

RÉUNION PUBLIQUE

Enquête publique - Vertiport expérimental Quai d'Austerlitz - Paris 13^{ème}

Compte-rendu Jeudi 16 novembre 2023

SALLE/ADRESSE :	Salle des fêtes de la Mairie du 12 ^{ème} ; 130, avenue Daumesnil 75012 Paris
PARTICIPANTS :	116 participants dans la salle
DÉBUT > FIN :	20 h 29 à 22 h 58

M. Grégoire MILOT, Modérateur

M. Jean-François LAVILLONNIERE, Commissaire enquêteur

Intervenants :

Mme Dominique LAZARSKI, Présidente de l'UFCNA
M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP
M. Alban NEGRET, Responsable du pôle innovation d'ADP
M. Jérôme COUMET, Maire du 13^{ème} arrondissement de la Ville de Paris
M. Frédéric AGUETTANT, Président d'HELIPASS
M. César BOUVET, Directeur adjoint de Cabinet, Mairie de Paris
M. Yves MORRIET, Médecin retraité
Mme Céline MALAÏSÉ, Conseillère régionale
M. Romain ZAVALLONE, Citoyen
M. Gilles MANUELLE, Président de FLUDIS
M. Jean-Baptiste HAGENMULLER, Directeur délégué AP-HP
M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94
Mme Andréa CENCI, Citoyenne
M. Riverain
M. Jean-Christophe DRAI, VOLOCOPTER
Mme Chloé VOISIN-BORMUTH, Directrice Paris Île-de-France capitale économique
M. Victor, Étudiant
M. Dan LERT, Adjoint à la Mairie de Paris
Mme LAREVE, Retraitée
M. Timothée MANGEART, Chercheur
M. Lionel GROTTTO, Directeur général de Choose Paris Region

Le modérateur introduit la réunion, remercie les participants, et annonce le déroulement. La parole est donnée aux commissaires enquêteurs pour expliquer le processus d'enquête publique. Les participants peuvent poser des questions par micro, fiches écrites ou numéro de portable.

Le commissaire enquêteur, Jean-François LAVILLONNIERE, expose les principes de l'enquête, sa durée (33 jours), le rôle de la Préfecture et des mairies. Les avis du public sont recueillis via registres, entretiens, et permanences du commissaire. Après le recueil, un rapport est rédigé, donnant un avis favorable, défavorable, ou avec réserves, transmis au porteur du projet et au ministre des Transports.

Mme Dominique LAZARSKI, Présidente de l'UFCNA

Elle pose une question sur le champ de l'enquête, le commissaire enquêteur confirmant qu'elle couvre la barge Vertiport et l'activité des VTOL.

La réunion passe ensuite à la présentation du projet par Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif du Groupe ADP.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Indique que le projet dont il est question concerne la création d'un Vertiport sur une barge, permettant le décollage et l'atterrissage d'un aéronef appelé VTOL, caractérisé par une propulsion électrique et la capacité de décoller/atterrir verticalement.

La deuxième ambition est de répondre aux besoins de mobilité tout en réduisant les émissions. L'engagement dans cette expérimentation est motivé par la nécessité de trouver des solutions innovantes pour accélérer la décarbonation de l'aviation tout en respectant les engagements internationaux. La sécurité et la certification par une agence européenne sont des points soulignés pour assurer la viabilité commerciale de l'aéronef. Le projet, en cours d'expérimentation à Pontoise, implique la construction d'un Vertiport sur l'aérodrome, doté de structures de maintenance et d'infrastructures électriques. Pontoise offre un environnement aéronautique sécurisé avec tour de contrôle et pompiers permanents. Le choix stratégique du Groupe ADP et des porteurs de projet consiste à s'ancrer dans cet écosystème, bénéficiant de référentiels de sécurité stricts. Le VTOL de VOLOCOPTER, en cours de certification européenne, est 100 % électrique avec 18 moteurs et neuf batteries, ayant déjà volé des centaines d'heures à Pontoise. Piloté à bord, il vise la certification au printemps 2024.

Il précise qu'il s'agit d'une expérimentation qui a un début, qui a une fin, qui est documentée, qui donne lieu à une mobilisation de nombreux acteurs. Cette expérimentation est faite avec un appareil qui ne volera qu'avec un pilote et un passager commercial à bord. Il est prévu de commencer les vols techniques au mois de juillet, et d'arrêter toute cette expérimentation le 31 décembre 2024. La prévision est de 500 à 1 900 vols au maximum.

Il indique également que le projet est plus global. Il y a d'autres composantes (plusieurs lignes) qui sont sur des statuts administratifs différents. Le projet a impliqué la construction d'un Vertiport sur l'aérodrome à Pontoise, doté de structures de maintenance et offrant un environnement aéronautique sécurisé. Le VTOL de VOLOCOPTER, en cours de certification européenne, est 100 % électrique avec 18 moteurs et neuf batteries, ayant déjà volé des centaines d'heures à Pontoise. Piloté à bord, il vise la certification au printemps 2024.

La barge est située à proximité de la gare d'Austerlitz. Elle est équipée pour permettre aux VTOL d'atterrir et de décoller. L'idée est de tester cette arrivée dans Paris, d'observer les impacts acoustiques, et de recueillir des retours d'expérience pour éventuellement envisager des déploiements futurs.

La barge sera démontée à la fin de l'expérimentation. L'objectif est de recueillir des données et des enseignements qui permettront d'évaluer la viabilité du projet dans le contexte parisien.

M. Grégoire MILOT, Modérateur Merci pour ces précisions. Nous allons maintenant passer à la deuxième partie et aborder les questions du public. Je vous rappelle que si vous souhaitez poser une question, vous pouvez lever la main virtuelle sur la plateforme. Nous allons commencer avec une question écrite : "Quelles mesures seront prises pour minimiser les nuisances sonores liées aux vols des VTOL au-dessus de la Seine et des quartiers traversés?"

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP C'est une question légitime. La question des nuisances sonores est au cœur des préoccupations, et nous y sommes très attentifs. D'abord, il est important de souligner que les VTOL que nous utilisons pour cette expérimentation sont électriques, ce qui les rend intrinsèquement moins bruyants que les aéronefs traditionnels équipés de moteurs à combustion.

De plus, nous avons choisi des itinéraires spécifiques qui suivent des corridors aériens existants au-dessus de la Seine et du boulevard périphérique. Ces itinéraires sont déjà utilisés par d'autres aéronefs, ce qui minimise l'impact sur les zones habitées.

Nous sommes également en train de mettre en place des dispositifs de mesure acoustique pour évaluer précisément les niveaux de bruit générés pendant les vols. Ces mesures seront utilisées pour ajuster les opérations et minimiser autant que possible les nuisances sonores.

Enfin, nous encourageons les retours d'expérience du public. Les observations des riverains et des habitants seront prises en compte pour améliorer continuellement nos pratiques et atténuer les éventuelles perturbations.

M. Grégoire MILOT, Modérateur Merci pour ces informations. Nous passons à la question suivante : "Quels seront les critères pour évaluer le succès de l'expérimentation, et quels scénarios envisagez-vous en fonction des résultats obtenus?"

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP Le succès de l'expérimentation sera évalué selon plusieurs critères. Tout d'abord, nous examinerons les performances techniques des VTOL utilisés, en termes de sécurité, de fiabilité et d'efficacité opérationnelle. La certification par l'agence européenne compétente sera un indicateur clé.

Ensuite, nous évaluerons les impacts environnementaux, tels que les émissions de carbone réduites grâce à l'utilisation de VTOL électriques. La capacité à respecter les normes de bruit et à minimiser les nuisances sonores sera également un critère majeur.

Du point de vue des usages, nous analyserons la pertinence des lignes proposées, la facilité d'intégration dans l'espace aérien existant, ainsi que la satisfaction des utilisateurs potentiels.

En fonction des résultats obtenus, plusieurs scénarios sont envisageables. Si l'expérimentation est concluante, le projet pourrait évoluer vers des déploiements à plus grande échelle, avec l'ouverture de nouvelles lignes et l'optimisation des opérations. En revanche, si des problèmes majeurs sont identifiés, il est possible que le projet ne se développe pas au-delà de cette phase d'expérimentation. Les retours du public et des parties prenantes seront essentiels pour prendre des décisions éclairées.

M. Grégoire MILOT, Modérateur Merci. Nous passons à une question en direct d'un participant. Vous pouvez maintenant poser votre question.

Participant : Bonsoir. Ma question concerne la sécurité des vols au-dessus de la Seine, en particulier à proximité des ponts. Comment allez-vous assurer la sécurité des opérations dans ces zones potentiellement complexes?

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP C'est une question cruciale. La sécurité des vols est notre priorité absolue, en particulier lorsqu'il s'agit de survoler des zones comme la Seine et ses ponts. Nous travaillons en étroite collaboration avec les autorités compétentes en matière de navigation aérienne, y compris la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en France, pour définir des procédures strictes et des itinéraires sécurisés.

Pour minimiser les risques, les itinéraires emprunteront des corridors aériens existants, utilisés par d'autres aéronefs, ce qui permet de bénéficier de l'infrastructure de contrôle aérien déjà en place. De plus, les VTOL seront équipés de technologies de pointe, notamment des systèmes de détection et d'évitement d'obstacles, pour assurer une navigation sécurisée.

