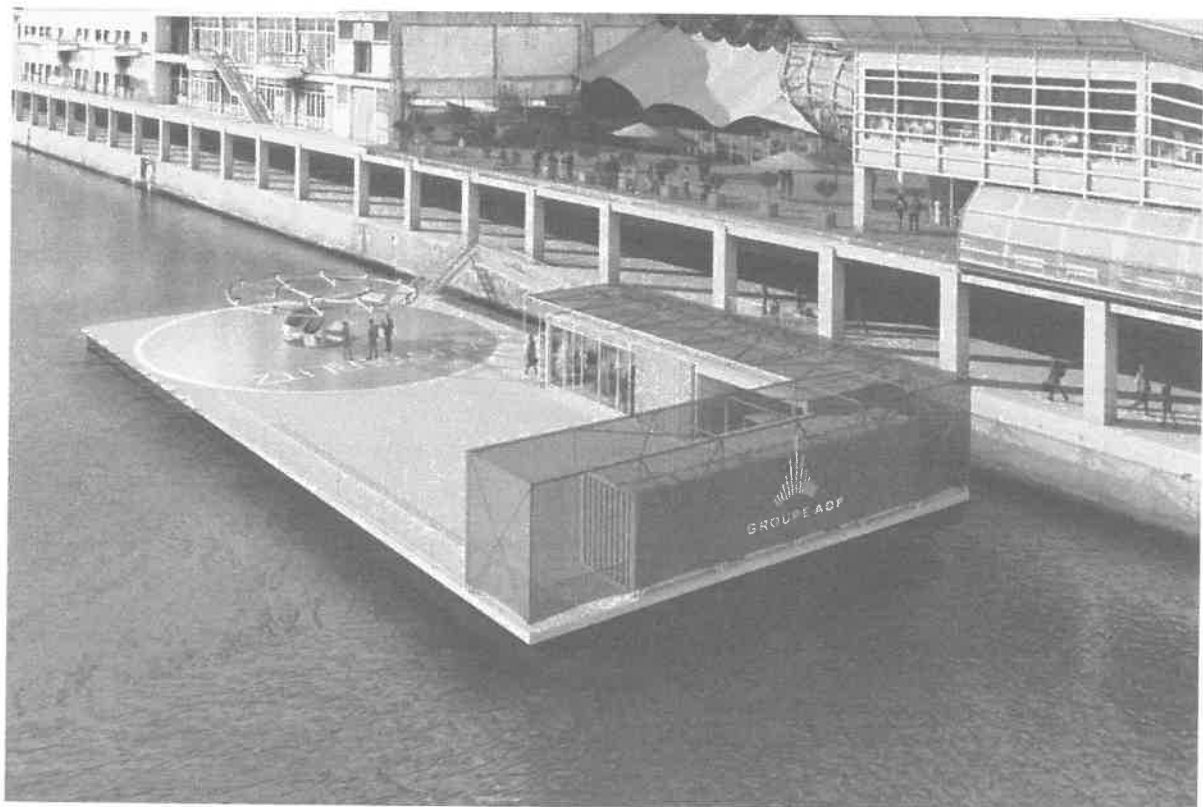


# Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

Enquête du 6 novembre 2023 au 8 décembre 2023

## Procès-verbal de synthèse



Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

## Table des matières

1	GÉNÉRALITÉS .....	4
2	THÈMES INVOQUÉS DANS LES CONTRIBUTIONS DÉFAVORABLES AU PROJET .....	7
2.1	Nuisances sonores.....	7
2.2	Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété.....	8
2.3	Transport réservé à une élite sociale.....	8
2.4	Risque sécuritaire (accident ou attentat).....	8
2.5	Améliorer ou développer les modes existants, développer des projets « doux » et sobres.....	9
2.6	Pollution visuelle .....	9
2.7	Impacts sur la biodiversité .....	9
2.8	Risque d'extension des taxis volants.....	9
2.9	Pollution de l'air .....	10
3	THÈMES INVOQUÉS DANS LES CONTRIBUTIONS FAVORABLES AU PROJET.....	10
3.1	Expérimentation utile .....	10
3.2	Développement d'une filière décarbonée de l'aviation .....	10
3.3	Vitrine technologique à l'occasion des JOP.....	10
3.4	Occasion d'être en avance pour la France.....	10
3.5	Utilité publique nouvelle.....	10
3.6	Décongestion du trafic.....	11
4	TEXTES ÉMIS PAR DES ASSOCIATIONS OU DES ÉLUS.....	11
4.1	Contribution de la ville de Paris.....	11
4.2	Communiqué de presse des maires de Malakoff, Ivry-sur-Seine, 13 <sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Kremlin-Bicêtre, 14 <sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Gentilly et la présidente du groupe « Gauche communiste, Écologiste et Citoyenne » du conseil régional d'Île-de-France.....	11
4.3	Contribution de l'association ADVOCNAR.....	12
4.4	Contribution de l'association Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs 12	12
4.5	Contribution de l'association Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 et Nord-Est Parisien.....	12
4.6	Contribution des associations Fédération Nationale de l'Environnement Île-de-France, Fédération Nationale de l'Environnement Paris, et Fédération Nationale de l'Environnement Val-de-Marne .....	13
