

**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**

**Conclusions et avis**





# 1. L'enquête publique et ses enseignements

## 1.1 Objet de l'enquête

Le projet concerne la création d'un aérodrome expérimental appelé « vertiport d'Austerlitz ». Vertiport est l'appellation donnée à une infrastructure destinée à recevoir uniquement des aéronefs électriques à décollage et atterrissage vertical ou « eVTOL » qui est une abréviation de l'anglais « electric Vertical Take-off and Landing ». Ces aéronefs représentent l'une des dernières innovations de l'industrie aéronautique : ce sont des véhicules 100 % électriques qui décollent et atterrissent de manière verticale, c'est à dire sans avoir besoin de piste, permettant donc de réduire grandement l'emprise au sol, d'où son nom de « Vertiport ». Ce vertiport sera une plateforme de 740 m<sup>2</sup> environ, flottant sur la Seine et amarrée le long du Quai d'Austerlitz à Paris dans le 13<sup>ème</sup> arrondissement, sur un plan d'eau disponible pour l'expérimentation en 2024.

L'expérimentation est portée par le Groupe ADP, gestionnaire d'infrastructures aéroportuaires en Ile-de-France, avec l'appui de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), et vise à étudier cette nouvelle mobilité aérienne que constituent les eVTOLs dans un contexte urbain dense, en utilisant des routes hélicoptères déjà existantes précisément identifiées pour ce projet (cf. carte page 5). Il existe de nombreux modèles de eVTOL en développement dans le monde, mais le seul appareil qui sera utilisé ici est le modèle VoloCity, construit et opéré par la société allemande Volocopter, le seul qui sera à même d'être certifié par l'AESA (*Agence de l'union Européenne pour la Sécurité Aérienne*) avant le lancement de l'expérimentation à l'été 2024 garantissant des standards de sécurité et de sûreté identiques à ceux d'un avion de ligne.

Cette expérimentation sera menée de mai à décembre 2024, notamment pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) prévus à Paris du 26 juillet au 11 août et du 28 août au 8 septembre 2024, la période des JOP 2024 étant une opportunité de mise en valeur de l'innovation en France.

Le plan de situation et les images ci-dessous présentent la localisation du vertiport, sur la Seine entre le Pont Charles de Gaulle et le Pont de Bercy, au pied de la cité de la Mode et du Design.

---

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



Figure 1 : Images de l'eVTOL (Source : Groupe ADP et Volocopter, 2022)

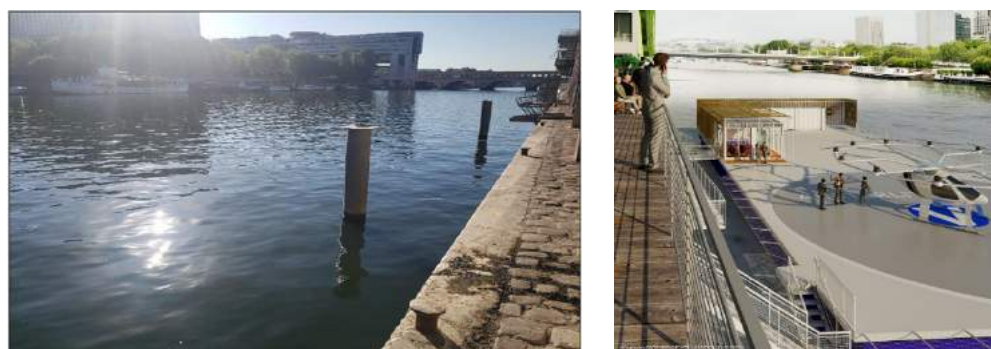


Figure 2 : Zone du projet et photomontage de la future plateforme



Figure 3 : Plan de situation du vertiport sur la Seine

La circulation se fera sur l'axe Austerlitz - Issy-les-Moulineaux (hélicoptère de Paris Valérie-André) en utilisant des routes hélicoptères existantes, situées au-dessus de la Seine et