Il est essentiel de souligner que toutes les opérations seront conformes aux normes et réglementations de l'aviation civile. La sécurité des passagers, des équipages et des personnes au sol est notre priorité absolue, et toutes les mesures nécessaires seront prises pour garantir des vols sécurisés au-dessus de la Seine et des zones sensibles.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Il décrit la plateforme flottante de 740 mètres carrés, incluant une zone de décollage, un terminal compact pour l'accueil et le contrôle des passagers, ainsi qu'un espace logistique pour la maintenance et la recharge des batteries électriques.

Il souligne que le Vertiport sera démonté et recyclé à la fin de l'expérimentation, et mentionne la construction de la barge à Gennevilliers. Des informations sur le bilan carbone de la barge ont été fournies dans le dossier d'enquête publique en réponse aux préoccupations de l'Autorité environnementale.

Arkwright indique que l'exploitation sera strictement encadrée, avec un plafond maximum de vol et une attention particulière portée aux impacts acoustiques, avec l'assistance de Bruitparif. Il compare le nombre de vols prévus avec le Vertiport (1 900) à celui des hélicoptères au-dessus du périphérique parisien l'année précédente (12 000), soulignant le caractère limité des opérations du Vertiport.

Lorsqu'on lui pose la question sur l'intérêt public du Vertiport, Arkwright énumère plusieurs dimensions. La première est la dimension technique, testant l'intégration de cet appareil en zone urbaine dans un environnement aéronautique et de sûreté exigeant. La deuxième est liée au positionnement du Vertiport à côté de la Pitié-Salpêtrière, le premier aéroport sanitaire d'Europe. Il explique que l'emplacement offre une opportunité de tester des usages sanitaires dans des conditions réelles.

Il insiste sur le caractère expérimental du projet, destiné à recueillir des enseignements sur l'aviation décarbonée et électrique en conditions réelles, comparant la réalité avec les promesses. Lorsqu'on aborde la question de la rapidité par rapport aux mototaxis, il souligne que le transport de personnes n'est qu'une finalité parmi d'autres dans le projet, mettant en avant les usages médicaux où chaque minute gagnée peut avoir un impact significatif sur la survie, notamment en cas d'arrêt cardiaque.

Le Maire du 13ème arrondissement de la Ville de Paris, M. Jérôme COUMET, exprime ensuite sa position contre l'expérimentation, mettant en avant son désaccord avec l'utilisation prévue du Vertiport pour un service de taxi, plutôt que pour le transport de malades. Il souligne sa préoccupation quant à la création d'un nouveau service réservé à ceux qui peuvent se le permettre financièrement, mettant en question l'impact sur le paysage urbain et la qualité de vie.

Il évoque d'autres innovations dans les transports, comme une navette autonome testée actuellement dans les 12ème et 13ème arrondissements, soulignant que son opposition à l'expérimentation du Vertiport est basée sur le choix d'utilisation plutôt que sur l'innovation technologique en elle-même.

M. Edward Arkwright, Directeur général exécutif d'ADP

Il évoque la première utilisation de navettes autonomes NAVYA à Charles-de-Gaulle. Il clarifie que le projet ne concerne pas encore les aéroports et souligne les conditions strictes de l'expérimentation.

Il exprime des réserves sur l'approche du Conseil de Paris et insiste sur l'importance de tester l'usage avant de postuler.

Mme Dominique Lazarski, Présidente de l'UFCNA,

Elle souligne les problèmes potentiels de sécurité, mentionne les accidents récents liés aux aéronefs et évoque le risque terroriste. Elle remet en question l'impact sanitaire réel et critique le modèle économique du projet basé sur le transport de personnes.

M. Frédéric Aguetant, Président d'HELIPASS

Il défend le projet en mettant l'accent sur les opportunités de remplacement des hélicoptères pour des activités touristiques.

Il salue l'initiative pour réduire la nuisance sonore.

M. César Bouvet, Directeur adjoint de Cabinet à la Mairie de Paris

Il exprime des inquiétudes quant aux services commerciaux proposés et souligne l'opposition du Conseil de Paris au projet.

M. Yves Morriet, médecin retraité

Il soulève des préoccupations médicales, mettant en garde contre l'impact du bruit sur la santé publique.

Mme Céline Malaisé, Conseillère régionale

Elle critique l'absence de démonstration d'utilité sociale, remet en question la simultanéité du projet avec les Jeux olympiques, et soulève des problèmes de nuisances.

M. Romain Zavallone, citoyen

Il questionne le choix de Paris intramuros plutôt qu'Issy-les-Moulineaux pour le projet, mettant en avant les réglementations existantes sur le bruit.

Le modérateur annonce que des réponses aux questions émergeront dans les parties suivantes du débat.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général d'ADP

Il aborde le modèle économique du projet VTOL, soulignant l'absence de rentabilité avec un seul passager payant. Il insiste sur l'expérimentation visant à tester des aspects comme la sûreté, la sécurité, le bruit, et les impacts environnementaux. Il mentionne la volonté d'ADP de remplacer les hélicoptères, soulignant l'importance de l'expérimentation pour évaluer les usages commerciaux et la décarbonation de l'aviation. Il répond aux préoccupations sur le bruit en proposant des mesures et capteurs.

Il détaille les sujets expérimentés : accessibilité, techniques aéronautiques, cohabitation aérienne, impacts visuels et sonores, et cas d'usage sanitaire. Il souligne le rôle de l'AP-HP dans cette expérimentation, mettant en avant les enjeux médicaux liés à la rapidité d'intervention.

M. Jean-Baptiste HAGENMULLER, représentant l'AP-HP, explique l'engagement de l'institution dans la recherche médicale et l'intérêt d'explorer les possibilités de VTOL pour les interventions sanitaires d'urgence.

La discussion s'oriente ensuite vers les préoccupations liées au bruit, notamment pour les entreprises voisines. M. Arkwright assure la prise de mesures et l'installation de capteurs pour évaluer les impacts sonores. Les intervenants soulignent l'importance de l'expérimentation bornée dans le temps pour évaluer la viabilité sanitaire des VTOL, sans compromettre la sécurité et la santé des citoyens.

Le débat continue avec l'examen des protocoles de recherche, de la modélisation des alternatives aux embouteillages, et de la nécessité de tester pour déterminer l'avenir des VTOL dans le domaine

médical. L'AP-HP exprime son soutien conditionnel à l'expérimentation, focalisant sur les enjeux médicaux tandis qu'ADP met en avant la nécessité de tester tous les aspects du projet.

M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94 :

- Spécialiste des soins urgents et chercheur en réduction des inégalités d'accès aux soins.
- Travaille sur les innovations technologiques pour améliorer les délais d'intervention médicale.
- Souligne l'importance des VTOL pour accéder rapidement aux zones difficiles, même socioéconomiquement défavorisées.
- Réagit à la perception selon laquelle les VTOL seraient réservés à une population ultra-riche, soulignant son engagement envers les populations défavorisées.
- Travaille sur l'évaluation du projet et compare les délais aériens aux délais terrestres, avec l'objectif d'améliorer les soins urgents.

M. Grégoire MILOT, Modérateur :

- Pose une question sur l'utilisation des héliports existants dans les hôpitaux.

M. Jean-Baptiste HAGENMULLER, Directeur délégué AP-HP :

- Répond que l'expérimentation ne se fait pas sur les hélistations hospitalières en raison de la complexité et des contraintes électriques.
- Explique que les enseignements tirés de l'expérimentation seront utiles pour l'avenir des hélistations hospitalières.

M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94 :

- Souligne le choix de l'emplacement de l'expérimentation pour mesurer l'impact sonore dans des zones plus urbaines et denses.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP :

- Répond à une intervention inaudible en indiquant que l'impact sonore sera mesuré par des enquêtes, et que les détails sont dans le dossier.

M. Grégoire MILOT, Modérateur :

- Pose une question sur les bénéficiaires en termes de santé des VTOL.

M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94 :

- Affirme que les interventions médicales doivent être indifférenciées et que les VTOL bénéficieront à tous les malades, qu'ils vivent dans le 16e arrondissement ou dans des zones défavorisées.
- Mentionne la recherche sur les modèles théoriques montrant une réduction significative des délais d'intervention, même à Paris intramuros dans le futur.

M. Grégoire MILOT, Modérateur :

- Donne la parole au public pour poser des questions.

M. Yves MORRIET, Médecin retraité :

- Rappelle l'importance de la prévention et soulève des préoccupations concernant les pathologies générées par le bruit des VTOL.
- Interroge le projet et met en avant des objectifs économiques liés aux JO.

M. Grégoire MILOT, Modérateur :

- Donne la parole au public pour d'autres questions.

Mme Andréa CENCI, Citoyenne :

- Soutient le projet d'innovation pour Paris et pose une question sur l'accès public aux données de l'expérimentation, en particulier sur le bruit.

M. Grégoire MILOT, Modérateur :

- Donne la parole à un riverain qui exprime des doutes sur la viabilité des VTOL en termes de bruit, charge utile, et impact sur l'espace public.

M. César BOUVET, Directeur adjoint de Cabinet, Mairie de Paris :

- Interroge sur les alternatives aux VTOL pour les urgences médicales et demande des clarifications sur le business model et les services commerciaux.

M. Jean-Christophe DRAI, VOLOCOPTER :

- Présente le business model de l'expérimentation, soulignant le coût de possession et la réalité économique pour le cas d'usage médical.
- Répond aux préoccupations sur la charge utile et l'impact sonore, affirmant que la société a un intérêt économique réel dans le secteur médical.

M. Grégoire MILOT, Modérateur

Il remercie pour les interventions et propose de revenir sur la question du bruit.

Mme Chloé VOISIN-BORMUTH, Directrice Paris Île-de-France capitale économique
Elle souligne l'importance de l'expérimentation dans le contexte de la compétitivité de l'industrie aéronautique et de l'attractivité de la France.

