

Note sur la modification des trajectoires des hélicoptères induite par la construction de la tour IMEFA52 dans la ZAC du Pont d'Issy

1°) Contexte de l'héliport :

L'héliport actuel constitue l'héritage de la vocation aéronautique d'Issy-les-Moulineaux. D'abord un champ de manœuvre militaire, ce qui était à l'origine un polygone pour les troupes, est devenu un lieu d'expérimentation qui a contribué à l'essor de l'aviation française. En plus d'un aérodrome, il a contribué à concentrer jusqu'à la seconde guerre mondiale dans toute la courbe de la Seine la majorité de l'industrie aéronautique française. (Caudron à Issy, Voisin à Billancourt, Spad puis Blériot à Suresnes...) Depuis 1963, la vocation du site est uniquement d'être un héliport. Il dépend administrativement de la Préfecture de Police de Paris (Ministère de l'Intérieur) et est géré par Aéroport de Paris. Ses caractéristiques comprennent une piste orientée SO/NE de 350 x 50 m, une base permanente de la Sécurité Civile, une aérogare, et des installations de maintenance. Avec le parc Suzanne Lenglen, c'est le dernier espace non minéralisé au sud du périphérique.

Compte tenu de l'urbanisation croissante, son déplacement a été maintes fois envisagé, mais aucune commune de l'agglomération francilienne n'est prête à en accepter les nuisances. Compte tenu de sa centralité et des missions de service public (évacuation sanitaire) qu'il assure, son transfert n'est pas à l'ordre du jour. En revanche, son activité en termes de transport public et de vols touristiques s'est fortement réduite ces dernières années. Sur les 30 dernières années, son activité est en baisse constante et régulière.

En 2007, compte tenu des impératifs environnementaux, il a été décidé de mettre en place une commission consultative de l'environnement (CCE) réunissant tous les acteurs : autorités, gestionnaire, utilisateurs et associations de défense de l'environnement. La CCE a abouti à un accord sous la forme de la signature d'une charte, garante des droits de chacun.

Ses conséquences sont :

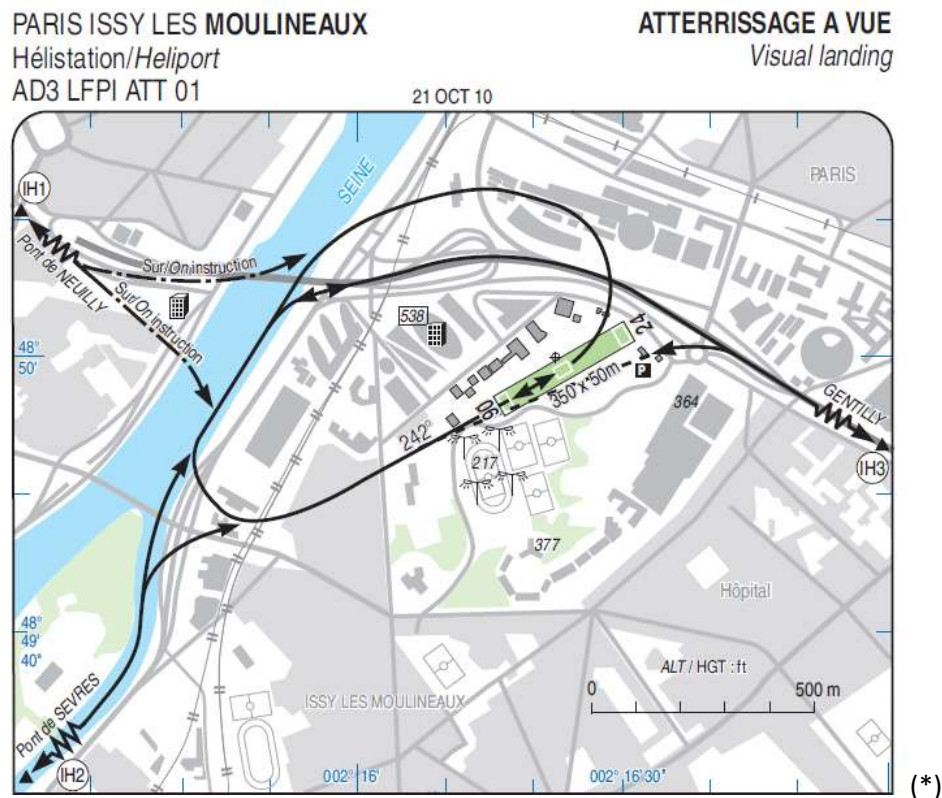
-Adoption d'un nouveau plan d'exposition au bruit pour la ville d'Issy-les-Moulineaux,

-Modifications en 2010 des trajectoires vers le NE. Désormais, celles-ci sont courbes vers la gauche, au lieu d'être en ligne droite jusqu'au Boulevard Victor.

