



Saint-Ouen-sur-Seine, le 8 décembre 2023

Monsieur Jean-François LAVILLONNIERE

Commissaire enquêteur « Vertiport expérimental » Quai d'Austerlitz

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Le groupe politique que je préside est constitutif du Conseil régional d'Ile-de-France, financeur du projet de vertiport situé quai d'Austerlitz. A ce titre, le groupe de La Gauche Communiste, Ecologiste et Citoyenne dépose le présent avis qui complète les expressions faites par mes soins lors de l'unique réunion publique organisée dans le cadre de l'enquête publique ainsi qu'au travers d'un communiqué de presse commun avec les Maires d'Ivry-sur-Seine, Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, Malakoff et ceux des 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements. Ce communiqué a été déposé sur le registre électronique de l'enquête.

Concernant l'organisation de l'enquête publique

Nous tenons à vous faire part tout d'abord de **notre grand étonnement face au périmètre géographique de l'enquête publique et à son objet limité au seul vertiport**. En effet, la limitation de cette enquête publique aux seuls 12^{ème} et 13^{ème} arrondissements de Paris limite considérablement la publicité de l'enquête publique et l'information aux populations exposées à ce projet, notamment celles des communes survolées par les aéronefs au départ et à l'arrivée dudit vertiport. **Ce périmètre circonscrit est de nature à entraver l'information de toutes les parties prenantes.**

Par ailleurs, la limitation de l'enquête publique au seul vertiport ne permet pas de traiter l'entièreté des conséquences du projet. **Le refus répété du maître d'ouvrage d'intégrer la route de vol dans le dossier d'enquête publique fausse incontestablement l'étude d'impacts qui se retrouve, de fait, tronquée donc insincère.** Elle ne permet pas d'appréhender tous les impacts du trafic induit par la création du vertiport et le trafic qu'il supportera.

De plus, la limitation à l'objet du vertiport rend possiblement caducs les avis exprimés sur tous les autres sujets que ce sujet novateur implique. Ainsi, **il serait désastreux d'un point de vue démocratique que les remarques ne portant pas sur le vertiport ne soient prises en compte dans l'avis de la commission d'enquête. Cela serait susceptible d'aboutir à un grand nombre de recours sur la déclaration d'utilité publique.**

Par ailleurs, l'expérimentation et son vertiport constituent une forme de tremplin pour le développement de nouvelles liaisons aériennes en Ile-de-France. En suivant la logique appliquée à la présente enquête publique, les créations de liaisons expérimentales ou pérennes ne seraient pas soumises à l'avis de la population, qu'elles aient recours ou non à des infrastructures existantes. L'absence de cadre de concertation obligatoire et d'information large autour de nouvelles liaisons aériennes type eVTOL est un problème démocratique et réglementaire de premier rang. **La présente enquête publique a donc vertu de jurisprudence aux conséquences nationales.**



A propos des routes expérimentales mentionnées dans le dossier d'enquête publique, celles-ci concernent les 8 départements franciliens et 5 sites : Roissy – Charles de Gaulle, Le Bourget, Paris Austerlitz, Issy-les-Moulineaux et Saint-Cyr. Les possibilités techniques du eVTOL ouvrent des possibilités de liaisons entre ces sites depuis Paris Austerlitz et ouvrent le champ à de nouvelles routes expérimentales à terme, en plus de celles figurant dans le dossier d'enquête publique. Par ailleurs, les populations survolées par des eVTOL au départ de ces 5 sites n'auront jamais été informées par l'apparition de ces liaisons et des effets induits.

Il apparaît indispensable que de nouvelles enquêtes publiques soient organisées dans les communes survolées par l'ensemble des routes expérimentales indiquées dans le dossier d'enquête publique.

Cela devrait, de notre point de vue, constituer une réserve sévère de la commission d'enquête.

Concernant le maître d'ouvrage

Nous déplorons que le maître d'ouvrage n'ait pas pris soin d'informer et de solliciter l'avis des collectivités survolées ou à proximité du vertiport et de la route de vol entre le quai d'Austerlitz et Issy-les-Moulineaux. Cela nourrit l'idée d'une **précipitation de la part du maître d'ouvrage voire d'une intention de limiter l'information et les oppositions potentielles.**

Par ailleurs, les éléments présentés lors de la réunion publique du 16 novembre 2023 sont de nature à **induire en erreur la population sur les finalités de l'expérimentation.** En effet, la mise en évidence à outrance des possibilités offertes par les eVTOL dans le domaine médical est de nature à détourner l'attention des intentions commerciales du constructeur des eVTOL, notamment. Par ailleurs, il est à souligner que les 5 sites d'expérimentation des eVTOL ne sont pas des hôpitaux. Il convient de préciser que notre groupe n'est pas opposé à l'expérimentation et à l'utilisation des eVTOL pour les activités médicales et sanitaires, sous réserve d'une enquête publique des populations survolées.