Elle insiste également sur la question de savoir qui dictera les règles sur le marché émergent des eVTOL, soulignant les enjeux de sécurité, de biodiversité et d'acceptation sociale.

Un étudiant, Victor

Il pose une question sur la concurrence mondiale et l'avancement du projet par rapport aux autres pays.

Les intervenants de l'AP-HP ont discuté de la charge utile des eVTOL, soulignant l'importance de tester des modèles capables de transporter plus que le pilote et un passager. Ils ont également abordé la question de l'acceptabilité des eVTOL dans les situations d'urgence médicale.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Il répond à divers points, notamment sur la question des données, assurant que celles-ci seront rendues publiques. Il a également mentionné la concurrence mondiale, citant des acteurs chinois et américains. En ce qui concerne la sûreté et la sécurité, il a promis de répondre à ces questions plus tard.

- La discussion s'est ensuite concentrée sur les impacts environnementaux du Vertiport, avec la promesse d'ADP de publier des données sur le bruit, notamment sur le site de Bruitparif. Les questions liées à l'IFM (Institut français de la mode) ont également été abordées, et des mesures de protection acoustique supplémentaires ont été mentionnées.

- Le débat s'est conclu sur des interventions rapides concernant la concurrence mondiale, les essais en milieu réel à Pontoise, et la promesse d'ADP de répondre aux préoccupations liées à la sûreté et à la sécurité. Enfin, le troisième thème du débat sur les impacts du projet, en particulier sur l'environnement, a été introduit.

M. Alban NEGRET, Responsable du pôle innovation d'ADP :

- Confirme l'intégration naturelle du projet dans l'environnement, citant des études sur l'impact faible sur le bruit, la sécurité, et la faune.
- Annonce des expérimentations avec des capteurs sonores et des psychoacousticiens pour mesurer et comprendre l'impact sonore réel.
- Évoque un volume sonore de 65 décibels à Pontoise, comparable à celui d'un autobus.
- Explique que le bruit diminue rapidement à mesure que le véhicule s'éloigne, confirmé par des mesures sur le terrain à Pontoise.
- Mentionne l'objectif de partager les résultats en libre accès pour améliorer l'innovation et éventuellement établir des contraintes d'exploitation futures.

M. Grégoire MILOT, Modérateur :

- Remercie pour la présentation et annonce le dernier échange.

M. Dan LERT, Adjoint à la Mairie de Paris :

- Confirme un avis négatif du Conseil de Paris sur le projet.
- Critique le projet d'hélicoptères taxis comme inutile, polluant, réservé à quelques personnes, et nuisible sur le plan environnemental.
- Présente des chiffres sur l'augmentation du trafic, la pollution sonore, les émissions de gaz à effet de serre, et s'oppose fermement au projet.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP :

- Remarque des approximations dans l'intervention de M. Dan LERT, regrettant l'utilisation de données erronées provenant d'études d'impacts antérieures.
- Précise les chiffres réels sur les vols, la consommation énergétique, les émissions de gaz à effet de serre, et conteste les arguments sur la décarbonation.
- Souligne la nécessité de documenter les impacts sur la faune et annonce la publication des résultats.

Interventions du public (synthèse) :

1. Demande de clarification sur l'expérimentation, les participants, et le protocole.
2. Préoccupation sur la pollution visuelle négligée dans l'étude d'impact.
3. Remarque sur la décarbonation et la contradiction entre l'amélioration des véhicules individuels et l'augmentation globale du trafic.
4. Question sur l'intégration du projet dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement.
5. Soutien industriel au projet pour préserver l'ADN industriel régional et promouvoir Paris comme acteur de l'innovation aéronautique.

Le débat soulève des inquiétudes liées à l'impact environnemental, à la décarbonation réelle du projet, à la gestion des nuisances sonores et visuelles, ainsi qu'à la légitimité industrielle de l'expérimentation.

M. Grégoire MILOT, Modérateur

Il remercie les participants et donne la parole à Edward ARKWRIGHT pour résumer les points soulevés. Mentionne la promesse de fournir toutes les informations par SMS.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Il répond aux questions sur la sécurité et le terrorisme, citant les réserves du Préfet de police et de l'Armée de l'air. Explique le rôle d'ADP en tant que gestionnaire d'infrastructure, pas transporteur. Discute du modèle commercial, exclut un modèle économique avec des passagers payants. Évoque la mise en place d'un Conseil scientifique.

Répond à des préoccupations sur le suivi du projet, mentionnant un Comité de suivi et un Conseil scientifique. Évoque la possibilité d'une réunion publique pour la restitution des résultats. Assure la flexibilité sur les recommandations.

Sur le nombre de vols, souligne qu'il n'est pas postulé qu'ils augmenteront, mais discute de la substitution d'autres modes de transport bruyants. Affirme que la substitution des hélicoptères par des VTOL contribuera à la baisse du bruit à l'héliport.

Répond à une question sur la substitution autour des aéroports, mentionne les consultations en cours. Remercie Franck MARGAIN pour son soutien. Répond à une demande de calendrier, détaille les étapes du projet de février 2024 à décembre 2024, avec des tests techniques, exploitation, puis démontage et recyclage de la barge.

M. Grégoire MILOT, Modérateur

Il remercie les intervenants et les participants et demande au Commissaire enquêteur de conclure.

M. Jean-François LAVILLONNIERE, Commissaire enquêteur : Remercie les participants, résume la richesse des échanges. Affiche les prochaines permanences pour rencontrer le Commissaire enquêteur.

M. Grégoire MILOT, Modérateur

Présente les représentants du maître d'ouvrage :

- Edward ARKWRIGHT, directeur général adjoint du Groupe ADP
- Alban NEGRET, responsable innovation du Groupe ADP.

Puis le commissaire enquêteur :

- Jean-François LAVILLONNIERE

Ainsi que l'organisation et les règles de la réunion.

M. Jean-François LAVILLONNIERE, Commissaire enquêteur

Rappelle les principes des enquêtes publiques et situe en particulier cette enquête concernant le Vertiport expérimental d'Austerlitz, ainsi que la réunion publique dans le cadre de l'enquête.

Présente son suppléant, Olivier Cazier.

Indique que le but de l'enquête est d'éclairer la décision du ministre des Transports, quant à la délivrance, après instruction par la Direction Générale de l'Aviation Civile, de l'autorisation de la création du Vertiport et à son ouverture à la circulation aérienne publique.

Mme Dominique LAZARSKI, Présidente de l'UFCNA

Demande au commissaire enquêteur si le champ de l'enquête n'est pas uniquement la barge elle-même, mais aussi l'usage de cette barge, et donc l'activité aérienne qui en résultera. Il répond par l'affirmative.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Indique que le projet dont il est question concerne la création d'un Vertiport sur une barge, permettant le décollage et l'atterrissage d'un aéronef appelé VTOL, caractérisé par une propulsion électrique et la capacité de décoller/atterrir verticalement. Le projet vise une aviation décarbonée, nécessitant des avancées technologiques significatives. La deuxième ambition est de répondre aux besoins de mobilité tout en réduisant les émissions. L'engagement dans cette expérimentation est motivé par la nécessité de trouver des solutions innovantes pour accélérer la décarbonation de l'aviation tout en respectant les engagements internationaux. La sécurité et la certification par une agence européenne sont des points soulignés pour assurer la viabilité commerciale de l'aéronef. Le projet, en cours d'expérimentation à Pontoise, implique la construction d'un Vertiport sur l'aérodrome, doté de structures de maintenance et d'infrastructures électriques. Pontoise offre un environnement aéronautique sécurisé avec tour de contrôle et pompiers permanents. Le choix stratégique du Groupe ADP et des porteurs de projet consiste à s'ancrer dans cet écosystème, bénéficiant de référentiels de sécurité stricts. Le VTOL de VOLOCOPTER, en cours de certification européenne, est 100 % électrique avec 18 moteurs et neuf batteries, ayant déjà volé des centaines d'heures à Pontoise. Piloté à bord, il vise la certification au printemps 2024.

Il précise qu'il s'agit d'une expérimentation qui a un début, qui a une fin, qui est documentée, qui donne lieu à une mobilisation de nombreux acteurs. Cette expérimentation est faite avec un appareil qui ne volera qu'avec un pilote et un passager commercial à bord. Il est prévu de commencer les vols techniques au mois de juillet, et d'arrêter toute cette expérimentation le 31 décembre 2024. La prévision est de 500 à 1 900 vols au maximum.

Il indique également que le projet est plus global. Il y a d'autres composantes (plusieurs lignes) qui sont sur des statuts administratifs différents. Le projet a impliqué la construction d'un Vertiport sur l'aérodrome à Pontoise, doté de structures de maintenance et offrant un environnement aéronautique sécurisé. Le VTOL de VOLOCOPTER, en cours de certification européenne, est 100 % électrique avec 18 moteurs et neuf batteries, ayant déjà volé des centaines d'heures à Pontoise. Piloté à bord, il vise la certification au printemps 2024.

La barge est située à proximité de la gare d'Austerlitz. Elle est équipée pour permettre aux VTOL d'atterrir et de décoller. L'idée est de tester cette arrivée dans Paris, d'observer les impacts

acoustiques, et de recueillir des retours d'expérience pour éventuellement envisager des déploiements futurs.

Concernant l'emplacement, il a été choisi en tenant compte de la densité urbaine, des activités existantes, mais aussi de la nécessité de minimiser les impacts sur les riverains en termes de bruit. C'est pourquoi la barge a été positionnée de manière stratégique, avec une attention particulière portée à l'acoustique.