A noter un point important : le ministère de la Défense n'est pas partie prenante dans le dossier héliport. En fait son rôle s'apparente à celui du « passager clandestin », car même sans autorité directe sur la plate-forme, il existe une dérogation d'utilisation notamment pour les vols de nuit pour les aéronefs dit « d'Etat ». Le ministère de la Défense a annoncé lors de la réunion publique sur le Balardgone que son installation n'engendrera pas de trafic lié à son activité. A noter toutefois que le Balardgone ne disposera pas d'une plateforme hélicoptères sur son site.

2°) Constat actuel sur les trajectoires :

Les trajectoires actuelles évitent dans la mesure du possible le survol de la ville d'Issy-les-Moulineaux. Les axes d'arrivée et de départ sont situés préférentiellement sur le Boulevard Périphérique ou le lit de la Seine :



Il existe donc deux trajectoires, la première étant préférentielle :

Trajectoire 1 :

La trajectoire actuelle préférentielle définie dans la documentation officielle consiste dans le décollage au cap 242° (SO) et l'atterrissage au cap 062° (NE). C'est justement celle-ci qui est directement impactée par la construction de la tour IMEFA52 située dans la trouée d'envol. Cette trajectoire est à l'heure actuelle la plus adaptée en termes de sécurité.

Trajectoire 2 :

La trajectoire de décollage vers le NE est particulièrement compliquée et sa réalisation est à la limite minimale en terme de sécurité. Elle impose des compétences techniques élevées de la part des équipages. C'est pour cela que la DGAC demande l'utilisation préférentielle de la trajectoire SO.

3°) La qualité de vie des habitants délibérément sacrifiée au profit de son projet de tours :

Un échange de courriers entre le Directeur de la DGAC et le Maire d'Issy les Moulineaux montre combien ce dernier sacrifie délibérément la qualité de vie des habitants au profit de son projet de tours. Cet échange, dont des extraits sont reproduits à la fin de cette note, est téléchargeable en cliquant [ici](#).

Pour permettre la construction des 3 tours du pont d'Issy, la mairie d'Issy-les-Moulineaux a demandé dans un premier temps que la branche sud-ouest soit supprimée. La DGAC a refusé cette demande pour des raisons de

sécurité. En effet, le décollage d'un aéronef doit toujours s'effectuer face au vent dominant. Ceux-ci sont situés dans le lit de la Seine.

Dans un second temps, la DGAC a accordé une modification des trajectoires « vers le sud » sans autre précision.

Dans son courrier du 8/7/2013 adressé au maire, le directeur de la DGAC précise : « Je suis néanmoins conscient que cette trajectoire amènerait les hélicoptères à survoler Issy-les-Moulineaux plus au sud qu'actuellement, ce qui est de nature à générer des inquiétudes légitimes de la part des riverains. »

La réponse du 31/7/2013 d'André Santini est sans équivoque :

«Par le présent courrier, je vous donne mon accord concernant la trajectoire préconisée par vos experts, à savoir un contournement des tours par le Sud. En effet, les enjeux de la ZAC du Pont d'Issy, à savoir la requalification d'une entrée majeure de la ville d'Issy-les-Moulineaux, une refonte des espaces publics et une forte amélioration de la connexion du quartier à la gare Issy-Val de Seine, revêtent une importance cruciale. »

Plus loin il ajoute «Toutefois, (...), je vous saurais gré de recourir à chaque fois que les conditions de sécurité seront réunies, au contournement des tours par la trajectoire Nord. » (NDRL : vers périphérique)

Le Maire reconnaît ainsi de façon explicite les nuisances que les nouvelles trajectoires vers le sud vont générer. Il fait donc le choix délibéré de « son entrée de ville » au détriment de la qualité de vie des habitants d'Issy.