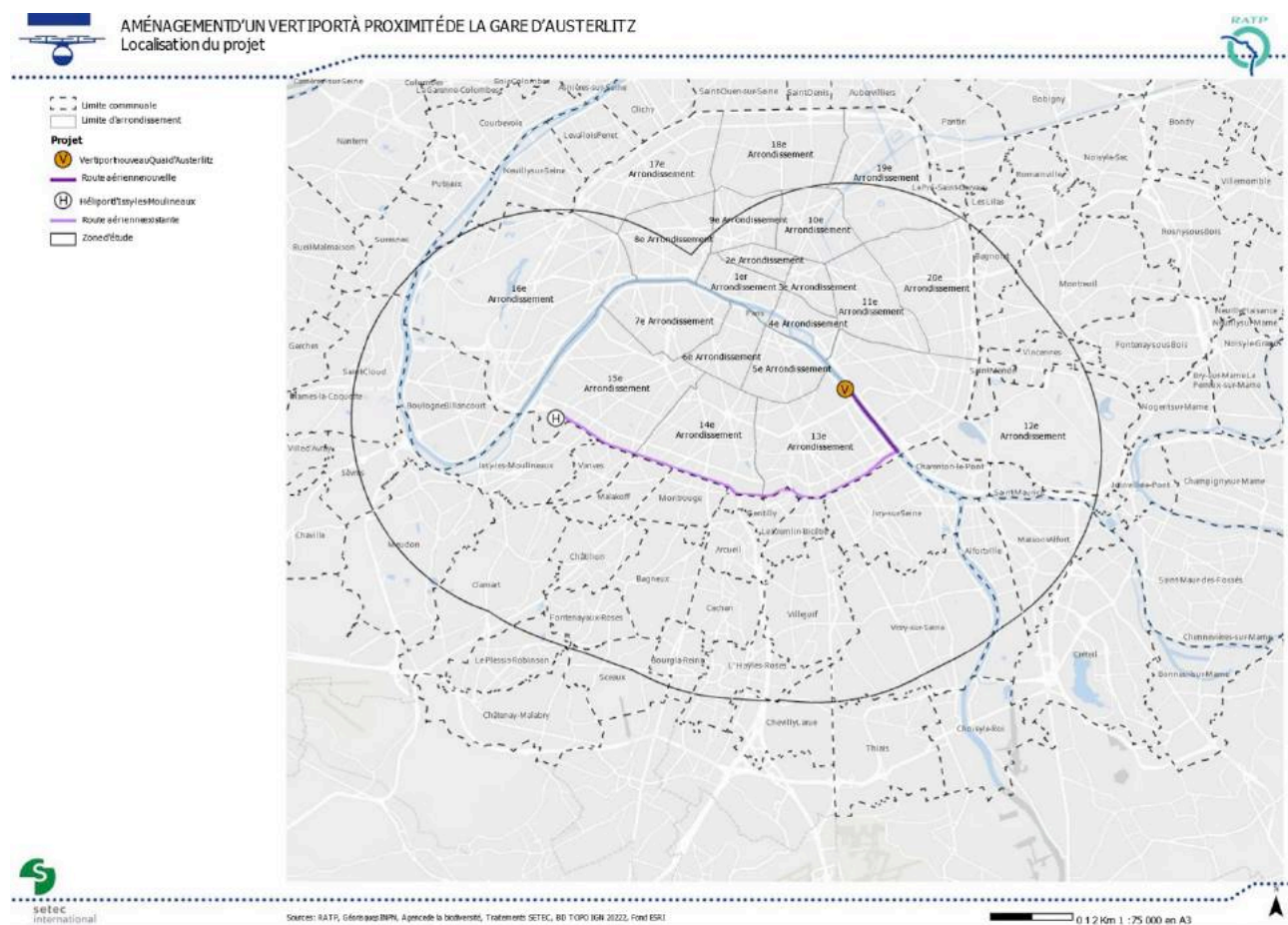
Enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation ministérielle relative au projet de création, à titre expérimental, du vertiport (héli-station) de Paris-Austerlitz, à Paris 13<sup>e</sup>, et à son ouverture à la circulation aérienne publique



du boulevard périphérique. La hauteur de vol sera de 500 pieds minimum soit environ 150 m par rapport au niveau du sol.

L'expérimentation nécessitera donc le survol d'une zone à accès limitée, dite zone LF-P23, nécessitant l'autorisation de la Préfecture de Police de Paris.