Il est important de noter que cette expérimentation est limitée dans le temps, et si le projet n'évolue pas au-delà de cette phase, la barge sera démontée à la fin de l'expérimentation. L'objectif est de recueillir des données et des enseignements qui permettront d'évaluer la viabilité du projet dans le contexte parisien.

L'emplacement nous a été donné par HAROPA.. Elle ne nécessite pas d'installations qui plongent dans le fleuve. Elle n'est pas invasive du point de vue de la faune du fleuve.

C'est une plateforme flottante de 740 mètres carrés qui comprend une zone de décollage, un terminal compact pour l'accueil et le contrôle des passagers, et un espace logistique pour la maintenance et la recharge des batteries électriques. Le Vertiport sera démonté et recyclé à l'issue de l'expérimentation. C'est déjà prévu. La barge est en train d'être construite dans un chantier naval tout à côté qui est à Gennevilliers.

Et, une documentation et une attention très fine sur les impacts acoustiques de ces vols avec l'aide de Bruitparif que je remercie de nous accompagner dans ce projet depuis le début.

Pour nous, il y a plusieurs dimensions dans cet intérêt. Il y a une première dimension qui est purement technique qui est de voir la manière dont cet appareil s'insère, peut arriver en zone urbaine. dans un environnement aéronautique et un environnement de sûreté, d'exigence de sûreté et de sécurité les plus importants qui soient.

Le deuxième, c'est le positionnement de cette barge qui est à côté de la Pitié-Salpêtrière. On aura l'occasion d'y revenir.

On va répondre, mais vous voyez bien que depuis le début de cette soirée je n'ai pas évoqué le transport de personnes comme une finalité en zone urbaine, dense, comme celle de Paris à ce stade. Il y a évidemment du transport de personnes dans les projets dont on parle. Il y a des transports de personnes dans les autres lignes, et il y en a qui sont proposés dans celui-ci. C'est une finalité parmi d'autres. Mais, c'est une finalité parmi d'autres.

M. Jérôme COUMET, Maire du 13^{ème} arrondissement de la Ville de Paris

Le Maire du 13ème arrondissement exprime sa position défavorable à l'expérimentation de taxis aériens, soulignant le potentiel de bruit et la création d'un service onéreux. Il rappelle le rejet unanime du Conseil de Paris à cet égard. Bien qu'appréciant l'innovation, il s'oppose à l'utilisation proposée, soulignant qu'il préfère limiter l'espace aérien à des fonctions d'urgence plutôt que pour des voyages de luxe. Sa préoccupation principale réside dans la vision de la ville à venir et le risque d'une multitude d'appareils aériens desservant une élite, remettant en question le positionnement de l'expérimentation.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Il réagit à quelques points concernant l'expérimentation de taxis aériens. Il évoque le succès passé des navettes autonomes à l'aéroport Charles-de-Gaulle et clarifie que le projet n'inclut pas actuellement les aéroports ni une ligne régulière de transport de personnes. En réponse aux critiques du Maire de Paris, il souligne des erreurs techniques dans la délibération du Conseil de Paris et regrette l'omission de l'usage sanitaire. En tant que citoyen, il insiste sur l'importance d'expérimenter des conditions réelles pour tester l'acceptabilité du transport de personnes en VTOL, évaluant les conditions acoustiques et la réaction du public. Il défend la rigueur préalable du projet en matière de certifications et invite à ne pas limiter les opportunités d'innovation aérienne, soulignant les avantages potentiels d'un transport non polluant et silencieux.

Mme Dominique LAZARSKI, Présidente de l'UFCNA

Merci. J'avais juste de petites observations. Ce n'était pas une prise de position. Merci, Monsieur le Maire. Je partage assez votre position.

Tout d'abord, vous évacuez les problèmes de sécurité. Je pense, cependant, qu'ils ne sont pas nuls. On le voit avec de nouveaux aéronefs. Quand bien même les règles et les normes de certification sont très élevées, il y a des accidents d'origine humaine ou à la suite de défaillances de matériels. Il y en a eu 202 en France en 2022. Donc, ça arrive. Et, il y a un risque aussi peut-être dont vous n'avez absolument pas parlé. C'est le risque terroriste. Je crois qu'il est important en ce moment. Donc, peut-être pas dans une phase d'exploitation, quoi que... En tout cas, par la suite, dans l'exploitation.

Et, je voulais juste revenir sur l'aspect sanitaire. Je vois que vous insistez beaucoup sur l'aspect sanitaire et je comprends. C'est un fait, les hélicoptères sont bruyants. Les VTOL le sont moins. J'ai participé aux tests. Donc, je les ai entendus. Mais, ils restent quand même très bruyants pour moi. Vous dites que si un bus passe l'on ne l'entend pas. Malheureusement, il n'y a pas de bus dans ma rue. Donc, si jamais il passait, pas très loin de chez moi, je les entendrai.

L'aspect sanitaire, ce n'est pas ce qui va – je parle du projet – rentabiliser les VTOL. Je sais qu'ADP a un projet de lounge VIP pour les VTOL, pour les utilisateurs de VTOL, pour la fin de la décennie, pour les amener de Charles-de-Gaulle à des lieux dans Paris. C'est ça. Le modèle économique ne sera pas basé sur le sanitaire, mais sur le transport de personnes.

M. Frédéric AGUETTANT, Président d'HELIPASS

Je suis le fondateur d'une plateforme de réservation d'hélicoptères.

J'ai fondé cette société il y a quelques années. Et, au bout d'un moment, je me suis dit que c'est une passion. L'aéronautique est une passion de manière générale. Sinon, on ne plonge pas trop dedans. Après, je cherchais un peu de sens à ce que je faisais. Je me suis dit : tu fais voler des gens, tu pollues. Tu fais beaucoup d'opérations dans le monde entier, des terres, des pays fabuleux. Mais, il va falloir faire quelque chose. Et, quand les VTOL sont arrivés il y a quelques années, j'ai essayé de prendre part au sujet. On a contribué à faire phosphorer tout le monde. En fait, cette expérimentation ici, en dehors de l'évacuation sanitaire, les cargos, le transport de Fret, les surveillances aériennes pour protéger des sites, c'est aussi un lieu qui va permettre certainement de faire disparaître l'hélicoptère sur une partie de l'activité ; disparaître la nuisance ; disparaître la pollution. Simplement, sur l'activité touristique, dans le monde entier, il y a des gens qui se déplacent en hélicoptère pour faire un tour d'une ville ou d'un endroit fabuleux inaccessible autrement. Les prix, ce n'est pas élevé, Monsieur le Maire. C'est entre 100 et 200 euros par personne. Donc, c'est abordable au plus grand nombre. Et, si cette expérimentation permet de faire en sorte de remplacer 90 % des vols faits par des hélicoptères à travers le monde, c'est fabuleux.

M. César BOUVET, Directeur adjoint de Cabinet, Mairie de Paris

Bonjour. Vous avez dit, Monsieur, qu'on allait tester un mode de transport et qu'ensuite il allait y avoir des usages qui vont apparaître qu'on n'avait pas forcément vu venir, sauf que dans cette enquête publique il y a déjà des usages qui sont proposés. C'est marqué « des services commerciaux ». Donc, d'ores et déjà, je vais considérer dans cette enquête publique et m'exprimer par rapport à cet usage. Et, on n'est pas du tout dans le cas de figure où quelqu'un ferait un arrêt cardiaque en gare d'Austerlitz et où le défibrillateur le plus proche serait à Issy-les-Moulineaux. On n'est pas du tout dans ce cas de figure. On est sur des services commerciaux. Et, je suis vraiment contre ce futur.

Autre chose, je remercie Monsieur le Maire du 13^{ème} arrondissement, Monsieur Jérôme COUMET, d'avoir rappelé au Conseil de Paris qu'unaniment le Conseil s'était prononcé contre parce que globalement j'ai du mal à savoir qui est pour et surtout qui est en mesure de dire non à ce projet. J'ai l'impression *in fine* qu'il y a juste le ministre des Transports, Monsieur Clément BEAUNE, qui pourrait arrêter ça, et qui à l'inverse qui pourrait le valider à l'encontre de ce tout ce que pourrait soulever l'enquête publique.

M. Yves MORRIET, Médecin retraité

Je suis retraité aujourd'hui. Je suis médecin de santé publique. Je suis très surpris de cette expérimentation, du trajet choisi, du rythme, de la fréquence des allers-retours, et effectivement du lien commercial qui est très clair. Si vous vouliez expérimenter le transport de greffons sur la Pitié-Salpêtrière, il y a des hélistations sur la Pitié-Salpêtrière.

Je suis très surpris parce qu'à aucun moment on ne parle du retentissement, du bruit sur les populations. Là, vous nous dites que vous avez des appareils silencieux. Je suis désolé. Ils ne sont pas silencieux. Vous proposeriez une substitution à quelque chose de bruyant, mais ce n'est pas le cas dans cette expérimentation puisque vous additionnez du bruit au bruit déjà existant. Très

clairement, en termes de santé publique, j'aurais bien aimé que des études soient réalisées ou qui se réalisent si l'expérimentation a lieu parce qu'on sait très clairement que le bruit donne des pathologies, des pathologies cardiaques, hypertensives, infarctus du myocarde. C'est très clair. Il n'y a pas que la surdité. Il n'y a pas que  a.  a va bien au-delà. Cela donne du surpoids parce que  a génère des productions hormonales de stress, c'est-à-dire que vous allez ajouter sur une population qui est déjà touchée par des sonorités qui sont difficilement supportables, et que l'on ne trouve pas ailleurs en France. Donc, dans cette zone, sur des populations qui en plus sont pauvres – ce n'est pas des gens riches, ce n'est pas des VIP qui habitent dans le 13^{ème} et dans le 12^{ me} – vous allez surajoutez de la pathologie. Et, je trouve que ne pas considérer les personnes et ne voir que le côté productif en termes financiers, ce n'est pas une bonne chose. Et, ce n'est pas une bonne idée. Je suis opposé à ce projet, non pas à l'appareil en lui-même parce que je pense qu'il doit être effectivement... Il est intéressant et il faut le développer. Mais, tel que vous l'avez choisi sur ces circulations – je ne parle pas du risque accidentel qui a déjà été évoqué – je trouve que c'est une catastrophe sur le plan médical et humain.