4.7	Contribution du groupe Europe Écologie Les Verts du Conseil régional d'Île-de-France.....	14

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

---

4.8 Contribution du groupe La Gauche Communiste Écologiste et Citoyenne du Conseil régional d'Île-de-France.....	14
4.9 Contribution de l'association Ligue de Protection des Oiseaux Île-de-France.....	15
4.10 Contribution du maire de Vanves.....	15
5 AUTRES QUESTIONS ISSUES DE LA RÉUNION PUBLIQUE ET DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR .....	16
5.1 Questions transmises au modérateur lors de la réunion publique du 16 novembre 2023, mais n'ayant pas eu de réponse .....	16
5.2 Certification de l'appareil Volocity.....	16
5.3 La phase d'exploitation et d'expérimentation .....	17
ANNEXE.....	19
Liste des contributions .....	19

# 1 GÉNÉRALITÉS

Le présent procès-verbal fait la synthèse des observations formulées au cours de l'enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique.

Les observations du public ont été recueillies via le registre numérique, les courriers envoyés au siège de l'enquête et les registres papier mis à disposition au siège de l'enquête (préfecture) et en mairies des 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements de Paris.

Le public a assez largement participé à l'enquête publique en exprimant ses attentes, ses inquiétudes, son opposition ou son soutien au projet :

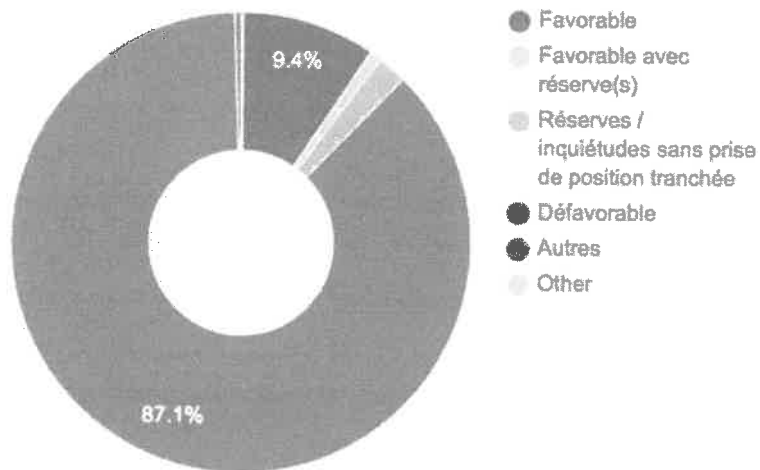
- 1701 contributions sur le registre numérique,
  - 44 contributions par courriel,
  - 6 contributions sur les registres papier,
  - 2 contributions par courrier adressé au siège de l'enquête
  - **1753 contributions au total**
- 
- 2 contributions déposées sur le registre numérique à 00h00 ont été acceptées.
  - 7 contributions ont été considérées en double à partir de l'adresse courriel, du nom, du contenu de la contribution ou du contenu de la pièce jointe.
  - **1748 contributions sont validées**

Il convient de noter la particularité suivante :

