

**Monsieur le Président de l'Autorité environnementale**  
Ministère de la transition écologique et solidaire  
Inspection Générale de l'Environnement et du  
Développement durable  
Autorité environnementale  
92055 La Défense CEDEX

Réf SDI\_2022-D-013

Paris, le 02 novembre 2022

Objet : Recours gracieux contre la décision n°F-052-22-C-0099 en date du 8 septembre 2022 relative au projet d'aménagement d'un vertiport sur la Seine à Paris, quai d'Austerlitz, dans le cadre d'une expérimentation durant la période des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, demandant la révision de cette décision.

Monsieur le Président,

Nous avons bien réceptionné votre décision du 8 septembre 2022 par laquelle vous considérez que l'aménagement d'un vertiport sur la Seine à Paris est soumis à évaluation environnementale, et qui amène à formuler le présent recours gracieux.

Pour simple rappel, le projet objet du présent recours gracieux s'inscrit dans le cadre d'une feuille de route construite avec la DGAC visant à acquérir la connaissance et l'expérience nécessaire en matière de technologie, d'usage et d'impact sur l'environnement d'une mobilité aérienne urbaine électrique.

A titre liminaire, la RATP tient à porter à votre attention qu'en l'état d'avancement des études, il a été décidé de suspendre le projet d'aménagement sur le toit de l'Arche de La Défense qui a fait l'objet d'un examen au cas par cas référencé F-052-22-C-0099.

Il est rappelé que le projet soumis par la RATP à l'autorité environnementale n'est qu'une expérimentation. Si la RATP décidait de pérenniser cette activité, elle adresserait une nouvelle demande d'examen au cas par cas à l'autorité environnementale tenant compte des données collectées de cette expérimentation et réaliserait une étude d'impact si nécessaire.



## **I. S'agissant de votre analyse quant à l'existence d'un projet de réseau de taxis volants en région parisienne nécessitant la réalisation d'une étude d'impact**

### **I.1 Sur la notion de réseau**

Vous indiquez que la réalisation du vertiport sur la Seine serait fonctionnellement liée aux autres vertiports pour former « **un projet de réseau de taxis-volants en région parisienne** » en raison des liaisons effectuées entre eux par les e-VTOL et que, pour cette raison, il devrait faire l'objet d'une étude d'impact portant sur « **l'ensemble des opérations fonctionnellement liées, a minima tous les vertiports en région parisienne et la flotte d'aéronefs e-VTOL** »

Or, il convient de porter à votre attention un certain nombre d'éléments qui tendent à démontrer que les différents projets de réalisation de vertiports ne constituent pas, ensemble, un seul et même projet au sens de la réglementation.

**D'une part**, l'article 122-1 du code de l'environnement définit le projet comme étant « *la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol* ».

Or, les liaisons entre les vertiports ainsi que les aéronefs qui y circulent (e-VTOL) ne sont pas des travaux à proprement parler, ni des installations, ni des ouvrages, ni encore des interventions dans le milieu naturel ou le paysage, au sens patrimonial comme l'entend la réglementation.

**Ces éléments ne peuvent donc être considéré comme une composante d'un projet.**

**D'autre part**, pour apprécier la notion de projet, si l'article L122-1 du code de l'environnement précise que :

*« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité »,*

le [Guide d'interprétation](#) de la réforme issue de l'ordonnance du 3 août 2016 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGDD) indique qu'il convient de tenir compte de l'objectif poursuivi par les travaux et activités pour déterminer s'ils relèvent d'un même projet.

Le guide précité prend comme exemple pour illustrer son propos la construction d'un stade qui nécessite un défrichage et la réalisation d'une voie d'accès pour le desservir : le défrichage et la voie d'accès sont indispensables au stade, le tout constituant ainsi un seul et même projet.

Par ailleurs, ce même guide précise que pour déterminer l'étendue du projet, le maître d'ouvrage peut recourir à un faisceau d'indices, tel que la proximité dans l'espace ou dans le temps, les similitudes et interactions entre les différentes composantes du projet.