Ainsi, pour faire passer coûte que coûte son projet de tours, dont une immense majorité de citoyens ne veut pas comme l'a montré l'enquête publique (plus de 1000 personnes opposées au projet contre 149 en sa faveur), le Maire accepte de polluer la vie de plusieurs milliers d'habitants qui subiront le survol quotidien (de jour comme de nuit) de leur habitation par des hélicoptères avec le bruit que cela va engendrer sans compter les risques d'accident comme l'a montré l'actualité au cours de ces dernières semaines (chute d'un hélicoptère sur un pub en Écosse et encore plus récemment dans la Gironde).

Par rapport aux nuisances qui vont en découler, les prétextes avancés par le Maire pour justifier ce projet sont absolument dérisoires : n'y a-t-il que des tours de plus de 180 mètres de hauteur pour « requalifier cette entrée majeure de la ville » ? En quoi des tours « amélioreront la connexion du quartier à la gare Issy-Val de Seine » qui seront toujours coupés par la ligne de chemin de fer du RER ? Les nuisances seront par contre bien réelles et pour plusieurs dizaines d'années, jusqu'à ce que les tours soient jugées obsolètes et détruites. On aurait pu espérer un plus bel héritage laissé par le Maire à ses administrés.

4°) Impact sonore des nouvelles trajectoires :

Une étude acoustique réalisée par BruitParif (à la demande de Seine Ouest aménagement) a été présentée à la CCE (Commission Consultative de l'Environnement) du 17 avril 2013, mais elle présente de graves lacunes méthodologiques :

-Elle ne prend pas en compte l'hélicoptère EC-145 de la Sécurité Civile habilité à effectuer des missions de nuit, or c'est l'appareil le plus bruyant de la plate-forme.

-Elle ne prend pas en compte l'architecture des futurs bâtiments, jugeant que « dans la configuration du site, les réflexions sur les façades des futurs bâtiments n'impactent pas directement les bâtiments alentours. »

-Elle est basée sur un contournement «à minima » des futures tours avec des trajectoires qui posent des problèmes de sécurité et que la DCAC n'a pas validées :



(*)

**Légende : En rouge les trajectoires existantes,
En bleu les trajectoires dont l'impact a été étudié par BruitParif.**

Malgré ces lacunes, l'étude met en évidence un certain nombre de points, comme l'indicateur NE10 qui tient compte du niveau du bruit de fond. La carte suivante met exclusivement en évidence les zones où les survols des hélicoptères sont fortement perceptibles (émergence par rapport au bruit de fond de plus de 10dB(A)). Le nombre d'évènements représente le nombre ou l'évènement se produit dans la journée (sans préjuger de sa durée.)

Différence du nombre d'évènements

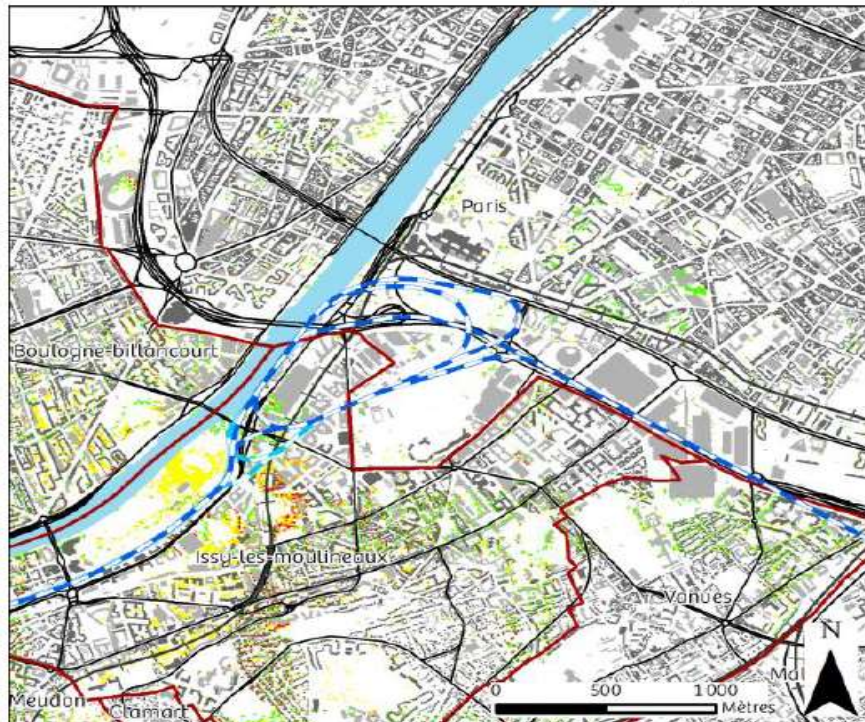


Figure 44 Carte des différences des NE10 entre les situations initiales et futures pour une journée chargée

(*)

- Seront impactés en priorité :

- Un grand nombre d'écoles (cf. carte page 6)
- Les riverains du Stade Jean Bouin et le quartier autour de l'école Jules Ferry,
- Le Parc de l'Île St Germain,
- La Place Madaule,
- Le quartier des Chartreux,
- Le nouvel « éco-quartier » des Bords de Seine,
- Les Montquartiers,
- Les Epinettes.