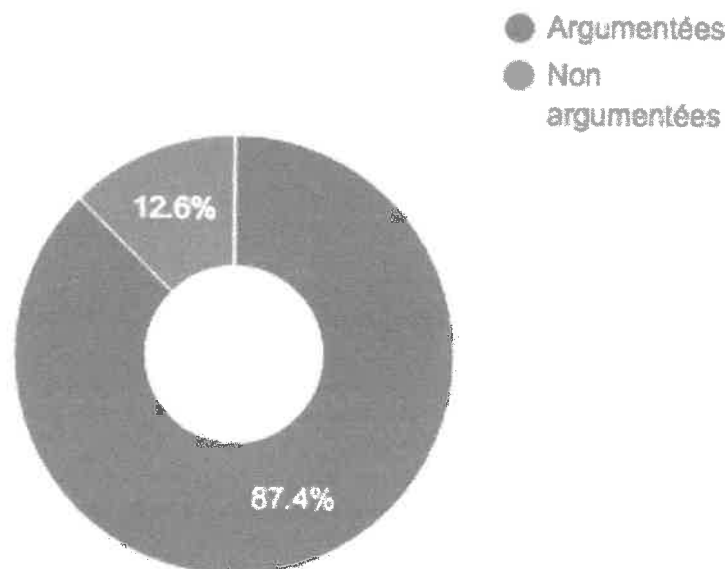
- La contribution de la Ville de Paris. Bien que formellement il s'agit de la réponse de cette collectivité consultée sur l'étude d'impact envoyée par les porteurs du projet en juillet 2023, il était explicitement demandé dans le vœu voté par le Conseil de Paris le 14 novembre 2023 et dans l'envoi par courrier au siège de l'enquête, de la considérer comme la contribution de la Ville de Paris à l'enquête publique.

Le public s'est également exprimé lors de la réunion publique du 16 novembre 2023 à la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement.

L'analyse binaire des contributions fait apparaître une large majorité d'orientation défavorable.

**Orientations des contributions (dédupliqué)**

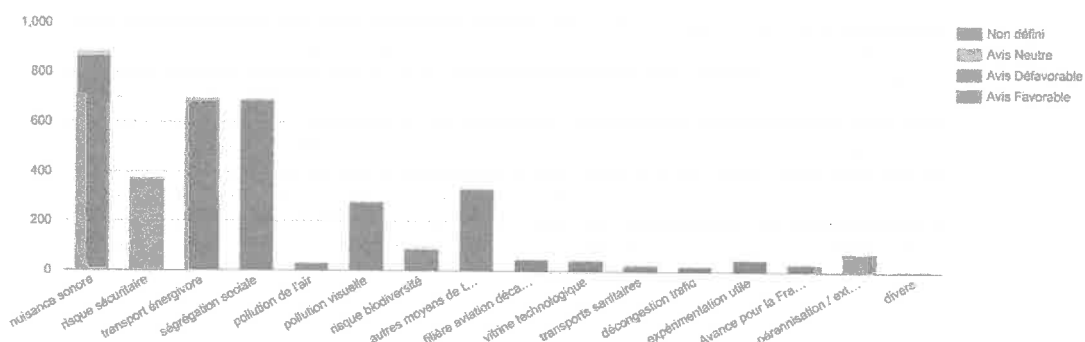
Parmi les contributions, un nombre significatif n'est pas argumenté.

**Argumentation des contributions (total)**

Les contributions argumentées ont été classées selon 15 thématiques principales :

- 9 thématiques invoquées dans les contributions défavorables
- 6 thématiques invoquées dans les contributions favorables

Les statistiques de l'affectation de ces contributions par thématique d'argumentation figurent dans le schéma ci-dessous.



Dans la suite du présent procès-verbal de synthèse, sont présentées et analysées les différentes thématiques invoquées dans les contributions.