La jurisprudence administrative est venue également préciser cette notion de « projet » depuis la réforme de 2016 ainsi que la notion de « programme de travaux » retenue par les textes jusqu'à ladite réforme :

- Concernant un projet autoroutier, le Conseil d'Etat a jugé que, même si ce projet autoroutier s'inscrivait dans un ensemble de nouvelles liaisons découlant du schéma multimodal de désenclavement du Chablais adopté en 1999, les travaux concernés « *constituent une opération distincte et autonome* » (CE, 30 décembre 2021, n° 438686). Le rapporteur public a ici retenu que l'ouvrage autoroutier avait « *sa justification propre* ».
- Le Conseil d'Etat a retenu que le fait que deux projets immobiliers adjacents poursuivent la même finalité ne suffit pas à caractériser un projet unique s'il n'est pas établi qu'il « *existait entre eux des liens de nature à caractériser le fractionnement d'un projet unique* » (CE, 1<sup>er</sup> février 2021, n° 429790, SNC Le Castellet-Faremberts).
- Le tribunal administratif a récemment jugé dans une affaire intéressant la RATP que : « *les deux opérations sont distinctes et ne se conditionnent pas l'une l'autre, les travaux de phase 1 en litige visant un objectif de sécurisation par rénovation du poste de signalisation obsolète et mise en place du contrôle de vitesse ainsi qu'un objectif de fluidification du trafic par le biais de liaisons entre les voies permettant de faciliter les manœuvres des trains sans passage par les voies dédiées à la circulation des voyageurs, et les travaux de phase 2 visant, par la création d'un faisceau de 4 voies dont 3 de garage et une de retournement, à faire face à l'accroissement du trafic, notamment en désaturant le site de garage de Massy-Palaiseau et en permettant de garer les matériels roulants nécessaires pour mettre en œuvre des renforts d'offre sur la ligne B au sud.*  
*Les travaux dits de « phase 1 » ne constituent donc pas, avec ceux dits de « phase 2 » d'aménagement de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, envisagés dans le schéma directeur de cette ligne mais non encore arrêtés à la date de la décision attaquée, un projet unique soumis, en application de ces mêmes dispositions, à étude d'impact.* » (TA de Versailles, 3 novembre 2020, req. n°1703801, n°1807541, n°1807867).

Un « projet » rassemble donc des opérations indissociables les unes des autres qui présentent une unité fonctionnelle et interdépendantes les unes des autres.

En l'espèce, l'autorité environnementale a retenu l'ensemble des vertiports comme un seul et même projet en ce que « *tous les vertiports existants ou ceux potentiellement situés à moins de 40 km sont fonctionnellement liés par les vols des e-VTOL pour former un projet de réseau de taxis-volants en région parisienne* ».

**En d'autres termes il existerait un lien fonctionnel entre les vertiports du fait notamment des vols des e-VTOL. Or il n'en est rien.**

**En premier lieu**, chaque vertiport est indépendant des autres vertiports en ce qu'il n'a pas besoin de l'existence des autres pour répondre à l'objectif poursuivi.

En effet, l'existence et le fonctionnement d'un vertiport ne dépendent pas nécessairement de la réalisation d'un autre vertiport en particulier. Il peut exister également même en cas de suppression du second.



Cela est d'autant plus vrai que le projet d'aménagement sur le toit de l'Arche de La Défense a été suspendu sans que cela ne remette en cause le projet à Quai d'Austerlitz. Ainsi ils sont dissociables les uns des autres et surtout indépendants.

**En second lieu**, le lien qui se matérialiserait par les vols e-VTOL ne peut également être retenu en ce sens que ces aéronefs peuvent atterrir indifféremment sur l'un ou l'autre des vertiports voire sur des hélistations. L'activité des e-VTOLs n'a donc pas besoin en soi de réaliser l'ensemble des vertiports envisagés par ADP et par la RATP qui sont donc autonomes les uns des autres.