Le nombre de mouvements (décollage ou atterrissage) étudié est de 6 maximum par heure, correspondant à 3 vols par heure maximum, sur une plage horaire de 8h à 18h, soit de 10 heures par jour. Il n'y aura donc pas de vols nocturnes. Dans la pratique pour cette expérimentation, il n'y aura jamais plus de 12 vols par jour sur cet itinéraire pendant la période des JOP, descendant à 8 vols par jour au maximum de l'automne jusqu'à fin décembre 2024.



Cette enquête a pour objet la demande de 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 cet effet, le Groupe Aéroports de Paris a déposé le 24 mai 2023, et complété le 16 juin 2023, auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile, une demande de création d'une héliport, au sens de l'article 2 de l'Arrêté du 11 octobre 1960.

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

## 1.2 Enjeux du projet

Pour les porteurs du projet, l'objectif est de tester, pour la première fois dans le monde, l'insertion en toute sécurité des eVTOLs en contexte urbain dense et de permettre la réalisation de mesures dans des conditions réelles d'utilisation de manière à observer, d'une part, la propagation du bruit de ces nouveaux aéronefs, au droit du vertiport expérimental et dans l'environnement proche et, d'autre part, de tester l'acceptabilité de cette nouvelle mobilité dans l'environnement urbain. Un groupe de travail pluridisciplinaire constitué d'experts de différentes entités, dont notamment le groupe ADP, la DGAC et des laboratoires acoustiques est constitué afin que les résultats permettent d'évaluer, entre autres, l'acceptabilité d'une exploitation pérenne des eVTOLs, que ce soit pour un usage commercial de transport de passagers comme pour un usage médical en intervention d'urgence. En effet, l'Assistance Publique Hôpitaux de Paris (AP-HP) est associée au projet pour évaluer les gains potentiels de ce vecteur aérien, en comparaison avec les ambulances terrestres, et en complément de l'unique hélicoptère SAMU disponible en Île-de-France, pour du transport de greffons, de patients, de professionnels d'urgence sur un site d'intervention.

## 1.3 Le déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 6 novembre 2023 à 8h30 au vendredi 8 décembre 2023 à 23h59, soit durant 33 jours consécutifs.

- Le commissaire enquêteur et son suppléant ont été désignés du 13 juillet 2023, par Madame la vice-présidente du tribunal administratif de Paris.
- Le commissaire enquêteur a étudié le dossier, rencontré le maître d'ouvrage et visité le site.
- Les modalités de cette enquête ont été définies par l'arrêté préfectoral n° 75-2023-10-06-00004 du 6 octobre 2023.
- Le siège de l'enquête était situé à la préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris - Unité départementale de l'équipement et de l'aménagement de Paris - Service utilité publique et équilibres territoriaux - Pôle urbanisme d'utilité publique - 5, rue Leblanc - 75911 Paris Cedex 15.
- Les termes de l'arrêté ayant organisé l'enquête ont été respectés.
- L'avis d'enquête a été publié par voie d'affichage en vingt emplacements dans les 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Ce même avis a également été publié par voie d'affichage, à la Préfecture de Paris et d'Île-de-France, siège de l'enquête et dans les mairies du 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements.
- L'avis a été publié dans la presse quinze jours avant l'ouverture de l'enquête : vendredi 20 octobre 2023 : Les Échos, Le Parisien. Le second avis a été publié dans les huit premiers jours de l'enquête : mardi 7 novembre 2023 : Les Échos, Le Parisien.
- L'avis a été également publié sur :

---

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

- le site internet dédié à l'enquête : <https://www.registre-numerique.fr/vertiport-experimental-austerlitz-enquetepublique>
- le site internet de la préfecture de Paris et d'Île-de-France : <http://prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/documents-publications>

(thème : Enquêtes publiques).