Des paragraphes particuliers sont ensuite consacrés :

- à la contribution de la ville de Paris, constituée de l'exposé des motifs et de l'avis du conseil de Paris voté le 14 novembre 2023 ;
- à la contribution transmettant le communiqué de presse du 16 novembre 2023, diffusé par les maires de Malakoff, Ivry-sur-Seine, 13<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Kremlin-Bicêtre, 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Gentilly et la présidente du groupe « Gauche communiste, Écologiste et Citoyenne » du conseil régional d'Île-de-France ;
- à la contribution de l'association Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes (ADVOCNAR) ;
- à la contribution de l'association Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNAR) ;
- à la contribution de l'association Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 et Nord-Est Parisien ;
- à la contribution des associations Fédération Nationale de l'Environnement Île-de-France, Fédération Nationale de l'Environnement Paris, et Fédération Nationale de l'Environnement Val-de-Marne ;
- à la contribution du groupe Europe Écologie Les Verts du Conseil régional d'Île-de-France ;

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (héliport) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

- à la contribution du groupe La Gauche Communiste Écologiste et Citoyenne du Conseil régional d'Île-de-France ;
- à la contribution de l'association Ligue de Protection des Oiseaux Île-de-France ;
- à la contribution du Maire de Vanves ;
- à des questions restées pendantes lors de la réunion publique ;
- à des questions du commissaire enquêteur.

Cette analyse permet d'identifier les différents sujets qui nécessitent une réponse du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage est invité à structurer son mémoire en réponse selon le même plan que cette analyse.

## 2 THÈMES INVOQUÉS DANS LES CONTRIBUTIONS DÉFAVORABLES AU PROJET

### 2.1 Nuisances sonores

C'est le thème invoqué le plus souvent dans les contributions défavorables au projet (866 les mentionnent).

Elles sont évoquées également dans plusieurs contributions non tranchées mais qui expriment des craintes.

Quand l'argumentation est développée, il est fait référence le plus souvent à l'avis de l'Autorité Environnementale. Les opposants ne sont pas convaincus par la réponse contenue dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale : l'impact du bruit supplémentaire induit par l'expérimentation dans les zones déjà soumises à de hauts niveaux de nuisance sonore n'est pas documenté.

Des contributions, notamment celles des élus et des associations, reprennent l'argumentation de l'Autorité Environnementale, en réclamant un complément d'étude d'impact sur l'ensemble des populations riveraines de la zone du périphérique correspondant à la voie aérienne empruntée.

La contribution de l'Institut Français de la Mode met en relief les nuisances qui lui seront occasionnées par le projet. L'Institut Français de la Mode occupe le bâtiment le plus proche de l'emplacement du Vertiport. La contribution décrit les impacts redoutés par les étudiants et professeurs, à la fois dans les activités d'enseignement et celles de la vie quotidienne. Elle appelle à la description des mesures qui devront être prises par le maître d'ouvrage pour les éviter ou les réduire.

## 2.2 Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété

688 contributions évoquent le thème de la consommation énergétique du mode de transport à expérimenter. Les plus argumentées font allusion au principe physique de la sustentation des appareils à décollage vertical qui induit une consommation d'énergie importante. De plus, cette consommation ramenée au km x passager transporté est encore accrue par le fait que les e-VTOLs prévus pour l'expérimentation ne peuvent transporter qu'un seul passager en plus du pilote. La comparaison avec les autres modes de déplacement urbain est donc très défavorable. De plus, si on considère l'empreinte carbone globale du projet, incluant notamment la fabrication et le recyclage des batteries nécessaires aux e-VTOLs, le bilan s'alourdit.

Le but à terme est bien de participer à la décarbonation de l'aérien, mais les déplacements que semble envisager l'expérimentation ne viennent pas en substitution de déplacements existants.

Ainsi, l'expérimentation elle-même ou les déplacements futurs qui pourraient se développer apparaissent en contradiction avec les politiques de sobriété énergétique.

## 2.3 Transport réservé à une élite sociale

Les contributions (au nombre de 687) qui abordent ce thème constatent que les déplacements urbains prévus dans l'expérimentation sont des trajets qui seront proposés probablement à des tarifs bien supérieurs à celui des transports urbains ou même des taxis. Ils seront donc réservés à la frange de la population ayant les moyens financiers correspondants.

Dans ces contributions, la comparaison est souvent faite entre ces déplacements aériens « au-dessus » des difficultés éprouvées par les autres usagers forcés aux déplacements routiers dans les embouteillages ou dans les transports en commun souvent surchargés. L'image qui en résulte est l'illustration d'une ségrégation sociale.

## 2.4 Risque sécuritaire (accident ou attentat)

Ces risques sont évoqués dans 369 contributions défavorables.