La mise en évidence du patriotisme économique lors de la réunion publique du 16 novembre 2023 constitue également une manœuvre induisant l'idée que tout opposant ne serait pas défenseur du *made in France*. Cette idée utilisée comme argument d'autorité, répétée à plusieurs reprises par le représentant du groupe ADP et par plusieurs parties prenantes du projet, dont le constructeur, est fautive. L'expérimentation pourrait tout à fait se mener en France, en dehors du site proposé, parmi les plus densément peuplés du pays.

Autre fautive idée utilisée : la réduction potentielle des vols d'hélicoptères grâce aux eVTOL. Comme le signale le dossier d'enquête publique, le nombre de mouvements d'hélicoptères retrouve progressivement son niveau antérieur à la crise sanitaire. Les eVTOL, dont les capacités d'emport sont bien moindres que les hélicoptères, ne pourraient – en cas de développement – que répondre à une part limitée du trafic aujourd'hui assuré par des hélicoptères.

Enfin, l'impossibilité de transporter une civière ou un patient avec une équipe médicale limite l'usage médical possible des eVTOL, usage auquel notre groupe n'est pas opposé. Les eVTOL s'ajouteront donc aux hélicoptères.



Concernant l'opportunité du projet et les nuisances

Le choix du quai d'Austerlitz implique des nuisances nouvelles dans un secteur densément peuplé, entre Issy-les-Moulineaux et le vertiport. **Une telle expérimentation sur ce site ne semble pas appropriée**, pour plusieurs motifs.

Son implantation sur un espace d'activité économique fluviale est de nature à priver un acteur économique de ce site pour une autre activité. Tel est le cas du projet de navettes fluviales portées par l'entreprise RiverCat dont la demande d'autorisation d'exploitation du domaine fluvial quai d'Austerlitz, faite auprès d'Haropa, a été mise en suspend bien que l'entreprise soit lauréate de l'appel à projets lancé par Voies Navigables de France et l'agence de l'innovation dans les transports pour des « démonstrateurs de bateaux autonomes décarbonés » dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 (*lire aussi : [JO de Paris 2024 : sur la Seine, des « taxis volants » élitistes plutôt que des navettes fluviales pour tous ? \(politiquematin.fr\)](#)*)

Toujours à propos des conséquences du choix d'implantation du vertiport, **il est à déplorer le refus répété du maître d'ouvrage de fournir des données concernant les impacts sur la route de vol des eVTOL entre le quai d'Austerlitz et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.**

Or, le dossier d'enquête publique mentionne **des « contributions acoustiques » au sol, sous la route de vol, de l'ordre de 60 à 65 décibels à 55 mètres de part et d'autre de la route de sol.** De plus, cette route de vol indicative peut osciller de 100 mètres de part et d'autre du corridor indicatif offrant une possibilité de survol non-négligeable d'habitations dans les 13^{ème}, 14^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements mais aussi dans toutes les communes limitrophes de Paris, d'Ivry-sur-Seine à l'Est à Issy-les-Moulineaux à l'Ouest. Ce secteur appartient aux plus densément peuplés du pays ce qui est un problème pour une technologie expérimentale dont la fiabilité a été peu éprouvée hors milieu urbain.

Le survol de ces populations n'est pas neutre en termes de nuisances visuelles et sonores. A propos des nuisances sonores, le maître d'ouvrage indique que le bruit ambiant au sol couvrira les émissions du eVTOL durant son survol. Or, les mesures effectuées au sol par Bruitparif sont toutes antérieures à la crise sanitaire liée au Covid-19. Ces données ne tiennent donc pas compte des variations importantes du trafic automobile, principale source de nuisance au sol dans le secteur survolé, après la crise sanitaire. Ainsi, l'impact du télétravail sur les flux d'automobiles réduit le bruit ambiant, notamment les lundis, mercredis et vendredis.

Par ailleurs, **ces données font abstraction des périodes où le bruit ambiant est susceptible d'être inférieur au bruit émis par les eVTOL, notamment la nuit, durant le mois d'août ainsi que les dimanches et jours fériés.**

Concernant les nuisances environnementales, il est à souligner que le dossier d'enquête publique mentionne une consommation énergétique en kWh de 1,95 par kilomètre pour les eVTOL contre 0,58 pour une voiture « représentative du parc automobile français ». Cette donnée confirme donc un niveau de consommation énergétique des eVTOL quatre fois supérieur à une voiture pour un capacité d'emport de passagers deux fois moindre.