- Un registre numérique, accompagné du dossier d'enquête, était accessible sur le site Internet dédié à l'enquête à l'adresse : les observations ont pu être déposées, de manière électronique, sur un registre dématérialisé du lundi 6 novembre 2023 à 8h30 au vendredi 8 décembre 2023 à 23h59 via :

- le site internet dédié à l'enquête : <https://www.registre-numerique.fr/vertiport-experimental-austerlitz-enquetepublique>
- l'adresse de messagerie :

[vertiport-experimental-austerlitz-enquetepublique@mail.registre-numerique.fr](mailto:vertiport-experimental-austerlitz-enquetepublique@mail.registre-numerique.fr)

- Il a été tenu six permanences dans les mairies 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> arrondissements.
- Des dossiers et registres ont été mis à la disposition du public dans ces mairies et au siège de l'enquête.
- Une réunion d'information et d'échanges avec le public a été organisée par le commissaire enquêteur le jeudi 16 novembre 2023 de 20h30 à 22h30, en salle des fêtes de la mairie du 12<sup>ème</sup> arrondissement, sise 130 avenue Daumesnil.
- Le Groupe ADP a fait réaliser deux documents de communication complémentaire :
  - Un dépliant en trois volets permettant une approche relativement simple et rapide du projet, comprenant notamment des visuels de la plateforme et de l'appareil, une carte des voies aériennes, ainsi que le calendrier de l'expérimentation. Ce document ne pouvait être consulté en format papier dans les différents lieux d'enquête, qu'à partir de la deuxième semaine de l'enquête.
  - Une affiche placée à proximité des affichages de l'avis d'enquête comprenant essentiellement un visuel et le QR Code permettant d'atteindre le site internet dédié à l'enquête. Cet affichage n'a été mis en place qu'à partir de la deuxième semaine de l'enquête.
- Le public a assez largement participé à l'enquête publique en exprimant ses attentes, ses inquiétudes, son opposition ou son soutien au projet (1748 contributions validées). L'analyse binaire des contributions fait apparaître une large majorité d'orientation défavorable (87,1 %).
- Les contributions d'orientation défavorable ont été classées selon 9 thèmes : Transport énergivore en contradiction avec les politiques de sobriété, Transport réservé à une élite sociale, Risque sécuritaire - accident ou attentat, Améliorer ou développer

---

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 modes existants - développer les projets « doux » et sobres, Pollution visuelle, Impacts sur la biodiversité, Risque d'extension des taxis volants, Pollution de l'air.

- Les contributions d'orientation favorable ont été classées selon 6 thèmes : Expérimentation utile, Développement d'une filière décarbonée de l'aviation, Vitrine technologique à l'occasion des JOP, Occasion d'être en avance pour la France, Utilité publique nouvelle, Décongestion du trafic.
- C'est sur la base de ces thèmes qu'ont été rédigés le procès-verbal de synthèse des observations par le commissaire enquêteur, puis le mémoire en réponse du maître d'ouvrage. Certaines contributions d'élus et d'associations ont fait l'objet d'analyses particulières.
- L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions prévues. Aucun incident n'est venu en perturber le déroulement.

#### 1.4 Les enseignements de l'enquête

L'enquête a fait apparaître une divergence nette entre les partisans du projet et ceux qui y sont opposés.

La différence d'appréciation du projet est principalement fondée sur la crainte des impacts du projet. L'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, qui comprend des recommandations et des remarques allant dans le sens de davantage de documentation ou d'études nécessaires sur les impacts du projet, a été principalement la base de l'appréciation de ceux qui sont opposés au projet. Ainsi, les riverains des vols prévus dans l'expérimentation et leurs élus se sont particulièrement exprimés, tant dans les observations que dans la réunion d'information et d'échange avec le public. S'y sont joints les riverains concernés par les nuisances des aéroports de la région Île-de-France, leurs associations, et plus généralement les associations ou partis de défense de l'environnement et des espèces naturelles.

Une autre inquiétude s'est aussi exprimée dans les opinions négatives vis à vis du projet : des doutes sur le but de l'expérimentation et les suites que les porteurs du projet allaient lui donner en termes de développement de services de transport aérien.

Pour les partisans du projet, sont à mettre en avant les avantages de développement économique futur qui seront tirés de cette expérimentation, dans le cadre du marché de la mobilité aérienne urbaine, estimé comme très important dans les études prospectives (90 milliards US dollars). Les nuisances induites par l'expérimentation sont jugées suffisamment contenues par les dispositions prévues par les porteurs du projet.

Les autres avantages, pour les partisans du projet, sont que les impacts négatifs évoqués dans les contributions défavorables seront documentés à cette occasion, et que pourront ainsi être définies des limites acceptables pour les développements futurs. De plus, ils pensent que si l'occasion pour la France d'être pionnière, comme c'est la tradition dans l'aéronautique, n'était pas saisie en 2024, il existerait un risque de se voir imposer à terme les concepts et les produits de la concurrence du reste du monde.