Quand elles sont argumentées, il est fait allusion à 2 types de craintes :

- la conduite de l'expérimentation d'un nouveau mode de transport dans une zone urbanisée dense accroît la gravité d'un éventuel accident, et le trafic nouveau créé par l'expérimentation induit un accroissement de sa probabilité,
- c'est la même chose du point de vue du risque d'attentat ou d'acte malveillant, le risque étant renforcé pendant la durée des Jeux Olympiques et Paralympiques

Le choix du lieu et de la période d'expérimentation est ainsi fortement contesté.

---

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique



## 2.5 Améliorer ou développer les modes existants, développer des projets « doux » et sobres

Cette priorité de l'orientation des financements est évoquée dans 330 contributions défavorables. Certaines constatent simplement que ce mode de transport n'est pas pertinent dans le cadre des réseaux de transports existants, qui eux-mêmes connaissent des difficultés.

Ces contributions demandent donc que les financements prévus pour l'expérimentation ou les investissements dans la recherche et développement de ce mode de transport soient orientés vers le développement des réseaux actuels de transport ou leur amélioration, ou vers d'autres projets qui peuvent s'inscrire dans une politique d'aménagement « doux » de la ville ou des politiques de sobriété énergétique.

Le fait que la collectivité d'Île-de-France en charge des transports urbains finance le projet est en particulier critiqué.

## 2.6 Pollution visuelle

La pollution visuelle induite par le projet est redoutée dans 275 contributions défavorables. Cette pollution est considérée à la fois dans le sens « vue des particuliers vers le ciel », et dans le sens « possible intrusion visuelle des personnes transportées dans les e-VTOLS vers les particuliers ».

L'importance de cette pollution est en particulier fonction du nombre de mouvements sur les routes aériennes existantes.

En prenant les chiffres extraits du mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact, on constate que le projet induit un accroissement du nombre de mouvements de 30,4 % pour la section située au-dessus du périphérique et de 380 % pour la section située au-dessus de la Seine.

## 2.7 Impacts sur la biodiversité

88 contributions défavorables évoquent ce thème. Les plus argumentées se fondent notamment sur l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact.

## 2.8 Risque d'extension des taxis volants

Les craintes évoquées dans ces contributions défavorables (au nombre de 73) sont que l'expérimentation ne soit pas limitée à la période annoncée, et/ou qu'elle soit suivie de la création de services de transport individuel beaucoup plus nombreux reliant des points très diversifiés.

---

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

## **2.9 Pollution de l'air**

Les contributions défavorables (au nombre de 29) qui évoquent ce thème ne semblent pas très argumentées. Elles sont souvent liées au rejet de la notion de taxi volant.

# **3 THÈMES INVOQUÉS DANS LES CONTRIBUTIONS FAVORABLES AU PROJET**

## **3.1 Expérimentation utile**

Les contributions favorables (au nombre de 46) qui évoquent ce thème considèrent le projet comme une expérimentation utile pour mettre au point le concept, mais aussi pour objectiver les choix de développement : elles indiquent souvent que les impacts négatifs évoqués dans les contributions défavorables seront documentés à cette occasion.

## **3.2 Développement d'une filière décarbonée de l'aviation**

Ces contributions favorables (au nombre de 44) mettent l'accent sur les avantages procurés par la décarbonation de l'aviation à laquelle le projet participe. Certaines évoquent les retombées positives en terme d'emploi du développement de cette filière en France ou en Europe.

## **3.3 Vitrine technologique à l'occasion des JOP**

Les contributions favorables (au nombre de 43) qui évoquent ce thème soulignent l'importance de profiter de l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques pour mettre en avant l'innovation que représente le projet.

## **3.4 Occasion d'être en avance pour la France**

Dans les contributions favorables (au nombre de 29) évoquant ce thème, l'accent est mis sur la nécessité de maintenir, par ce projet, la tradition pionnière de la France dans l'aéronautique, avec, en contrepoint si cette occasion n'est pas saisie, le risque de se voir imposer à terme les concepts et les produits de la concurrence du reste du monde.

## **3.5 Utilité publique nouvelle**

Pour les contributions favorables (au nombre de 22) évoquant ce thème, le développement des transports médicaux ou sanitaires en utilisant des e-VTOLs constitue une utilité publique nouvelle introduite par le projet.

