil de Paris).- Je trouve cette présentation tout à fait intéressante. Elle montre qu'il n'était pas inutile de rappeler l'histoire récente des déclarations et des prises de position sur la plate-forme qui nous rassemble aujourd'hui.

Je n'ai pas voulu tout à l'heure, Monsieur CIPRIANI, polémiquer. J'ai rappelé un certain nombre de prises de position, d'errements, de revirements et de contradictions. Je trouve que la présentation qui nous est faite à l'instant montre parfaitement ces contradictions.

M. BUSSEREAU nous a dit : « à partir de 2011, il n'y aura plus que des vols privés à titre exceptionnel ». C'est sa déclaration, tout le monde la connaît. Le débat qu'on a eu depuis le début a introduit un certain flou sur ce qu'on peut appeler des vols privés puisque, si j'écoute bien M. DAVID, tout transport de personne devient en fait un vol de service public, auquel cas je ne vois pas vraiment quel progrès nous pouvons espérer... (*mouvements divers*) Si tout transport de personne devient un vol de service public, effectivement il ne s'agit pas d'une déclaration extrêmement contraignante.

Je tiens à dire autre chose. Dans les débats qui ont eu lieu depuis 2003, la position du Maire de Paris sur cette plate-forme a toujours été de dire qu'il n'était pas question de gêner l'activité économique de la capitale. En effet, le Maire de Paris est extrêmement attaché à cette dimension. Simplement, la question est de savoir ce qui correspond ou ce qui est utile pour le développement économique de la capitale et ce qui est nécessaire.

Vous nous présentez ici un certain nombre de sites dont deux d'entre eux d'ailleurs concernent la Ville de Paris : la Porte d'Aubervilliers et Bercy. A ma connaissance, Monsieur le Préfet, vous pourrez nous le dire tout à l'heure, la Ville de Paris n'a pas été contactée sur l'éventualité d'implanter des plates-formes sur ces deux emplacements.

Je rappelle que M. BUSSEREAU parle de 2011, c'est-à-dire dans trois mois. Ce qui nous est présenté, ce sont des préliminaires de préliminaires de réflexions. Ce n'est pas un problème de 1^{er} semestre 2011 ou 2^{ème} semestre 2011. Il n'y aura aucune amélioration tangible en 2011 au vu de ce qui peut être prévu aujourd'hui par le plan – je ne sais pas si on peut parler de plan – qui nous est présenté à l'instant.

Je voudrais terminer sur un dernier point, nous sommes ici pour réfléchir à ces questions-là. Est-ce la bonne démarche ? Je voudrais rappeler une chose : par personne transportée, l'hélicoptère est ce qui se fait de pire en production de gaz à effet de serre. Il y a un certain nombre d'engagements internationaux de la France conduisant à

des objectifs chiffrés extrêmement contraignants de réduction des gaz à effet de serre. Nous n'arriverons jamais à atteindre de tels objectifs si chaque fois qu'il y a un mode de déplacement très producteur de CO², nous faisons comme si le problème ne se posait pas et nous augmentons l'offre au lieu de la diminuer.

Autrement dit, essayer de partager les nuisances entre différents établissements et différentes hélistations, je pense que ce n'est pas la bonne démarche. Je pense que ce n'est pas une démarche d'avenir, que ce n'est pas une démarche qui est conforme aux engagements internationaux de la France dans sa déclinaison locale. La bonne démarche serait plutôt, autant que faire se peut, d'offrir des solutions alternatives à un mode de déplacement qui est extrêmement nuisible en termes environnementaux.

Vous évoquiez, Monsieur DAVID, ces investisseurs coréens qui ont utilisé la plate-forme de Paris-Issy-Les-Moulineaux. Je suppose qu'ils ne sont pas venus de Corée en hélicoptère. Il y a d'autres modes de déplacement dans une agglomération dense que de prendre ce mode de transport et c'est cela que nous devons encourager et c'est cela, me semble-t-il, qui est conforme à l'avenir tel qu'on peut le prévoir aujourd'hui.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci de ces éléments. Quelques points de réponse et, si vous en êtes d'accord, sauf prises de position qui trancheraient avec celles qui ont déjà été exprimées, je vous proposerai de conclure sur ce point-là aujourd'hui. Nous aurons l'occasion d'en reparler et de vous tenir informés de son évolution.

Nous aurions pu choisir une autre démarche. Nous aurions pu vous expliquer aujourd'hui que nous étions toujours en train de réfléchir au type de démarche que l'on souhaitait suivre.

J'ai cru comprendre que certains d'entre vous attendaient que nous leur donnions des signes, au sens d'un travail concret, sur la question d'Issy-Les-Moulineaux. Il se trouve que nous avons des instructions du Ministre en charge des Transports pour ce faire. Merci, Monsieur le Président, tout à l'heure, de nous avoir rappelé les impacts parce qu'effectivement nous sommes face à un sujet très compliqué, mais nous voulions commencer concrètement. Nous étions comptable devant vous de vous rendre compte de cet avancement.