---

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. Appréciation du projet par le commissaire enquêteur

D'une façon générale, depuis son origine, je constate que les porteurs de projet n'ont pas documenté spontanément les impacts du projet. Des informations ou des aménagements du projet n'ont été apportés qu'après les étapes successives de l'évaluation au cas par cas de l'Autorité Environnementale (et du recours), de son avis sur l'étude d'impact (avec certaines recommandations contestées juridiquement), puis des réactions aux avis exprimés. Certes, des limitations à l'expérimentation ont été annoncées par les porteurs du projet. Ils ont également communiqué des compléments d'études sur certains points, et ajouté des points de mesure au programme de l'expérimentation. Néanmoins, certains de ces compléments n'étaient pas disponibles pendant la durée de l'enquête. Il est difficile de considérer que les réponses satisfaisantes ont été complètement apportées.

L'appréciation détaillée du projet dans les paragraphes qui suivent s'est faite à travers les documents issus de cet historique du projet, puis des échanges successifs sur les thèmes d'analyse des contributions.

### 2.1 Nuisances sonores

Sur ce thème, l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, comprenait plusieurs recommandations : sur les zones à étudier et les niveaux de référence des normes sanitaires, ainsi que sur le spectre des fréquences de l'eVTOL et la situation de la façade de l'Institut de la Mode. Groupe ADP, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, a d'abord justifié juridiquement le caractère géographiquement partiel des données et des zones à considérer. Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, Groupe ADP a annoncé l'ajout de points de mesure supplémentaires dans la phase expérimentation.

C'est sur ce thème ensuite que le plus grand nombre d'observations a été émis par le public. Elles traduisaient les craintes de voir augmenter les nuisances que subissent les populations survolées.

Sur le point particulier du spectre sonore faisant l'objet d'une recommandation, des réponses ont été apportées d'abord dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, puis précisées dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations.

Sur le point particulier de la façade de l'Institut de la mode et du design située à proximité immédiate du vertiport, des compléments ont d'abord été apportés dans le mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, puis précisés dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, avec le compte rendu d'une simulation effectuée en novembre 2023.

En tout état de cause, le paradoxe de l'instruction de ce projet se manifeste sur ce thème des nuisances sonores, puisque ce n'est que l'expérimentation elle-même qui complètera les réponses aux demandes émises.

---

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

Sur ce thème, même s'il n'est pas complètement cerné, je retiens que le projet présente un impact négatif non nul pour les populations survolées.

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

Sur ce thème, Groupe ADP, dès son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, a répondu aux recommandations en fournissant des calculs de la consommation énergétique et du bilan carbone.

De très nombreuses observations du public, des associations ou des élus, sont relatives à ce thème.

Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, Groupe ADP a rappelé que le projet se situe bien dans les politiques de sobriété puisqu'il fait partie des recherches pour la décarbonation du transport aérien.

Cette réponse est satisfaisante si le résultat de l'expérimentation est le progrès vers la substitution, sur les vols à courte distance, des hélicoptères thermiques par des eVTOL.

Néanmoins, l'expérimentation étant principalement prévue avec des vols de transport individuel, qui seront des services nouveaux ne venant remplacer aucun autre, la dépense énergétique non nulle de l'expérimentation, et surtout celle qui résulterait d'un nouveau service de transport en zone urbaine semblent bien en contradiction avec les politiques de sobriété énergétique.

Pour moi, ce thème ne présente donc pas un caractère positif.

## **2.3 Transport réservé à une élite sociale**

De très nombreuses observations du public, des associations ou des élus, ont exprimé un tel ressenti.

Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, Groupe ADP a rappelé que le projet est une toute première étape pour l'eVTOL, et que des gains d'échelle dus au développement du marché de la mobilité aérienne urbaine dans les décennies futures induiront des baisses du billet passager. Il a mis en avant les usages sanitaires et médicaux, qui ne sont pas « au-dessus » des problématiques des franciliens, et exprimé la conviction qu'une faible proportion des usages a été jusqu'à ce jour explorée par manque d'expérimentation concrète.