---

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

### 3.6 Décongestion du trafic

Les contributions (au nombre de 19) évoquant cette thématique considèrent que ce nouveau mode de transport contribuera à diminuer le nombre de déplacements routiers.

## 4 TEXTES ÉMIS PAR DES ASSOCIATIONS OU DES ÉLUS

### 4.1 Contribution de la ville de Paris

Cette contribution est apparue sous la forme de l'avis défavorable émis par cette collectivité sollicitée sur l'étude d'impact. Les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores
- Risque sur la biodiversité
- Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété
- Risque sécuritaire (accident)
- Améliorer ou développer les modes existants, ou des projets « doux » et sobres
- Transport réservé à une élite sociale

Sur l'ensemble de ces points, les données de l'étude d'impact sont jugées insuffisantes. En outre, est signalé comme non documenté l'impact de l'implantation de la plateforme sur la navigation.

### 4.2 Communiqué de presse des maires de Malakoff, Ivry-sur-Seine, 13<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Kremlin-Bicêtre, 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris, Gentilly et la présidente du groupe « Gauche communiste, Écologiste et Citoyenne » du conseil régional d'Île-de-France

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @151, les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores
- Risque sur la biodiversité
- Risque sécuritaire (accident)
- Risque de pérennisation / extension des taxis volants
- Améliorer ou développer les modes existants, ou des projets « doux » et sobres
- Transport réservé à une élite sociale

De plus, les élus protestent contre le fait qu'aucune concertation préalable n'a eu lieu et que le périmètre de l'enquête n'inclut pas les communes de Malakoff, Ivry-sur-Seine, Kremlin-Bicêtre et Gentilly, ni le 14<sup>ème</sup> arrondissement de Paris.

### 4.3 Contribution de l'association ADVOCNAR

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @1721, les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores
- Pollution visuelle
- Risque sécuritaire (accident ou attentat)
- Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété
- Transport élitiste
- Risque sur la biodiversité

De plus, ADVOCNAR estime que : « *Le projet porte atteinte aux droits des citoyens Droits civils : atteinte au droit de propriété en créant des servitudes supplémentaires pour le survol (notamment à basse altitude - 150 mètres d'altitude en croisière, c'est extrêmement bas)* »

### 4.4 Contribution de l'association Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @327, les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores
- Pollution visuelle
- Risque sécuritaire (accident ou attentat)
- Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété
- Risque d'extension du service taxis volants
- Risque sur la biodiversité
- Améliorer ou développer les modes existants, ou des projets « doux » et sobres

De plus, l'UFCNA fait remarquer que l'appareil envisagé pour l'expérimentation est un appareil au développement intermédiaire ne permettant ni un usage de substitution aux hélicoptères pour les secours (nécessité d'une capacité de 4 personnes), ni un usage de substitution au transport public par véhicule routier automatique (nécessité d'une capacité de 17 personnes). De ce fait, pour l'UFCNA, l'expérimentation ne peut servir qu'à l'extension de l'usage des e-VTOLs pour les fonctions de taxis volants ou de drones de livraison.

### 4.5 Contribution de l'association Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 93 et Nord-Est Parisien

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @439, les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores
- Pollution visuelle
- Risque sécuritaire (accident ou attentat)

---

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

- Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété
- Transport élitiste
- Améliorer ou développer les modes existants, ou des projets « doux » et sobres

#### 4.6 Contribution des associations Fédération Nationale de l'Environnement Île-de-France, Fédération Nationale de l'Environnement Paris, et Fédération Nationale de l'Environnement Val-de-Marne

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @1546, les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores
- Pollution visuelle
- Améliorer ou développer les modes existants, ou des projets « doux »
- Risque sécuritaire (accident ou attentat)
- Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété
- Transport élitiste

La contribution de la FNE s'est faite en 2 temps (@455 et @1546) avec un contenu identique. Ces contributions ont donc été considérées comme doublons.

Par ailleurs, il faut noter que cette contribution contient une incitation à signer une pétition contre le projet.