Sur un point de fait, ceci est tout récent, outre le fait que j'ai pu parler de ce sujet à un certain nombre de mes correspondants habituels parisiens, y compris ceux en charge de l'urbanisme, nous avons saisi récemment la Ville de Paris pour lui proposer les deux sites ou les deux zones qui figurent sur la carte et qui touchent à Paris.

Pour être tout à fait exact, nous n'avons pas encore pris contact avec les élus des autres communes. Pourquoi ? Parce que nous souhaitons que la Ville de Paris, avec les moyens qui sont les siens, avec la position qui est la sienne, puisse nous dire d'abord si ces sites lui paraissent, je vais dire les mieux adaptés, vous me direz les moins mauvais, ou s'il est possible de trouver d'autres sites qui, dans la balance entre utilité économique, sécurité technique et bilan environnemental, sont les plus adaptés. Nous n'avons pas la prétention de travailler tout seul, spécialement avec un interlocuteur tel que la Ville de Paris.

Je suis aussi mandaté par le Préfet des Hauts-de-Seine pour vous dire qu'il va rencontrer les élus, puisque les deux autres zones sont dans les Hauts-de-Seine, de façon à pouvoir engager ce travail.

Nous sommes bien d'accord pour constater que c'est un travail qui sera long et qui doit prendre en compte un certain nombre de facteurs.

Je me permettrai simplement de reprendre les éléments que, me semble-t-il, le président de la République d'une part et le maire de Paris d'autre part, ont évoqué au sujet de l'agglomération parisienne il y a quelque jours, à l'occasion d'un déplacement sur le terrain concernant le Grand Paris.

Nous sommes tous conscients, autour de la table, que la métropole parisienne est dans une situation concurrentielle par rapport au reste du monde et qu'il y a de vrais enjeux. Ces enjeux, je me permets de le penser, incluent également l'aspect environnemental. Je préférerais également que les hélicoptères soient basés ailleurs, plus loin, dans des zones moins denses.

La question centrale autour de l'implantation de nouvelles plates-formes est clairement celle des nuisances. Nous savons déjà que ces endroits ne peuvent être choisis qu'en fonction des voies de circulation actuelles de façon à ne pas en créer de nouvelles. Il faudra

que l'on puisse s'assurer que le bilan global de la situation, d'hier à Issy-les-Moulineaux, de demain sur l'ensemble des nouvelles plates-formes pouvant être envisagées, soit positif, spécialement en matière d'environnement.

Je vous propose de nous arrêter sur ces éléments. Il nous reste à fixer la date de la prochaine réunion.

(Les membres de la CCE fixent la date de la prochaine commission au Jeudi 12 mai 2011 à 10 heures)

Y a-t-il des points divers que nous n'aurions pas abordés ?

3 – Points divers

M. CHARRITAT (ADP).- Je signale que, parmi les points de l'ordre du jour, il y avait celui concernant la modulation des redevances.

- Point sur la modulation des redevances

M. CHARRITAT (ADP).- C'est un point d'un niveau tellement plus local et tellement plus basique que tout ce qui vient d'être dit que je ne pense pas qu'il soit nécessaire de l'aborder. Je souhaiterais simplement faire savoir à l'ensemble des membres de la commission que le travail a commencé à la suite d'un important travail d'évaluation technique effectué par les services techniques de la DGAC. Nous allons être en mesure, dans les semaines qui viennent, de proposer aux usagers un système de modulation des redevances, de manière à recueillir leur avis.

Ce système de modulation des redevances acoustiques sera similaire à ce qui existe sur les aéroports du Bourget, de Roissy et d'Orly. Il sera basé sur des groupes acoustiques. Pour les plus performants, les redevances resteront à un niveau plancher et il y aura une augmentation du poids de la redevance en fonction de la dégradation du niveau acoustique.

Nous nous devons de faire avancer ce travail puisqu'il était prévu qu'il avance en 2010. Je ne dirai pas que nous sommes sur le point de conclure, puisqu'il va y avoir un certain nombre d'échanges, mais dans les deux mois qui viennent, et en tout cas bien avant la

prochaine réunion de cette commission, il y aura un tableau de modulation des redevances. Mais il y a un aspect administratif qui n'est pas négligeable : actuellement, les textes ne nous permettent pas de l'appliquer. Il faudrait qu'en parallèle le chemin administratif suive le chemin technique.

M. LE PRESIDENT.- Merci de ces éléments qui sont importants. Ils nous rappellent effectivement que cette commission est là pour obtenir et suivre des résultats concrets sur Issy-les-Moulineaux. Il ne faut pas oublier notre sujet d'Issy-les-Moulineaux, même si nous avons eu une échappée sur un enjeu plus large,.

Je remercie chacun d'entre vous, spécialement les rapporteurs et notamment la DGAC, pour la qualité et la passion dans les échanges. Entre temps, s'il y a des sujets que vous souhaitez évoquer, nous sommes à votre disposition. Je vous donne rendez-vous à tous l'année prochaine.

(La séance est levée à 12 h 20).

Le préfet secrétaire général
de la préfecture de la région d'Île-de-France,
préfecture de Paris



Bertrand MUNCH