

Contribution sur la révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme

Secteur du Pont d'Issy.

Le projet qui nous est présenté semble particulièrement inabouti sur de nombreux plans. En effet, il a été annoncé à la réunion publique que le projet pouvait évoluer tant sur le plan architectural que sur la forme et la hauteur des tours. Cette indécision dans sa définition amène de nombreuses interrogations et l'étude d'impact présentée dans le cadre de cette enquête publique est donc de fait, incomplète.

En effet, l'environnement direct du projet comprend un équipement singulier : l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux.

Celui-ci impacte directement ce projet par l'aménagement de 3 bâtiments d'une hauteur de 180 m situés directement dans l'axe de la piste de l'héliport.

Dans l'étude d'impact, cet aspect n'est pas correctement pris en considération, tant sur le plan légal que sur le plan de la sécurité des usagers et des utilisateurs de l'héliport.

I. Sur le plan réglementaire :

Dans le chapitre I 6 5-1 sur la zone de dégagement de l'héliport, il est fait mention que « la commune d'Issy-les-Moulineaux est soumise sur son territoire aux servitudes aéronautiques de dégagement associées à l'héliport. » Ces servitudes sont d'ailleurs présentées dans le schéma présentant une extraction du PLU. L'étude reconnaît ensuite que la zone du pont d'Issy est frappée par ces servitudes, mais que celles-ci sont données « à titre indicatif dans la mesure où celles-ci n'ont pas été approuvées ».

Cette argumentation est pour le moins légère dans la mesure où un PLU local ne peut se substituer à l'arrêté national du 29 septembre 2009 relatif « aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal » du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer. Cet arrêté précise notamment les dimensions et pentes des trouées de décollage et d'atterrissage en fonction de la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères, notamment à son annexe III.

1°) Dans le plan vertical :

Les schémas ci-joints démontrent donc que tous les minima réglementaires décrits pour chacune des classes de performances des hélicoptères sont donc incompatibles avec le projet actuel.

2°) Dans le plan horizontal :

Les trajectoires horizontales sont définies et publiées par la DGAC dans le document 1107_AD3-LFPI qui est le document légal de référence que tout commandant de bord doit appliquer pour les opérations de décollage et d'atterrissage sur l'héliport.

Comme le montre le schéma ci-joint, si le projet de tours du pont d'Issy voit le jour, cela obligera à modifier les trajectoires sur le plan horizontal.

La seule possibilité pour les décollages et atterrissages au QFU 242° (sens de décollage et d'atterrissage préférentiel) sera alors un virage serré vers la Seine, accompagnée d'un second passage à l'aplomb de l'héliport afin de répondre aux exigences réglementaires.

En effet, le passage au dessus de la ville est impossible compte tenu de l'existence de la zone interdite P25 (Surface sol / 3800 pieds).

Cela pose donc la question de la sécurité et des nuisances pour les isséens !

II. La sécurité remise en cause par le projet :

Dans le cadre de la modification suggérée, la charge de travail pour les pilotes se trouvera considérablement accrue dans les phases cruciales de vol. La nature des missions de service public assurées par l'héliport (principalement des évacuations sanitaires de SAMU vers les hôpitaux de la capitale) font que les utilisateurs ne choisiront pas le moment pour voler. Des trajectoires d'approches en courbes signifient que pour les pilotes le point d'aboutissement n'est plus fixe par rapport à un repère capot ou pare-brise. Un point d'aboutissement visible uniquement dans les dernières secondes du vol, alliés à des perturbations visuelles mobiles liées au trafic automobile intense du périphérique et de la RD7 (future 2 x 2 voies) dans des conditions météorologiques dégradées et/ou en vol de nuit sont des facteurs pouvant conduire à des désorientations spatiales. Le Bureau Enquête Accidents a d'ailleurs démontré les désorientations spatiales comme facteur particulièrement aggravant dans les accidents d'aéronefs.

D'autre part, si les tours se construisent, cela signifiera que toutes les approches et décollages sur l'héliport se feront en courbe depuis l'adoption en octobre 2010 de ce type d'approche sur le QFU 062° (Coté périphérique). En 3 ans seulement, un équipement d'utilité publique plus que centenaire aura été rendu dangereux tant pour ses utilisateurs que pour ses riverains.

III. Les nuisances sonores engendrées par le projet :

En octobre 2007, tous les acteurs concernés ont signé la Charte de l'Environnement de l'Héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux.

Il s'agissait pour les riverains, les utilisateurs, les collectivités territoriales, la Préfecture de Police de Paris d'arriver à un accord de pérennisation de l'héliport en contrepartie de restrictions d'utilisation. Le Maire d'Issy les Moulineaux a signé cette charte, et à ce titre ne peut en ignorer son contenu.

En 2007 est intervenue en parallèle une enquête publique pour la révision du plan d'exposition au bruit de l'héliport. Le projet de construction des tours du pont d'Issy rendrait donc impossible la reconduction de cette charte dans les conditions actuelles. Il nécessiterait ainsi une nouvelle enquête publique pour la révision du plan d'exposition au bruit de même que l'information des citoyens sur les risques liés aux nouvelles trajectoires.

En conclusion :

Je regrette la méthode suivie par la municipalité d'Issy-les-Moulineaux. En effet celle-ci ne souhaite demander l'avis de la Direction Générale de l'Aviation Civile sur le sujet de l'héliport qu'après le dépôt du permis de construire.

Or l'ordre des choses voudrait qu'en premier lieu l'avis de la DGAC soit demandé. (Cela l'a été par exemple pour les tours Hermitage à Courbevoie où l'administration a noté une hauteur conflictuelle avec le plan de sécurité en cas de remise de gaz à Roissy-CDG) ; Dans un second temps, une modification des trajectoires serait proposée et donnerait lieu à un débat démocratique avec les citoyens par enquête publique. Dans un troisième temps, le plan d'exposition au bruit de l'héliport serait révisé également par enquête publique comme il l'a été en 2007.

Et enfin, seulement après que des avis favorables pour les trois points précédents aient été obtenus, l'enquête publique actuelle aurait sa pertinence.

La chronologie actuelle du projet se situe exactement à l'envers de cette logique.

Il n'a d'intérêt que d'aller vite pour un projet encore très approximatif, rendant le processus particulièrement exposé sur le plan juridique.

Dans le cadre de la consultation actuelle, le déplafonnement de hauteur sur la zone concernée telle que demandée dans la modification du PLU apparaît comme impossible compte tenu de l'ensemble des contraintes évoquées plus haut.

Puisque que la municipalité a annoncé qu'elle était prête à revoir sa copie, pourquoi ne pas revenir devant les isséens, avec un nouveau projet limité en hauteur à 75m du fait des servitudes aéronautiques, mais qui garderait les aspects positifs de ce projet, comme le réaménagement de l'esplanade de Val de Seine ?

Didier FRUTIEAUX