Il est donc clair que c'est toute la ville, qui va subir les conséquences directes de ces modifications des trajectoires.

5°) Trajectoires futures :

Les trajectoires modifiées n'ont pas été présentées à la CCE ni publiées à ce jour par la DGAC.

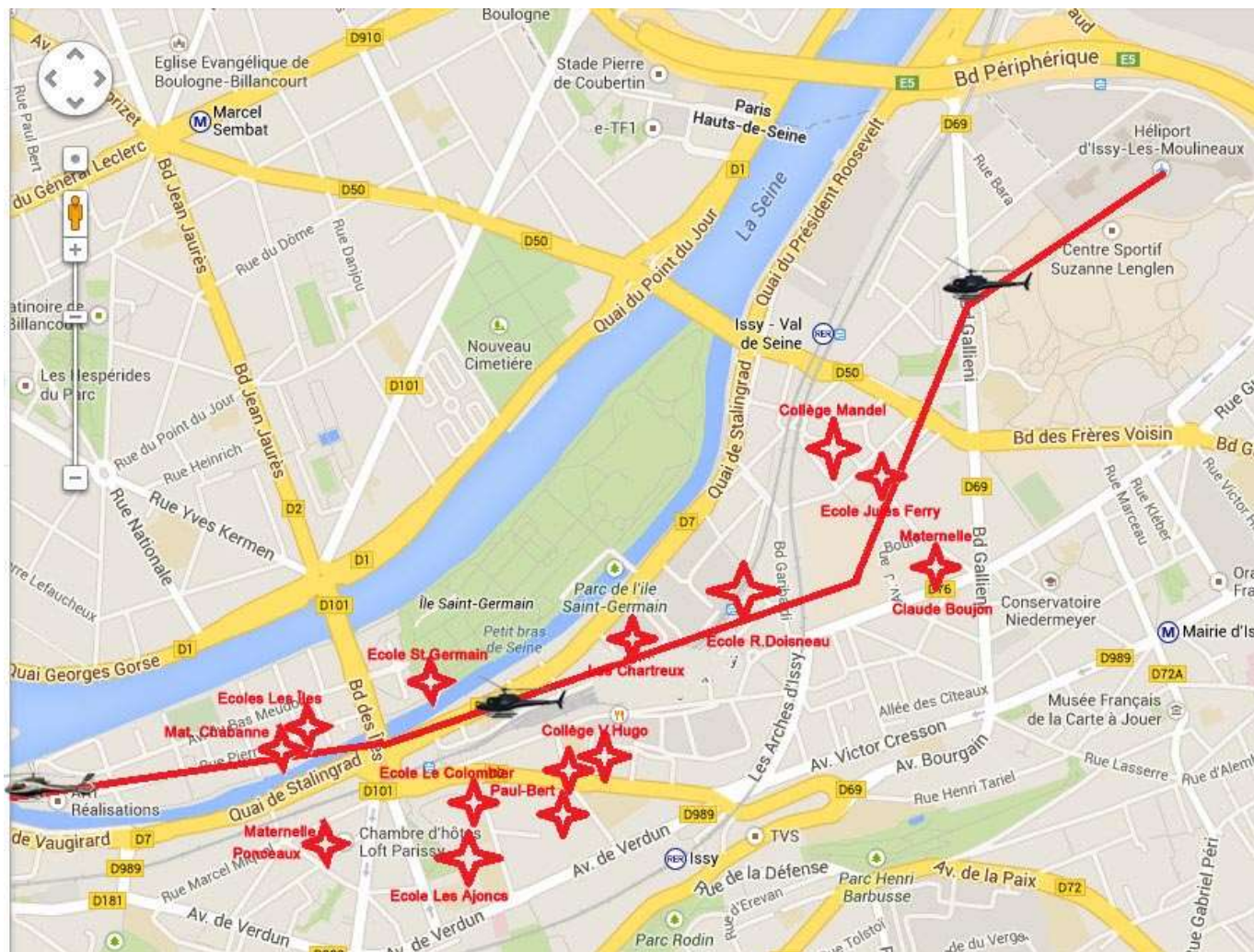
On ne connaît donc pas leur tracé définitif. Compte tenu des impératifs opérationnels des hélicoptères et des exigences en matière de sécurité, voici en jaune à quoi pourraient ressembler les prochaines trajectoires publiées :



(*)

Verticale Stade Jean Bouin, pour une possibilité de recueil d'aéronef en cas de panne moteur. De plus, le contournement de la tour à 80m de distance est inenvisageable pour des raisons évidentes de sécurité.