Mme Céline MALAISÉ, Conseillère régionale

Je suis conseillère régionale d'opposition. Je dis ça parce que Valérie P CRESE soutient ce projet. La droite régionale soutient et finance 2,7 millions d'euros pour le Vertiport, dont 1 million de fonds publics, ce qui pose une question sur l'utilité sociale. Cette utilité sociale, je crois que plusieurs et notamment Monsieur le Maire du 13^{ème} arrondissement ont bien posé les choses, n'est nullement démontrée à présent.

Vous nous expliquez qu'il y aura une phase expérimentale et ensuite on verra les utilités. Mais, pour l'instant, c'est une utilité commerciale avec des trajets à 110 euros ; des trajets qui sont faits sur le calendrier d'expérimentation de manière simultanée avec les Jeux olympiques. Et, je crois que cette simultanéité sur le calendrier avec les Jeux olympiques pose la question de l'acceptabilité sociale de ce projet. On sait que se déplacer pendant les Jeux olympiques sera extrêmement compliqué pour les Parisiens et les Franciliens. Et, pourquoi finalement – vous vous servez de la vitrine évidemment, mais vous renforcez le manque d'acceptabilité sociale des Jeux olympiques dans ce territoire qui sera déjà extrêmement compliqué à franchir.

Je considère que c'est réservé à une petite catégorie de la population, et que la question de l'utilité sociale devrait être primordiale dans l'attribution de fonds publics. Ce n'est pas pour rien que la RATP s'est retirée de ce projet un moment donné.

J'ai plusieurs questions à vous poser. Sur les nuisances, dans la pièce C figure 76 sur 110 mètres de large et 60 à 65 décibels. Ce n'est pas rien à et je partage. C'est du bruit qui est ajouté à du bruit déjà existant en zone très dense. Vous nous dites après que si l'expérience est concluante, j'aimerais savoir qui évalue que l'expérience est concluante. Et, savoir le nombre de Vertiports en  le-de-France qui pourrait voir le jour ou de Vertiports   Paris parce que c'est ça la question. J'aimerais également savoir les raisons pour lesquelles le champ de l'enquête est aussi restreint en Vertiport parce que ça va survoler la Seine, survoler le périphérique, survoler des communes et notamment des communes de banlieue, dont les maires n'ont jamais été consultés. Et, qui apprennent quand je les appelle qu'il y a ce projet de juillet à décembre prochain.

Et, la dernière chose que je veux verser au débat, c'est que ce Vertiport prend la place d'un autre projet qui était existant, qui était un projet de transport fluvial. J'ai rencontré le chef d'entreprise qui avait déposé sa demande pour, à la place de cette barge, mettre son projet de transport fluvial. Et, qui pour l'instant n'a pas l'autorisation du fait de ce projet. Donc, sur la décarbonation, vous m'excuserez, mais le transport fluvial y participe également.

M. Romain ZAVALLONE, Citoyen

Citoyen d'Ivry-sur-Seine, il s'interroge sur l'expérimentation de taxis aériens à Paris intramuros, soulignant les contraintes liées au bruit. Il suggère de baser le projet à Issy-les-Moulineaux, avec une régulation existante et des usages publics. Appréciant l'objectif sanitaire, il remet en question la création d'une nouvelle plateforme à Paris, privilégiant la substitution aux hélicoptères existants.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Il souligne l'absence de modèle économique immédiat pour le transport de passagers dans l'expérimentation des taxis aériens. Il met en avant le risque pris par les investisseurs et constructeurs, focalisant actuellement sur des usages sanitaires. L'expérimentation vise à évaluer divers aspects tels que le contrôle aérien, la sûreté, le bruit, les vibrations et les impacts environnementaux. Il insiste sur le caractère observationnel de long terme, laissant le débat public influencer la direction future. Concernant les Jeux olympiques, il précise le caractère limité de

l'événement. La question du bruit est reconnue, et l'objectif affiché est la substitution des hélicoptères existants.

M. Alban NEGRET, Responsable du pôle innovation d'ADP

tout simplement ce que l'on propose, c'est de le tester pour de vrai pour justement aller vers la substitution. C'est un vœu pieux de dire que je vais arriver à faire de la substitution d'hélicoptères sans tester, sans aller sur ce type de projet. Pour y arriver, il y a plein de petites avancées, plein de petits pas à faire. Et, l'expérimentation, ce que l'on propose, c'est tout simplement de le tester pour de vrai. On n'y arrivera qu'en le faisant pour de vrai à périmètre constant.

Et, monsieur le Maire qui est parti, peut-être que le reste du débat ne l'intéresse pas, vous faisiez un parallèle avec la voiture autonome ; la voiture autonome, le véhicule autonome, la navette autonome, très intéressant ce parallèle. Votre navette dans le 13^{ème} à 40 km/h avec un chauffeur, je ne suis pas sûr non plus qu'il y ait un modèle économique. Je ne suis pas sûr non plus qu'il y ait une utilité très grande par rapport à d'autres types de transport.

M. Gilles MANUELLE, Président de FLUDIS

Il exprime deux préoccupations majeures concernant le futur Vertiport. Tout d'abord, il souligne les implications du bruit sur ses employés travaillant dans des locaux adjoints en face du Vertiport. En raison du Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI), le bâtiment résonne, et une augmentation prévue à 70/75/80 décibels pourrait nécessiter des mesures sanitaires pour respecter les normes de sécurité au travail. Cette inquiétude est liée à l'effet potentiellement perturbateur de l'expérimentation sur le bien-être des employés.

De plus, il met en évidence la démarche environnementale de FLUDIS, opérateur fluvial axé sur la décarbonation. Il rappelle la demande antérieure de FLUDIS pour obtenir l'emplacement actuel, indiquant qu'ils ont été informés d'attendre jusqu'à fin 2025. Bien que reconnaissant l'importance de la recherche et des expérimentations, il exprime des réserves quant à la réalisation de ces activités au cœur de Paris, particulièrement en période des Jeux olympiques. La préférence de FLUDIS aurait été de minimiser l'impact environnemental en favorisant des initiatives plus respectueuses de l'environnement, telles que les activités fluviales.

La vigilance quant aux niveaux de décibels demeure une préoccupation majeure pour FLUDIS, soulignant l'importance de surveiller attentivement l'impact sonore de l'expérimentation.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Si vous me permettez, Grégoire, on peut déjà répondre tout de suite. On a eu cette interpellation légitime d'un certain nombre d'acteurs économiques présents à côté de la barge pendant la durée de l'expérimentation. On s'est engagé à faire des mesures et à mettre des capteurs avec les équipes de Bruitparif. Si jamais... J'entends ce que vous dites sur notamment le passage à 70 décibels et la protection des salariés. Cela me paraît une évidence que l'on va compléter notre arsenal de capteurs pour en mettre un à l'endroit que vous avez mentionné, et dont on conviendra, parce que ce point ne peut pas être laissé sans réponse.

M. Jean-Baptiste HAGENMULLER, Directeur délégué AP-HP

Jean-Baptiste HAGENMULLER, Directeur délégué à l'AP-HP, explique l'engagement de l'Assistance publique des Hôpitaux de Paris dans l'expérimentation VTOL. En tant que centre hospitalier universitaire, l'AP-HP est intrinsèquement orienté vers les soins, la recherche et l'enseignement. L'opportunité d'expérimentation suscite un intérêt immédiat, en particulier en envisageant des usages sanitaires. L'AP-HP, familiarisée avec l'utilisation d'hélicoptères dans les services d'urgence, voit le potentiel de substitution pour des interventions plus rapides. L'objectif est de documenter, à travers des protocoles de recherche rigoureux, le potentiel sanitaire des VTOL en remplacement des hélicoptères dans des situations critiques. La démarche temporaire de l'expérimentation est accueillie positivement, étant conforme aux pratiques habituelles de recherche.

M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94

Matthieu HEIDET, médecin enseignant-chercheur au SAMU 94 de l'hôpital Henri Mondor à Créteil, expose son engagement dans l'expérimentation VTOL en tant que spécialiste des soins urgents. Son domaine de recherche vise à réduire les inégalités d'accès aux soins, particulièrement dans les territoires difficiles d'accès. Il souligne l'importance du temps dans les interventions médicales, notamment en cas d'arrêt cardiaque, d'infarctus, d'AVC ou de traumatismes graves. Matthieu met en

avant la nécessité d'innovations technologiques pour accéder rapidement à des zones difficiles, contribuant ainsi à sauver des vies. Il souligne son engagement envers les populations défavorisées, rejetant l'idée que les VTOL seraient réservés à une élite. En tant que chercheur, il prévoit d'évaluer de manière neutre les résultats de l'expérimentation, analysant les gains de temps potentiels dans divers contextes médicaux pour améliorer les pronostics des patients les plus graves

M. Grégoire MILOT, Modérateur

Merci beaucoup pour ces témoignages. Il y a un certain nombre de questions qui vous concernent. Je vous les pose. Première question : pourquoi n'utilise-t-on pas les hélicoptères qui sont sur les hôpitaux ? Je ne sais pas à qui s'adresse cette question.