Cette pétition (lancée sur le site « GreenVoice ») indique :

« Cette pétition est adressée à :

- Marc Guillaume, Préfet de la Région Île-de-France

Clément Beaune, Ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des transports

Elle sera également remise à :

- Agnès Pannier-Runacher, Ministre de la transition énergétique

- Christophe Béchu, Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

- Laurent Nuñez, Préfet de Police de la Ville de Paris »

Même si le texte incite à participer à l'enquête publique (avec lien vers le site), cette pétition n'a pas jamais été adressée au commissaire enquêteur.

**La pétition en tant que telle ne fait donc pas partie des contributions enregistrées.**

---

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (héliation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

#### 4.7 Contribution du groupe Europe Écologie Les Verts du Conseil régional d'Île-de-France

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @448 (en doublon : E1572), les thèmes invoqués sont :

- Risque sécuritaire (accident ou attentat)

Une inquiétude particulière est manifestée à propos du nombre d'heures de vol déjà réalisées par les prototypes en cours et du niveau de fiabilité constatée. Des questions sont posées sur le niveau de sûreté et de sécurité qu'atteindra un e-VTOL certifié par l'AESA.

- Nuisances sonores

Des critiques précises sont faites sur les données, dans l'étude d'impact ou dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, concernant la pollution sonore due au niveau ou aux fréquences caractérisant le bruit des e-VTOLS lors de leurs différentes phases de vol.

- Transport énergivore, en contradiction avec les politiques de sobriété
- Transport élitiste
- Améliorer ou développer les modes existants, ou des projets « doux » et sobres

Est particulièrement critiqué le financement de ce projet par les acteurs publics ADP et la région d'Île-de-France.

#### 4.8 Contribution du groupe La Gauche Communiste Écologiste et Citoyenne du Conseil régional d'Île-de-France

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @1744, les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores

Outre les problèmes soulevés par le bruit généré par les circulations aériennes prévues dans l'expérimentation, cette contribution insiste particulièrement sur le fait que les impacts sur les communes ou arrondissements bordant le périphérique n'ont pas été étudiés, et que, de ce fait, le périmètre de la présente enquête publique est trop limité.

- Risque sécuritaire (accident)

Cette contribution étend ce problème au risque induit sur la circulation routière par la vue de ces nouvelles circulations aériennes.

- Risque de pérennisation / extension des taxis volants

Cette contribution s'inquiète que cette extension puisse s'opérer sans nouvelles enquêtes publiques.

---

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (héliport) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique

- Transport réservé à une élite sociale

De plus, cette contribution exprime des inquiétudes :

- sur le fait que l'emplacement choisi d'implantation du vertiport serait en concurrence avec d'autres projets,
- sur le fait que les financements publics consacrés à cette expérimentation puissent servir à des intérêts commerciaux privés.

#### **4.9 Contribution de l'association Ligue de Protection des Oiseaux Île-de-France**

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @1551, les thèmes invoqués sont :

- Risque sécuritaire (accident)
- Risque sur la biodiversité

La LPO Île-de-France dénonce l'insuffisance de nombreux éléments de l'étude d'impact initiale ou complétée dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale.

#### **4.10 Contribution du maire de Vanves**

Enregistrée sur le registre électronique sous le repère @1471, les thèmes invoqués sont :

- Nuisances sonores
- Pollution visuelle

Le Maire s'étonne que les conséquences sur sa commune, dans ces 2 domaines, des circulations aériennes prévues par le projet, n'aient pas fait partie de l'étude d'impact, comme le signalait l'avis de l'Autorité Environnementale. Il demande donc que l'étude d'impact soit complétée pour en étendre le périmètre à sa commune, ainsi qu'aux autres communes ou arrondissements concernés par la route aérienne empruntée.

## 5 AUTRES QUESTIONS ISSUES DE LA RÉUNION PUBLIQUE ET DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

### 5.1 Questions transmises au modérateur lors de la réunion publique du 16 novembre 2023, mais n'ayant pas eu de réponse

Quelle répartition entre vols privés et vols sanitaires sur les 1900 vols prévus ?

En termes de sûreté, quid du fait que le passager a un accès direct aux commandes de vol ? Il serait très facile pour un passager malveillant de prendre le contrôle de l'aéronef en incapacitant la seule autre personne présente (le pilote).

Si les transports sanitaires sont le but de cette expérimentation, pourquoi choisir une barge sur la Seine à distance des hôpitaux et non sur les hélistations des hôpitaux ? Le test en milieu réel d'exploitation serait plus probant que sur un site décalé.