Les vertiports sont donc substituables entre eux et ne dépendent pas d'une liaison systématique entre deux points donnés. La réalisation de chacun des vertiports a donc sa « justification propre », ce qui permet, en application de la jurisprudence du Conseil d'Etat susvisée, de considérer que la réalisation de chacun d'entre eux est un projet à part entière et non un projet global.

**Ainsi, bien qu'il existe nécessairement une interaction entre vertiport de par la nature de l'activité, il n'existe aucune interdépendance et aucun lien fonctionnel permettant de considérer l'ensemble des vertiports comme un projet global.**

**Il convient donc d'examiner les incidences projet par projet et donc vertiport par vertiport.**

**S'agissant de la RATP, l'analyse ne devrait retenir que le projet expérimental à Austerlitz et ne pas cumuler les incidences avec celles des autres vertiports.**

## **I.2 Sur le périmètre du projet expérimental à Austerlitz**

Concernant le périmètre de l'expérimentation sur le site de Paris Austerlitz, en l'état d'avancement des études, la RATP tient à apporter les précisions suivantes :

- La période d'expérimentation proprement dite pourrait être de l'ordre de 4 à 6 mois entre mai et décembre 2024.
- Le nombre de décollage – atterrissage par heure maximum initialement de 4 est réduit à 3

Il en résulte donc que les incidences qui étaient déjà limitées le sont d'autant plus avec les modifications apportées au projet, ce qui démontre que l'étude n'est pas nécessairement utile à ce stade d'autant que le projet revêt un caractère expérimental.

Il est entendu que si la RATP décidait de pérenniser cette activité au-delà de la période d'expérimentation, elle adresserait une nouvelle demande d'examen au cas par cas à l'autorité environnementale tenant compte des données collectées de cette expérimentation et réaliserait une étude d'impact si nécessaire.

## **II. Sur le caractère purement expérimental du projet**

Vous considérez que :

*L'exploitation de l'opération est annoncée à titre expérimental, adaptable tout au long des essais, préparatoire « à la conduite d'études d'impact environnementales en vue d'un potentiel déploiement à l'horizon 2028-2030 ». Cependant, elle « fera partie des animations touristiques proposées notamment lors de la période des Jeux Olympiques et Paralympiques en 2024 » dans un lieu fortement fréquenté, **ce qui présage d'une visée plus commerciale qu'expérimentale**, recherchée au travers d'« une autorisation éventuelle en utilisation commerciale par des opérateurs de transport »*



L'expérimentation sur le site de Paris Austerlitz a pourtant pour seul objectif de tester une nouvelle mobilité urbaine afin d'évaluer si ce mode de transport peut se développer dans des contextes urbains denses et si la société est prête à voir arriver ce nouveau mode de transport.

Cette démarche nécessite d'acquérir la connaissance et l'expérience nécessaire en matière de technologie, d'usage et d'impact sur l'environnement d'une mobilité aérienne urbaine électrique. Elle est caractérisée par une grande complexité, impliquant la mobilisation d'acteurs variés (industriels, acteurs institutionnels, start-ups, centres de recherche) sur l'ensemble des composantes qui constituent l'écosystème de cette mobilité : le véhicule, l'infrastructure, les opérations, l'intégration dans l'espace aérien et l'acceptabilité.

Si jusqu'à présent une grande attention a été portée au véhicule (notamment par l'expérimentation à Pontoise), il est nécessaire d'appréhender les infrastructures et leurs conditions d'intégration et d'appropriation de ce nouveau mode de transport en environnement urbain.

C'est l'objectif du projet expérimental que nous portons aujourd'hui. RATP n'a aucune certitude sur la suite qui sera donnée à cette expérimentation et en tout état de cause si cette activité venait à se pérenniser, une nouvelle demande d'examen au cas par cas vous serait soumise, pouvant exploiter cette fois-ci le retour d'expérience de cette expérimentation.

## **II.1 Pérennisation de l'activité encore hypothétique**

La RATP souhaite rappeler que la pérennisation et le déploiement d'une telle activité relève d'une hypothèse directement dépendante des résultats de l'expérimentation qui se déroulera jusqu'à fin 2024

La RATP tient par ailleurs à souligner qu'aucune décision n'a été prise à ce jour quant à la pérennisation et à l'éventuel déploiement d'une telle activité, le niveau de maturité apparaissant encore insuffisant en matière de cadre législatif et réglementaire, de normalisation, de gouvernance, de cadre de travail, d'usage, d'acceptabilité et de modèle économique.