Néanmoins, je note que la présente expérimentation est principalement prévue en tant que service de transport individuel, et que les perspectives principales de développement (telles qu'elles sont annoncées à travers le monde) sont pour ce même type de service. La comparaison des coûts (même avec une augmentation de la capacité des appareils jusqu'à 4 personnes) avec ceux des transports publics amène logiquement à la qualification « élitiste ».

---

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

Une orientation claire de l'expérimentation vers le développement de services médicaux aurait sans doute évité l'image négative que je perçois.

## 2.4 Risque sécuritaire (accident ou attentat)

Dans le dossier du projet, sont indiquées les bases sur lesquelles ces risques seront maîtrisés (Avis du directeur général de l'aviation civile en date du 18 septembre 2023, pièce D, et note du préfet de police de Paris au directeur général de l'aviation civile en date du 29 août 2023, pièce D) :

- la certification du Volocity par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne
- la mise en œuvre des mesures d'inspection et de filtrage pour les personnels travaillant sur le vertiport d'Austerlitz
- la mise en œuvre d'une procédure de criblage pour les personnels navigants de ces aéronefs.

Dans de très nombreuses observations du public, des associations ou des élus, des craintes sont exprimées sur ce thème.

Sur le thème « risques d'accident », Groupe ADP, dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations indique d'abord que le processus de certification des VTOL est fondé sur la vérification d'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des hélicoptères thermiques. Les détails fournis ensuite dans ce même document montrent que le but n'est pas de disposer d'un appareil sensiblement plus sûr que les hélicoptères thermiques, vis à vis du risque pour les personnes au sol. Vis à vis de la sécurité des passagers, la réponse d'ADP apporte des informations sur la comparaison des niveaux de sécurité constatés de divers moyens de transport, mais ne semble pas indiquer quels sont les niveaux visés et vérifiés par la certification.

En ce qui concerne le risque d'attentats, Groupe ADP indique que les mesures de sécurité mises en œuvre s'apparentent à celles réalisées dans les grands aéroports.

Globalement, au vu des informations transmises, il me semble que l'augmentation éventuelle du risque d'accident due au projet ne peut venir que de l'augmentation, induite par l'expérimentation, du nombre de vols sur les routes aériennes empruntées.

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

Dès le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale qui demandait la réalisation d'une étude socio-économique, Groupe ADP a précisé que la création d'un vertiport sur la Seine, quai d'Austerlitz n'est pas dans la catégorie des aéroports soumise à cette obligation. La justification de l'investissement du projet par Groupe ADP n'est donc pas réglementairement exigible.

---

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

Le public ou certains élus ont manifesté dans leurs observations leur incompréhension de l'affectation de financements à ce projet, et suggèrent d'en affecter plutôt à l'amélioration ou au développement des modes de transport existants. Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèses des observations, le maître d'ouvrage indique que l'expérimentation objet de l'enquête entre dans le cadre des projets innovants éligibles à des subventions publiques, ces dernières étant fléchées pour les innovations et n'entrant pas en concurrence avec celles des transports. Groupe ADP justifie le financement public partiel de ce projet par les retombées potentielles de cette innovation.

## 2.6 Pollution visuelle

Ce thème est apparu dans de nombreuses observations du public. C'est objectivement un impact incontournable du projet. Du fait qu'il est interdit de pénétrer la zone de vol de Paris LF-P23, sauf pour les dérogations actuelles, le projet introduit un élément nouveau dans le paysage urbain. Dans son mémoire en réponse au PV de synthèse des observations, le maître d'ouvrage a fait part de sa prise en compte de ce thème, en l'intégrant dans les questionnaires auprès des populations concernées pendant l'expérimentation. Il me semble que les procédures prévues dans cette étude tendent à trouver les moyens de dialogue pour faire accepter les nuisances et apaiser les relations, mais ne constituent pas à proprement parler un traitement du problème.

Le caractère historique et patrimonial de la ville de Paris, et particulièrement des berges de la Seine, est à mon sens un obstacle à toute acceptation par le public du vol des VTOL sur la Seine, sauf en substitution des vols qui bénéficient déjà des dérogations.