L'impact sur les habitants d'Issy serait alors très important comme sur l'exemple ci-dessous montrant le **survol des écoles et collèges par une trajectoire probable.**



Conclusion :

La mairie doit lever l'opacité sur les nouvelles trajectoires. Les conséquences sont trop importantes pour la qualité de vie de milliers d'habitants pour que celles-ci résultent d'un accord entre le maire et les fonctionnaires de la DGAC.

Les nouvelles trajectoires doivent être rendues publiques et publiées sur le site de la ville ainsi que l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement.

Une enquête publique doit être menée pour la révision du plan d'exposition au bruit de 2007, désormais caduque, en fonction des trajectoires qui seront réellement publiées par la DGAC.

NB : Les cartes de cette note sont issues de l'étude Bruitparif disponible en Mairie (à l'exception de celle de cette page réalisée par ACTEVI).

ANNEXE : Echanges de courriers entre le Maire et le Directeur de la DGAC (extraits)

Ces documents sont téléchargeables en intégralité en cliquant sur le lien suivant :
http://www.actevi.fr/lists/documents/helicopteres_Pont_Issy_echanges_DGAC_Mairie.pdf

Direction générale de l'Aviation civile
Paris, le - 8 JUL. 2013
Le directeur général
N°13 0824 DG

du Monsieur le Ministre,

Dans votre courrier du 26 octobre 2012, vous faisiez référence à nos précédents échanges relatifs aux immeubles de grande hauteur envisagés sur la ZAC nouvellement créée du Pont d'Issy.

Vous me demandez d'analyser une modification des trajectoires des hélicoptères en provenance ou à destination de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux, afin de garantir une compatibilité entre les conditions d'exploitation de l'héliport et la réalisation de ces projets immobiliers.

Ce n'est donc que sous réserve d'un accord de votre part sur la modification des trajectoires pour contourner les tours par le Sud, et d'un avis favorable à cette proposition de modification lors de la prochaine CCE de l'héliport, qu'un avis favorable pourra être donné aux permis de construire, dont j'ai compris qu'ils seraient déposés, pour les premiers, avant la fin de l'année 2013.

Je suis néanmoins conscient que cette trajectoire amènerait les hélicoptères à survoler Issy-les-Moulineaux plus au Sud qu'actuellement, ce qui est de nature à générer des inquiétudes légitimes de la part des riverains.

Fidèlement
Patrick GANDIL
Patrick GANDIL

VILLE D'ISSY-LES-MOULINEAUX
SERVICES TECHNIQUES
URBANISME/LR/MS
Le 31 JUL. 2013
Monsieur Patrick GANDIL
Directeur Général DGAC

J'ai bien reçu votre courrier du 8 juillet dernier dans lequel vous évoquez la trajectoire adéquate pour la compatibilité des projets de la ZAC du Pont d'Issy avec les activités de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux.

Il est certain que les recommandations de la DGAC sont primordiales dans le cadre de cette opération qui accueillera trois immeubles de grande hauteur. C'est pour cette raison que nos services ont collaboré pour aboutir à une issue favorable.

Par le présent courrier, je vous donne mon accord concernant la trajectoire préconisée par vos experts, à savoir un contournement des tours par le Sud. En effet les enjeux de la ZAC du Pont d'Issy, à savoir la requalification d'une entrée majeure de la ville d'Issy-les-Moulineaux, une refonte des espaces publics et une forte amélioration de la connexion du quartier à la gare Issy-Val de Seine, revêtent une importance cruciale.

Toutefois, pour les raisons évidentes que vous avez citées, je vous saurai gré de recourir, à chaque fois que les conditions de sécurité seront réunies, au contournement des tours par la trajectoire Nord.

Le Député-Maire
Ancien Ministre
André Santini
André SANTINI