Comment intégrer une nouvelle source de bruit dans le PPBE prévention du bruit dans l'environnement de la ville de Paris ? La directive européenne 2002/49 sur le bruit dans l'environnement impose la réduction du bruit en ville et autour des aéroports et grands axes routiers. Les politiques publiques doivent réduire le bruit et le nombre de personnes impactées par le bruit.

Pourquoi et pour qui a-t-on besoin d'un tel moyen de transport (et des équipements qui prendront la suite de cette expérimentation) ?

Peut-on savoir s'il y a un lien entre la période d'expérimentation de ces taxis volants et la période pendant laquelle les drones seront autorisés au-dessus de Paris ?

Le Groupe ADP mobiliserait-il autant de financement pour le sanitaire et l'APHP ?

Comment ce projet s'inscrit dans le panorama mondial des autres projets d'eVTOL dans d'autres géographies (Le Moyen-Orient, les États-Unis) ?

### 5.2 Certification de l'appareil Velocity

L'appareil prévu pour l'expérimentation est en cours de certification par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne.

À quoi correspond le niveau des objectifs de sécurité de cette certification ?

Il est indiqué par ADP qu'il s'agit du niveau « de l'aviation de ligne ».

Ce niveau de sécurité est-il supérieur à celui des hélicoptères thermiques actuels ? Peut-il être comparé à celui des modes de transports terrestres publics : trains, métros ?

---

Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (hélistation) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique



### 5.3 La phase d'exploitation et d'expérimentation

Il est précisé dans le dossier de l'enquête que la phase d'expérimentation se déroulera de l'été 2024 jusqu'au 31 décembre 2024. Pendant cette période, la ligne Austerlitz - Issy-les-Moulineaux sera exploitée avec les appareils Volocity par la compagnie Volocopter. Le nombre total de vols a été estimé à 1900. Ces vols seront-ils tous de type commercial ?

Le schéma économique de la phase d'exploitation est-il bien :

- ADP, gérant d'aéroport, percevant des droits et supportant les coûts d'exploitation de la plateforme
- Volocopter, exploitant de la ligne aérienne, percevant le prix des billets commercialisés et supportant les coûts d'exploitation des appareils (y compris les droits réglés à ADP) ?

Concomitamment, se déroulera l'exploitation des lignes Roissy- Le Bourget et Issy-les-Moulineaux - Saint-Cyr. Le schéma économique sera-t-il équivalent ? L'exploitation se terminera-t-elle également au 31 décembre 2024 ?

Le but global de l'expérimentation est annoncé comme un test de l'acceptabilité sociale de ce mode transport. Quelle sera la structure de suivi objective qui permettra d'en tirer les conclusions ?

Il est indiqué dans le dossier qu'un comité de suivi technique et scientifique sera mis en place. C'est d'ailleurs sur ses travaux que sont reportées certaines réponses aux questions de l'avis de l'Autorité Environnementale, notamment du fait que les caractéristiques précises de l'appareil utilisé ne sont pas encore connues.

Quelle sera la liste de ses membres ? De quelle manière les populations concernées pourront y être associées ?

Comment seront organisées la production et la publication de ses résultats ?

Qui seront les bénéficiaires (copropriétaires ?) des résultats de l'expérimentation ?

À la fin de l'expérimentation, quand, comment et par qui seront tirées les conclusions relatives :

- à l'acceptabilité sociale,
- aux mesures à prendre pour éviter, réduire ou compenser les impacts constatés sur l'environnement ?

\*

En application de l'article 9 de l'arrêté préfectoral du 6 octobre 2023, le commissaire enquêteur invite le maître d'ouvrage à apporter des réponses aux questions posées, dans un délai de quinze jours à compter de la remise du présent procès-verbal de synthèse.

\*

Procès-verbal de synthèse présenté et remis à

le 18 décembre 2023.

Le commissaire enquêteur

Le représentant d'ADP



Jean-François Lavillonnière



ANNE-LISE AURIAT

## ANNEXE

### Liste des contributions

Sur support numérique : fichier Excel du tableau des contributions, issu de la plateforme dédiée à l'enquête et comprenant leur traitement par le commissaire enquêteur