M. Jean-Baptiste HAGENMULLER, Directeur délégué AP-HP

Je vais vous faire une réponse simple du côté de l'hôpital. On est dans une expérimentation. Vous avez vu la complexité, la lourdeur de ce que c'est que de faire l'expérimentation. Nos hélicoptères peuvent en théorie accueillir des VTOL, sauf que derrière il y a la question du courant électrique. Et, on ne peut pas neutraliser le fonctionnement de nos hélicoptères qui ne sont pas des hélicoptères. En fait, elles ont des usages avec des histoires de grandes gardes. Par exemple, le jour des grandes gardes, il ne pourra pas y avoir d'expérimentation des VTOL au même endroit. Donc, le choix raisonnable qui a été fait dans le cadre de cette expérimentation est de ne pas utiliser nos hélicoptères.

Par contre, nous avons veillé – ça fait partie des échanges – à ce que les enseignements qui seraient tirés de cette expérimentation sur les endroits où elle sera faite puissent être analysés et comparés pour qu'on en tire les enseignements le jour où les hélicoptères hospitaliers, la Pitié-Salpêtrière, Mondor, Bicêtre, etc., seront appelés à accueillir ce type de nouveaux véhicules. D'ailleurs, on a prévu de faire une visite de nos hélicoptères – il y en a déjà eu – justement pour réfléchir à ces questions de circuits de batteries.

M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94

J'ajoute un point. Je suis totalement d'accord avec la réponse de Jean-Baptiste. Sur l'impact potentiellement sonore, on serait dans des zones beaucoup plus urbaines, beaucoup plus denses. Et, on a fait le choix de cette barge aussi pour être dans une zone où l'on pourra mesurer plus finement, et être au contact de la Seine et d'autres acteurs.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

On va le mesurer par le biais d'enquêtes. Tout est détaillé dans le dossier. C'est difficile de nous reprocher à la fois de ne pas avoir assez de monde, d'exposer trop de monde, mais d'en exposer pas assez.

M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94

Merci pour cette question. Un malade en arrêt cardiaque est un malade en arrêt cardiaque qu'il habite dans le 16^{ème} ou dans mes cités défavorisées du Val-de-Marne. C'est la première réponse que j'ai à vous apporter. Encore une fois, on a prêté serment. Donc, on porte assistance à tout le monde de façon indifférenciée. C'est le premier point. Qu'est-ce que ça va vous apporter ? Cela va vous apporter que je vais venir vous chercher quand vous êtes malade. C'est la première question.

La deuxième question, on fait quand même de la recherche. Et, on a montré sur des modèles théoriques que l'on réduisait drastiquement les délais d'intervention, y compris dans Paris intramuros, le jour où dans 10, 15, 20 ans – j'espère être encore en activité à ce moment-là – on pourra poser des VTOL silencieux dans les rues de Paris comme dans toutes les villes ailleurs. Je ne sais pas si j'ai répondu à la question.

M. Yves MORRIET, Médecin retraité

Ce n'est pas une question. C'est un commentaire. Je voudrais quand même rappeler qu'à partir des plus trois éléments que vous avez cités, Monsieur le Directeur, sur le rôle des CHRU, il y a aussi la prévention que vous avez omise.

Ensuite, sur cette histoire, je rappellerais qu'avant de faire un infarctus, il vaut mieux ne pas avoir trop de bruit parce que ça génère des infarctus. Personnellement, je ne mets pas en cause l'appareil. Et, je ne mets pas en cause la substitution des hélicoptères à moteur thermique par ces appareils. Ce que je mets en cause aujourd'hui, c'est qu'il n'y a pas de prise en compte des pathologies qui vont être générées chez des gens qui sont sur le trajet de ces hélicoptères électriques. Et, je trouve que c'est regrettable parce qu'il y a une forte densité de population. Et, les pathologies que vous soignez, vous allez les générer pas sur cette expérimentation, mais après.

Il ne faut pas être – on n'est pas des enfants. On a bien compris ce qu'il va se passer derrière. Derrière, c'est ce qu'a décrit monsieur le Maire, avec certainement un peu tempéré en tout cas au démarrage. Mais, derrière, il y a un objectif économique de rentabilité. Ce n'est pas pour rien que c'est les JO qui ont été choisis parce que cette expérimentation, si l'on veut... Qu'est-ce que vous nous montrez? Vous nous mettez en exergue le côté médical. Je sauve une vie, c'est magnifique !

Moi aussi, j'ai travaillé sur l'hôpital Mondor, Monsieur. J'y ai fait mes études à l'époque de Pierre HUGUENARD. C'était un promoteur en chef des SAMU en France. Donc, je connais bien le problème.

Mme Andréa CENCI, Citoyenne

Bonsoir. Je m'appelle Andréa. Je suis citoyenne de la Ville de Paris. J'avais une petite question à vous poser. Tout d'abord, je trouve le projet très intéressant dans sa globalité. Je pense que c'est très intéressant pour Paris de devenir aussi une vitrine en termes d'innovation et de modernité.

Je pense que ce débat ne tourne pas forcément autour du business model comme l'on a pu consacrer la majorité du temps durant cette première partie à ce sujet, mais plutôt selon la manière dont on aura accès à toutes ces données. Comment pourra-t-on suivre justement cette expérimentation, surtout, par exemple, au niveau du bruit? Est-ce que ces données seront publiques? Merci.

Riverain

Le riverain exprime son scepticisme envers le projet VTOL, soulignant qu'à Paris, avec une densité hospitalière élevée et une circulation difficile, l'intérêt médical semble limité. Il remet en question la faisabilité des atterrissages dans des espaces restreints, mettant en doute la capacité du VTOL à transporter du matériel médical. Il critique également le potentiel business model, suggérant une approche de start-up pour occuper l'espace public avant de développer commercialement. Le riverain craint une augmentation du bruit, notamment au niveau de l'école de la mode, soulignant des lacunes dans l'explication du projet.

M. Grégoire MILOT, Modérateur

On va de toute façon revenir sur le bruit. Deux questions : Monsieur et Monsieur.

M. César BOUVET, Directeur adjoint de Cabinet, Mairie de Paris

Merci beaucoup. Je comprends que dans une urgence médicale il y ait besoin d'aller très vite. J'imagine que la première des priorités sera d'avoir des équipements publics de proximité. J'ai l'impression que pour aller plus vite, il faut absolument passer par les airs. Mais, j'ai tendance à croire qu'il y a d'autres alternatives, et notamment vous avez mentionné le fait d'être dans les bouchons. Peut-être qu'il y a d'autres solutions alternatives pour aller plus vite. Je serais curieux de savoir justement ce que l'AP-HP a en projet ou en tout cas en discussion. Est-ce que par exemple le fait que les voies de bus soient complètement embouteillées par des taxis n'est pas une piste? Il y a peut-être d'autres choses auxquelles je n'ai pas pensé. À mon avis, il y a peut-être moyen de trouver une alternative aux taxis volants.

Et, surtout, que l'on parle de santé, c'est très bien. Il faut le faire. Mais, c'est vraiment la partie des services commerciaux qui me pose vraiment question. J'ai l'impression que l'on passe complètement à côté de ça. Et, je ne comprends pas comment il peut ne pas y avoir de business model, mais quand même des services commerciaux. En tout cas, ce n'est pas très clair pour moi et je ne sais pas si je suis le seul. Mais, j'aimerais bien que l'on me précise ce qu'est un service commercial. Merci.

M. Jean-Christophe DRAI, VOLOCOPTER

Bonjour. Pas de question pour ma part. Je suis Jean-Christophe DRAI de la société VOLOCOPTER, le constructeur des hélicoptères, drones, taxis électriques.

Il y a eu beaucoup de choses. J'avais l'idée claire à la première question. Maintenant, il y a eu d'autres éléments. Mais, pour faire simple et court, le business model, c'est facile à comprendre. On investit de l'argent pour faire une expérimentation, aujourd'hui, oui, nous, start-up, avec 700 personnes qui travaillent, qui se nourrissent de ce travail. Donc, ce n'est pas un gadget. Ce n'est pas un outil. Ça fait 11 ans que l'on travaille sur le sujet. Donc, on n'est pas arrivé comme ça sur le marché. Oui, aujourd'hui, on ne va pas gagner d'argent. On n'a pas de modèle économique derrière.

Oui, c'est une belle histoire le cas de l'usage médical. Effectivement, c'est clair. L'ADAC, vous ne connaissez peut-être pas et je pense que vous avez déjà vu à la télé les hélicoptères Notarzt dans les séries allemandes. C'est ça l'ADAC. C'est plusieurs centaines d'hélicoptères opérer en

Allemagne pour les services d'urgence. Pourquoi cela-t-il un intérêt de remplacer ces hélicoptères par des eVTOL ? Le coût de possession n'a rien à voir. Donc, là, oui, il y a un business model pour nous, pour faire vivre les 700 personnes et peut-être plus dans le futur, créer des emplois, développer de la richesse, être innovant.