Un aspect du dossier est totalement occulté : celui de l'impact des survols sur la sécurité routière. **Le survol par des eVTOL du périphérique est de nature à constituer un problème de sécurité routière.** Emprunté quotidiennement par des centaines de milliers de véhicules, majoritairement en provenance de la banlieue et de la province, le passage d'un objet volant atypique est de nature à divertir les automobilistes. Ce facteur humain n'est pas pris en considération dans le dossier d'enquête. Or, des distractions (aéroports, immeuble de grande hauteur, monuments remarquables...) peuvent être à l'origine de zones d'accumulation d'accidents routiers. La présence des tours Duo à proximité du périphérique, exactement dans le secteur où les eVTOL devraient effectuer un virage à plus de 90 degrés, ne semble pas non plus être prise en compte.

Pour toutes ces raisons, **il semble nécessaire que la commission d'enquête émette une réserve bloquante sur le choix du site d'implantation** et préconise, si nécessaire, un autre site moins densément peuplé.

Concernant les enjeux financiers et commerciaux du projet

Il est à déplorer que le plan de financement du projet ne soit pas stabilisé à l'ouverture de l'enquête publique. **Les sources de financement ont évolué durant l'enquête publique** avec le vote, le 17 novembre 2023, d'une subvention de 1 million d'euros du Conseil régional d'Île-de-France. De plus, cette délibération a été amendée en séance de la commission permanente du conseil régional pour permettre le financement de la création du vertiport par la Métropole du Grand Paris pour un montant inconnu à la clôture de l'enquête publique, qui viendra en déduction de la part financée par le groupe ADP.

Par ailleurs, il est étonnant et déplorable qu'une part importante voire majoritaire – en tenant compte de la subvention à venir de la Métropole du Grand Paris - puisse participer au développement d'une activité économique privée sans contrepartie sur les bénéfices futurs, permis par l'argent public initialement investi.

La volonté d'un développement national et international du constructeur des eVTOL doit être prise en compte pour la pleine compréhension de cette expérimentation.

Ainsi, **il n'a pas été indiqué que les fruits de l'expérimentation soumise à l'enquête publique nourriront des intérêts lucratifs privés**, y compris à l'international.

A ce propos, il est troublant de constater la présence d'un eVTOL sur une publicité en faveur du projet de ville nouvelle Neom, située en Arabie Saoudite.

NEOM  Sponsorisée · 

Venez découvrir Epicon et son luxe inégalé.
Un lieu nouveau à l'élégance spectaculaire.

#Epicon #NEOM

EPICON UN TRÉSOR
DE DEMAIN

NEOM.COM EPICON

neom.com
Epicon | Destination unique [En savoir plus](#)

Publicité sur le réseau social Facebook, capturée le 19 novembre 2023

De récentes commissions d'enquête s'étant prononcées dans leurs conclusions sur l'opportunité d'un investissement au regard de son utilité socio-économique, il semble nécessaire que la présente commission d'enquête s'étonne de cet usage singulier de deniers publics et de l'absence d'information des parties prenantes sur la finalité économique privée de cette expérimentation.



Enfin, le coût d'un vol commercial de cette expérimentation a été indiqué dans la presse, à savoir 110 euros par trajet, pour l'unique passager pouvant être emporté dans un eVTOL, en plus du pilote. Ce coût vaut le surnom de « taxis volants des riches » à ces véhicules.

La pérennisation de cette expérimentation voire le développement des liaisons eVTOL à des fins commerciales seraient de nature à introduire un séparatisme social entre les usagers capables de s'affranchir par les aires et à leurs frais des contraintes de déplacement au sol et les autres, notamment les usagers des transports publics dont la qualité de service se dégrade fortement depuis plusieurs années. Il semble contraire à l'intérêt général et à la cohésion sociale de favoriser un tel séparatisme et de participer à creuser les inégalités.

Vous le comprenez, Monsieur le Président, nous sommes opposés à cette expérimentation sur ce site et dénonçons les biais qui permettent au maître d'ouvrage de ne pas informer la majorité des populations concernées et d'introduire des arguments biaisés pour emporter un avis favorable.

A la lumière de ces quelques arguments, parmi tant d'autres, et des centaines d'avis défavorables déposés sur le registre numérique, je vous demande Monsieur le Président d'émettre un avis défavorable à la présente expérimentation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma haute considération.

Céline Malaisé

Conseil régional d'Ile-de-France

Présidente du groupe La Gauche Communiste Ecologiste et Citoyenne

Pour toute correspondance :

*Madame Céline Malaisé
Conseil régional d'Ile-de-France
Présidente du groupe La Gauche Communiste Ecologiste et Citoyenne
2 rue Simone Veil
93 400 SAINT-OUEN*