## 2.7 Impacts sur la biodiversité

Sur ce thème, l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'étude d'impact, comprenait plusieurs recommandations, dont la nécessité d'établir préalablement à l'expérimentation, et sur toute la zone de l'expérimentation, 2 périodes d'observations écologiques supplémentaires. Dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, le Groupe ADP a bien proposé 2 périodes d'observations écologiques supplémentaires dans la zone du vertiport, mais pour le reste de la zone du projet n'a prévu les 2 autres périodes d'observations que durant l'expérimentation elle-même.

Le public et des associations ont émis sur ce thème de nombreuses observations.

Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, le maître d'ouvrage a publié les résultats d'une des 2 observations supplémentaires puisqu'elle a eu lieu en automne 2023, la deuxième au ra lieu au printemps 2024.

Sur ce thème, les données préalables n'ont donc pas pu être mise à disposition du public et des associations pour l'enquête.

---

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

## 2.8 Risque d'extension des taxis volants

Sur ce thème, des observations ont été émises. Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, le maître d'ouvrage a rappelé le caractère borné dans le temps et dans l'espace du projet soumis à enquête, en soulignant que, pour d'éventuels autres projets de service de mobilité aérienne mobile, il serait nécessaire de lancer de nouvelles procédures.

## 2.9 Pollution de l'air

Sur ce thème, des observations ont été émises. Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage a bien indiqué que le projet mettant en œuvre un aéronef électrique, il n'apporte aucune émission dans la zone de l'expérimentation.

## 2.10 Expérimentation utile

Les contributions favorables au projet 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. C'est en effet la raison d'être du projet, mais ces avancées justifient-elles les inconvénients qui seront supportés pendant l'expérimentation par les populations survolées ?

## 2.11 Développement d'une filière décarbonée de l'aviation

Des contributions provenant de particuliers et de diverses institutions, ainsi que des collectivités qui financent le projet (Région Île-de-France et Métropole du Grand Paris) mettent l'accent sur les avantages procurés par la décarbonation de l'aviation à laquelle le projet participe. Certaines évoquent les retombées positives en termes d'emploi du développement de cette filière en France ou en Europe.

Il est évident que le développement d'une telle filière en France ou en Europe serait bénéfique. Néanmoins, il est difficile de vérifier, dans le cadre de tous les développements dans le monde, quelle part le projet de vertiport expérimental d'Austerlitz pourra prendre.

## 2.12 Vitrine technologique à l'occasion des JOP

Les contributions 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.

Il est évident que, pour les partisans du projet, l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques est une fenêtre de tir à exploiter. Certains opposants, du fait de l'opinion négative qu'ils ont du projet, en déduisent, à l'inverse, un argument supplémentaire

---

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



contre le déroulement du projet pendant les Jeux Olympiques, pour éviter de montrer au monde un projet contraire, selon eux, aux orientations universelles vis à vis de l'environnement.

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

Dans les contributions favorables 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.

Le risque de se voir imposer à terme les concepts et les produits de la concurrence du reste du monde est évidemment à considérer. Le problème est d'estimer dans quelle mesure le projet de vertiport expérimental d'Austerlitz est déterminant à cet égard.

### **2.14 Utilité publique nouvelle**

Le développement des transports médicaux ou sanitaires en utilisant des e-VTOLs constitue une utilité publique nouvelle introduite par le projet.

Néanmoins, le thème principal, par le nombre de vols, de l'expérimentation semble être le transport individuel de passagers. Le maître d'ouvrage annonce seulement quelques vols pour des comparaisons de temps d'accès pour les interventions sanitaires d'urgence.

### **2.15 Décongestion du trafic**

Quelques contributions considèrent que le développement de la mobilité aérienne urbaine contribuera à diminuer le nombre de déplacements routiers.

Cette justification semble difficile à soutenir dans le contexte de la région Île-de-France, où l'existence, et les travaux de développement en cours, de réseaux de transport public puissants minimisent l'intérêt, pour soulager le trafic routier, d'un nouveau mode de transport individuel de passagers, tel qu'il est proposé dans l'expérimentation.

### **2.16 Le schéma économique de la phase exploitation**

En réponse à une question particulière incluse dans le procès-verbal de synthèse des observations, le maître d'ouvrage a précisé ce point.

Pour l'infrastructure l'exploitation sera réalisée par Aéroport de Paris et pour la ligne aérienne elle le sera par Volocopter. Le groupe ADP est gestionnaire d'infrastructures et percevra à ce titre des redevances.