Le deuxième intérêt de ça, c'est qu'il y a très peu d'éléments mécaniques. Donc, ce qui explique le niveau de sûreté que l'on peut proposer par rapport à un hélicoptère, Edward l'a évoqué tout à l'heure : 18 moteurs ; 18 hélices ; une redondance qui permet de dire qu'effectivement un milliard d'heures de vol avant une probabilité d'incident. Ce n'est pas rien. Donc, effectivement, si l'on vole beaucoup, la probabilité augmente. Mais, si on vole peu, les incidents, on peut considérer qu'effectivement ils vont être plutôt faibles. Donc, oui, il y a un vrai modèle économique autour du cas d'usage médical pour nous. Aujourd'hui, l'ADAC, on vient de signer un contrat avec eux. Il nous achète deux machines de la première série pour faire des tests et 150 machines de la seconde génération sur cahier des charges fait avec lui, dans lequel on pourra brancarder un patient. Oui, on peut se poser. Il nous faut 24 mètres carrés. On n'a pas de souffle. Ça ne s'arrête pas. C'est électrique. Un hélicoptère a un temps de démarrage, un temps d'arrêt. Il va générer du souffle. Il va faire beaucoup de choses. Je ne sais pas si vous avez déjà vu à la montagne dans les films. Tout le monde se baisse. Ce n'est pas la peine ; pour la sécurité bien évidemment. 2m50 de haut, les hélices sont au-dessus. Ça ne tourne pas à la même vitesse. C'est arrêté. Il suffit d'appuyer sur un bouton, de remettre la puissance et l'on redémarre. Donc, on gagne du temps. Donc, oui, on affirme qu'aujourd'hui pour notre société en tant que constructeur il y a une réalité économique là-dessus. Ce n'est pas juste pour rendre l'histoire belle. C'est la vérité.

Le transport de passagers, évidemment, ça peut être un cas d'usage. On parle d'une enquête publique à Paris. Ce n'est peut-être pas à Paris que l'on se développera demain. Je parle avec mon œil de constructeur, de vendeur de machines, d'opérateur de machines. Peut-être que Paris, effectivement, demain, on dira que cette expérimentation n'a pas été concluante. Mais, peut-être qu'il y a d'autres villes où l'on va nous solliciter. Et, c'est déjà le cas en France, en Europe et dans le monde.

Ce que je voulais dire, effectivement, on peut apporter de l'eau au débat. On est là pour ça et pour écouter, essayer de répondre. Mais, nous, en tant que constructeurs, avons une vraie réalité économique pour nous dans la survie de notre entreprise et nos emplois d'être dans le cas d'usage médical. Et, sur le modèle économique de l'expérimentation, on ne gagnera pas d'argent. On va en perdre. C'est déjà prévu. C'est une expérimentation. Donc, effectivement, on ne va pas chercher à gagner de l'argent à travers ça. Après, oui, le cas d'usage du passager, on verra. Et, la question du prix, ce n'est même pas encore sur la table aujourd'hui. J'arrête là.

Mme Chloé VOISIN-BORMUTH, Directrice Paris Île-de-France capitale économique

La directrice de Paris Île-de-France capitale économique, spécialisée dans l'attractivité économique des villes, souligne l'importance du projet VTOL comme enjeu de compétitivité pour l'industrie aéronautique française. Elle met en avant les avantages économiques, l'attrait pour l'industrie, et la stabilité économique de la France, notamment grâce aux efforts de Choose Paris Region. Abordant les JO, elle insiste sur l'opportunité de tirer profit de cet événement mondial pour l'économie. Elle compare Paris à d'autres villes internationales et pose la question cruciale de savoir qui dictera les règles du marché des eVTOL. Elle met en garde contre le risque que des acteurs étrangers influent sur la réglementation, soulignant l'importance de positionner Paris en tant que leader. Elle appelle à une pensée mondiale sur la décarbonation, l'acceptation sociale, et l'inclusion sociale, soulignant la nécessité d'un mouvement mondial. Elle salue la démarche démocratique du projet, soulignant la confiance dans le système démocratique d'évaluation et la chance offerte par l'expérimentation. Elle conclut en soulignant l'importance de l'acte de confiance que représente cette expérimentation, appelant à la confiance dans le système démocratique d'évaluation et à envoyer un signal fort au monde en montrant le courage de poursuivre l'expérimentation.

Victor, Étudiant

Bonsoir à tous. Je vais être très rapide. Je suis étudiant. J'ai suivi un peu le débat. J'ai trouvé ça très intéressant, notamment au niveau de l'innovation. Le fait de pouvoir se poser, d'avoir un Vertiport dans Paris, je pense que ça va faire rêver déjà beaucoup de jeunes à travers le pays, le faire pendant un moment. Donner comme horizon les Jeux olympiques, ça va potentiellement entraîner du monde.

Et, j'avais plus une question au niveau de la concurrence mondiale. Où en est-on ? Est-ce qu'on sera les premiers à le faire dans le monde ? Est-ce que les Chinois sont sur le marché ? Est-ce que les Américains sont sur le marché ? C'était plutôt une question de curiosité ?

M. Jean-Baptiste HAGENMULLER, Directeur délégué AP-HP

On va faire ultra rapide. Je vais dire une chose et après je passe la parole à Matthieu. Tout à l'heure, au fond de la salle, il y a quelqu'un qui a dit qu'on servait à l'AP-HP de caution à l'expérience. Évidemment, je ne peux pas laisser passer ça. L'Institution pour laquelle je travaille, ce n'est pas son genre de vouloir servir de caution. Je répète. On s'est engagé parce que derrière ça rejoint nos missions fondamentales. En revanche, dans cette intervention, il y a quelque chose qui a été dit qui est vraiment intéressant. C'était 200 kilos de charge utile. Je ne suis pas technicien, mais c'est un truc qu'on m'a bien expliqué. Et, j'ai fait mesurer par les gens qui s'occupent des camions chez nous – ils me sont rattachés. Je leur ai demandé de peser exactement la charge utile qu'il y a dans les camions aujourd'hui les plus équipés du SAMU. Comme ça, on va pouvoir dire à nos amis d'ADP que ce qui nous intéresse sera derrière l'expérimentation la génération – j'ai compris que ce n'était pas la suivante, mais plutôt probablement celle d'après – qui est actuellement en réflexion chez les mêmes fabricants et leurs concurrents. Et, qui seront capables de nous donner une charge utile suffisante pour que l'on ne soit pas uniquement avec la question d'un pilote et d'un passager. Mais, sur ce qu'aujourd'hui l'on est capable de mettre dans un camion blanc du SAMU et dans certains camions rouges de nos amis pompiers.

Donc, la charge utile est un sujet important. Et, je vais vous dire. Si l'on nous avait que l'expérimenter c'est pour penser un appareil qui n'ira jamais au-delà de la charge utile de la génération actuelle, on leur aurait dit qu'on adore faire de la recherche. Mais, sur ce coup-là, on va passer notre tour parce qu'on a autre chose à faire. Ce qui nous intéresse, c'est déjà les expérimentations suivantes. Mais, il faut bien commencer par la première pour vérifier les fondamentaux.

M. Matthieu HEIDET, Professeur associé SAMU 94

Le médecin urgentiste, répondant à un étudiant, aborde l'acceptabilité des eVTOL au-dessus des habitations, soulignant que les usages sanitaires, selon un rapport de l'EASA, suscitent une plus grande acceptabilité. Il compare le bruit des eVTOL aux ambulances, notant que l'acceptabilité des services de secours est déjà modérée en raison du bruit et de l'encombrement des ambulances. Sur les risques liés au bruit, il concède que la mesure et l'attention sont nécessaires. Répondant à un riverain des bords de Seine, il explique que des méthodes alternatives sont testées mais souligne l'importance de discuter des besoins spécifiques en milieu hyperdense comme Paris. Il évoque également les problèmes d'accessibilité aux défibrillateurs publics et les différentes méthodes préhospitalières existantes. Sur les eVTOL, il affirme que, lorsqu'ils seront matures, ils apporteront une amélioration spectaculaire aux pratiques préhospitalières, soulignant la confiance basée sur sa longue expérience dans le domaine. Enfin, il anticipe des retombées économiques positives, en particulier dans le milieu académique, avec des implications sur l'enseignement, la recherche, et l'émulation du milieu académique.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Le représentant de l'entreprise répond à la question de la citoyenne concernant la transparence des données. Il assure que les données, y compris celles relatives au bruit, seront rendues publiques sur les sites de Bruitparif et d'ADP, s'engageant à fournir un accès libre pour favoriser l'évaluation indépendante. En ce qui concerne le bruit près de l'Institut français de la mode (IFM), il explique que la période d'expérimentation a été planifiée pour minimiser les impacts, surtout pendant les périodes où l'IFM est fermé ou moins fréquenté. Des mesures acoustiques ont été effectuées, et des solutions, comme des rideaux spéciaux, sont envisagées pour réduire le bruit près de locaux sensibles, tels que les sorties de secours.

Concernant la compétitivité internationale, l'intervenant mentionne les acteurs chinois et américains et souligne l'attention mondiale suscitée par les développements à Paris. Il cite des polémiques aux États-Unis sur le retard perçu par rapport à Paris et mentionne des initiatives similaires dans des villes telles que New York, Rome, Milan et Londres. Enfin, il confirme que la première expérimentation à Pontoise en novembre 2022 a inclus des tests d'insertion en milieu réel avec d'autres aéronefs.

M. Alban NEGRET, Responsable du pôle innovation d'ADP

L'orateur explique que l'objectif principal est de confirmer l'intégration harmonieuse du projet dans son environnement. Les études d'impact disponibles en ligne sur le registre numérique de l'enquête publique ont déjà évalué les faibles impacts sur le bruit, la sécurité, et la faune. L'étape suivante implique des expérimentations concrètes, notamment des mesures sonores avec des capteurs placés sur le terrain. Il souligne l'importance de la perception du bruit plutôt que simplement des décibels, avec l'aide de psychoacousticiens. Des enquêtes sur le terrain, notamment à Pontoise, ont montré un impact sonore comparable à celui d'un autobus, avec des tonalités acceptables. Les résultats de ces mesures seront rendus publics pour contribuer à l'amélioration continue de l'innovation et éventuellement définir des contraintes d'exploitation futures.

M. Dan LERT, Adjoint à la Mairie de Paris

L'adjoint à la Maire de Paris en charge de la transition écologique exprime le rejet massif du projet de Vertiport par le Conseil de Paris. Il souligne son inutilité, son impact environnemental considérable, et son accessibilité limitée à une minorité. Le projet est critiqué pour sa forte augmentation du trafic aérien au-dessus de la Seine et du périphérique, générant une pollution sonore importante. Les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique seraient multipliées par 30 et 45 respectivement. L'adjoint au Maire dénonce le soutien de la présidente de région à ce projet, appelant plutôt à investir dans des transports en commun de qualité. L'avis négatif de la Ville de Paris sera transmis dans le cadre de l'enquête publique.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

L'intervenant critique l'avis négatif du Conseil de Paris sur le projet de Vertiport, soulignant des inexactitudes dans les chiffres avancés par les opposants. Il conteste le nombre de vols, précisant que le projet prévoit entre 500 et 1 900 vols, contrairement aux 14 700 avancés. Il corrige également les données sur les émissions de gaz à effet de serre, affirmant que le projet émet 110 g de CO₂ par kilomètre, inférieur à un véhicule hybride et bien en dessous des hélicoptères. La consommation énergétique est également minimisée, équivalant à la consommation de 14 à 15 foyers français pendant l'expérimentation. L'intervenant déplore que le débat soit basé sur des données erronées et assure que les impacts environnementaux seront limités et rendus publics.

Mme LAREVE, Retraitée

L'intervenante souligne des lacunes dans la description du projet de Vertiport, en particulier en ce qui concerne l'expérimentation. Elle exprime le besoin de clarifications sur qui sera transporté d'Issy-les-Moulineaux à l'héliport et s'interroge sur la nature du Comité de suivi, demandant des détails sur sa composition, son indépendance, et la possibilité d'y inclure des riverains. Elle insiste sur la nécessité d'un protocole sérieux pour une expérimentation crédible. En tant qu'habitante, elle soulève l'absence de prise en compte de l'impact sur la pollution visuelle, exprimant des inquiétudes quant à la réaction des résidents face aux hélicoptères réguliers. Elle critique le manque de précision et d'attention envers les personnes impactées, soulignant que l'acceptabilité sociale semble faible selon les retours actuels.

M. Timothée MANGEART, Chercheur

Bonjour. Timothée MANGEART, chercheur en transport, spécialité des nouvelles mobilités et de l'infrastructure. Je voulais revenir sur un point, sur la question de la décarbonation qui a été évoquée plusieurs fois. Ça me semblait important parce qu'il y a des choses trompeuses, voire carrément fausses qui ont été dites et répétées.

Dans les transports, effectivement, la question de la décarbonation est un enjeu majeur. De ce point de vue, l'électrification est très intéressante. On a un cadre théorique général pour réfléchir à ces questions qui est le cadre *avoid, replace, improve*. Donc, éviter, remplacer et améliorer. Avec l'électrification, on se place clairement dans le cadre de l'amélioration. On passe d'un véhicule thermique à un véhicule électrique. De ce point de vue, c'est hyper intéressant, sauf que dans les échanges, on se rend bien compte qu'en plus de cette amélioration des hélicoptères existants, ce remplacement des hélicoptères existants par des hélicoptères plus efficaces d'un point de vue environnemental, il y a l'idée d'augmenter le nombre de vols. D'ailleurs, on crée un nouvel héliport. Donc, on crée de nouvelles liaisons. Et, d'augmenter au global le trafic de ce type de véhicules. Du coup, d'un point de vue global énergétique décarbonation, on va aller vers une augmentation des émissions au global, même si les émissions individuelles des véhicules vont être réduites. Donc, je pense que c'était important de rappeler ce point.

Mme Dominique LAZARSKI, Présidente de l'UFCNA

Merci beaucoup. Je suis tout à fait d'accord sur la pollution visuelle. Je pense qu'en fait que ça va être même avant le bruit peut-être le point le plus important. Vous parlez de substitution. On entend parler toujours de substitution. Mais, y aura-t-il une substitution? Ce n'est pas évident. Ce n'est pas certain. Les hélicoptères vont continuer de voler. En fait, on va ajouter un nouveau mode de transport à un transport qui existe déjà. Et, si c'est pour multiplier le nombre de transports, il n'y aura pas de gain sonore, par exemple, parce que chaque événement viendra produire un impact sur les riverains.

Et, on est en ville. Dans les grandes agglomérations, sur les grands axes routiers, à proximité des aéroports, on a une réglementation européenne qui nous enjoint de réduire le bruit. C'est la directive 2002/49 sur le bruit dans l'environnement. Et, la Ville de Paris a certainement un plan de prévention du bruit dans l'environnement, PPBE. On fait beaucoup d'efforts pour réduire le bruit en ville. Vous avez vu. On sort les voitures des villes. On électrifie des moteurs des véhicules terrestres pour qu'ils fassent moins de bruit parce qu'à 30 à l'heure en ville, ils font beaucoup moins de bruit. Bien sûr, sur la route, ils font du bruit à grande vitesse. Mais, pas en ville.

On fait beaucoup d'efforts pour retirer ce bruit des villes. C'est dur. Et, là, on va ajouter une nouvelle source de bruit différente. Comment intégrez-vous ça dans les plans de prévention de bruit dans l'environnement ?

M. Lionel GROTTO, Directeur général de Choose Paris Region

En tant que directeur de l'Agence d'attractivité de la région, l'intervenant justifie le soutien à l'expérimentation du Vertiport par des considérations industrielles et économiques. Il souligne que l'Île-de-France, en tant que première région industrielle de France, a perdu 50 % de ses emplois industriels entre 1990 et 2015, et que la transformation des industries est cruciale pour maintenir cet ADN industriel. L'expérimentation est présentée comme une opportunité de positionner Paris sur la carte de l'aéronautique, démontrant que la région peut incarner l'industrie, la technologie, l'innovation, et un avenir potentiellement décarboné. L'intervenant exprime sa fierté de participer à cette expérimentation qui contribue à changer la perception de Paris en tant que centre industriel.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

L'intervenant synthétise l'avis favorable du Préfet de police de Paris et de l'Armée de l'air et de l'espace, avec quatre réserves pour la sécurité de l'expérimentation du Vertiport. Ces réserves incluent la certification de l'appareil, le contrôle rigoureux des pilotes, des passagers, et du personnel aux abords de l'appareil. Concernant le modèle commercial, il souligne qu'ADP est un gestionnaire d'infrastructure, pas un transporteur, et qu'aucun modèle économique n'existe pour ADP avec des passagers payants. En réponse à la question sur le suivi, il mentionne un Comité de suivi impliquant divers acteurs du projet et l'intention de former un Conseil scientifique avec l'ACNUSA. Il envisage également des restitutions publiques, reconnaissant la nécessité de transparence et de communication.

M. Edward ARKWRIGHT, Directeur général exécutif d'ADP

Le représentant souligne la volonté de répondre favorablement à un dispositif spécifique de durée d'expérimentation, s'il est recommandé. Il aborde la question du nombre de vols en hélicoptère, mentionnant une tendance décroissante empirique et la possibilité de substitutions pour des modes de transport bruyants. Concernant l'héliport, il envisage la réduction du bruit en testant la substitution d'hélicoptères par des VTOL. La substitution pourrait également s'appliquer à d'autres modes de transport bruyants. Il fait référence à des consultations publiques actuelles autour des aéroports de Charles-de-Gaulle et d'Orly, liées à la substitution et à la réduction du bruit.

En matière de calendrier, on est dans le calendrier de l'enquête publique qui a été rappelé par le Commissaire enquêteur. Nous apporterons nos réponses évidemment en tant que maître d'ouvrage. Et, il appartiendra aux autorités administratives et politiques de prendre les décisions qui seront dans leur champ de compétences. Si jamais cette décision était favorable, nous transporterions la barge depuis le chantier naval à partir de février 2024. Nous pourrions du coup réaliser un certain nombre de tests techniques en mai/juin notamment sur le fait de brancher la barge, et les questions d'électrification pour envisager des vols, comme je l'ai évoqué tout à l'heure, en juillet ; exploiter au niveau de la barge en août 2024 parce que la barge sera démontée pour la cérémonie

d'ouverture, transportée de mémoire à Charenton pendant le temps de la cérémonie d'ouverture puis remontée sur les ducs-d'Albe qui sont existants, qui sont visibles. Et, nous arrêterions l'expérimentation en décembre 2024 par le démontage et le recyclage de la barge. S'en suivrait une fois les données disponibles la restitution de cette expérimentation à laquelle je me suis engagé.

M. Jean-François LAVILLONNIERE, Commissaire enquêteur

Je vais aussi remercier toutes et tous pour cette participation à cette réunion qui, à mon avis, a été très riche d'échanges. Je voulais simplement, si vous pouvez l'afficher de nouveau la dernière slide qui reprend les trois permanences qui restent, si vous avez l'intention de me rencontrer à la mairie du 12^{ème} ou à la mairie du 13^{ème}.