---

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

Volocopter sera, dans cette expérimentation, à la fois constructeur et exploitant des appareils (compagnie aérienne) et portera ainsi les coûts d'exploitation des appareils mais aussi du personnel d'exploitation. Volocopter percevra des recettes au titre des billets commercialisés. Volocopter assurera également tout le processus de réservation et de service après-vente des billets commercialisés.

Le problème de rentabilité économique de la phase d'expérimentation n'est donc pas un sujet. En effet, le montant total de la vente des billets des passagers uniques, qui constitue la seule entrée financière commerciale, atteindra un ordre de grandeur de seulement 300 k€.

## **2.17 Le comité de suivi**

En réponse à des questions particulières incluses dans le procès-verbal de synthèse des observations, le maître d'ouvrage a apporté des précisions sur groupe de travail constitué pour suivre cette expérimentation et dénommé « comité de suivi » : son rôle, sa composition (les partenaires du projet DGAC, ADP, VOLOCOPTER et l'AP-HP, assistés d'un collègue scientifique), les données collectées et traitées (principalement les données de bruit et les mesures d'acceptabilité sociale via des enquêtes de terrain), les principes des méthodologies scientifiques qui régiront ses travaux. Sont également précisées les conditions de publication des données, de l'élaboration des résultats, ainsi que de leur publication.

---

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 Conclusions et avis

Dans le paragraphe précédent, la revue de tous les thèmes pour déterminer les aspects positifs et négatifs du projet, se heurte le plus souvent au paradoxe de cette enquête : le projet lui-même est une expérimentation dont les résultats serviront à établir un jugement positif ou négatif sur l'acceptabilité des impacts d'un service aérien.

L'apport positif du projet n'est lui-même qu'un maillon dans un ensemble plus vaste : la décarbonation de l'aéronautique.

En conséquence, la balance entre les avantages et les inconvénients du projet est difficile à établir.

Pour faire un choix, je me suis concentré sur le projet tel qu'il apparaît aujourd'hui.

L'expérimentation :

- présente un intérêt pour mieux connaître les impacts en zone dense d'un service de mobilité aérienne urbaine, en les mesurant in situ
- présente un intérêt pour la mise au point d'aéronefs participant à la décarbonation de l'aéronautique, avec ses retombées potentielles en terme d'emploi et de prestige de la France
- présente un intérêt, par sa caractéristique de première mondiale, pour placer la France en position de pionnière
- présente un intérêt indéniable en termes d'utilité publique et de progrès vis à vis des nuisances (sonores, consommation énergétique), dans le cas d'application aux transports sanitaires en substitution à l'utilisation des hélicoptères thermiques
- ne présente pas d'intérêt a priori si elle est centrée sur des vols commerciaux correspondant à un mode de transport qui, dans les transports franciliens, ne peut offrir d'alternative aux modes actuels ni participer à une décongestion du trafic
- provoquera des nuisances, peut-être faibles mais non nulles, aux populations survolées et aux milieux naturels dans divers domaines (bruit, pollution visuelle)
- représente une consommation énergétique et, plus largement un bilan carbone, non nuls
- est perçue, pour ce qui concerne les vols commerciaux individuels, comme un transport élitiste
- accroît mécaniquement les risques sécuritaires, du fait de l'augmentation du nombre de vols sur les routes aériennes existantes
- trouvera ses résultats dans les conclusions du comité de suivi, qui seront rendues publiques pour certains (base de données et interprétation BruitParif, mesures d'acceptabilité sociale), le reste revenant selon les règles de la propriété industrielle, aux partenaires ADP, VOLOCOPTER et AP-HP et faisant l'objet de publications scientifiques.

---

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

Sur ces bases, je considère que les gains potentiellement apportés par le projet ne justifient pas les inconvénients qui seront supportés pendant l'expérimentation.

En conséquence, faute d'un projet centré sur des utilisations des eVTOL plus acceptables correspondant aux transports sanitaires, qui aurait pu recueillir un soutien du public, je formule un avis défavorable 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.

\*

\* \*

\*

Fait à Paris, le 2 février 2024,

Le commissaire enquêteur

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lavillonnière', written in a cursive style.

Jean-François Lavillonnière