Il est rappelé que si la RATP décidait de pérenniser cette activité au-delà de la période d'expérimentation, elle adresserait une nouvelle demande d'examen au cas par cas à l'autorité environnementale tenant compte des données collectées de cette expérimentation et réaliserait une étude d'impact si nécessaire.

## **II.2 Nécessité d'une telle expérimentation pour réglementer ce nouveau mode de transport aérien**

D'une part, cette expérimentation testera les corrélations avec les indicateurs utilisés dans l'aviation tels que l'EPNdB dans le cadre de la certification des aéronefs ou même l'estimation de l'Indice de Performance sonore (IP) pour la classification des avions légers selon quatre classes acoustiques déterminé grâce à des mesures prises en situation de vol et exprimé en référence au bruit maximal d'une conversation (68dB(A)) voire ceux recommandés par le Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France (CSHPF) ou l'ACNUSA (Lden, LAeq,22h-6h, LAmax, NA70, NA65, NA62, etc.)



D'autre part, elle permettra de définir les outils de gestion automatisée des opérations et du trafic aérien. En effet, l'augmentation progressive de l'usage des drones impose la mise en place de systèmes de gestion plus automatisée et de plateformes de données pour la sécurité, la gestion de trafic et la connaissance des infrastructures. Ce volet fait l'objet d'un premier travail collaboratif dans le cadre du projet européen CORUS-XUAM visant à définir et tester de nouveaux services appelés U-Space. Le projet associe 19 partenaires coordonnés par EUROCONTROL et bénéficie d'un financement européen dans le cadre du programme de R&D Horizon Europe 2020.

Enfin, cette expérimentation permettra de définir les modalités de gouvernance en vue du déploiement éventuel d'une telle activité, notamment concernant les entrants sur le marché, la création des vertiports, les droits d'entrée/sortie. Ce sujet majeur en matière de régulation fait l'objet d'un travail piloté par la DGAC qui se nourrit des discussions avec ADP, RATP et Volocopter, et doit se confronter à la réalité de la mise en œuvre de premiers vols en Ile-de-France.

### **II.3 Sur le caractère commercial du projet en milieu urbain**

Si l'expérimentation porte bien une dimension commerciale, elle a avant toute chose pour objectif de mieux appréhender les éléments techniques et les potentielles incidences développées ci-avant qui sont méconnues à ce jour, ainsi que de valider les modèles économiques envisagés associés à ce type de service.

L'expérimentation doit permettre notamment de valider les modèles offre-demande qui ont été développés sur la base d'enquêtes de préférence déclarée, de tests de sensibilité au prix et de simulations. Cette validation nécessite de tester différents services, prix et usages en conditions réelles.

Au regard des investissements à engager, la RATP n'a au demeurant aucune garantie quant à la rentabilité d'une telle activité.

La RATP confirme ainsi que, si le projet porte une dimension commerciale, celle-ci fait partie intégrante de l'expérimentation pour qualifier les usages et la viabilité économique future d'une telle activité.

### **II.4 Sur la nécessité de disposer de connaissances acoustiques et vibratoires pour évaluer l'impact d'une telle activité**

Sur ce volet, vous indiquez notamment que :

« Le suivi portera sur le cumul du bruit de fond avec celui généré par les e-VTOL, « qui sera au-delà des limites réglementaires » »

La RATP tient à souligner qu'à aucun moment elle a indiqué que le cumul sera au-delà « des limites réglementaires ».



En effet, il convient de rappeler qu'il n'existe à ce jour aucune réglementation applicable à ce nouveau mode de transport, ni plus largement pour traduire l'acceptabilité des aéronefs en environnement urbain.

C'est l'un des enjeux principaux de l'expérimentation sur le site de Paris Austerlitz de permettre de qualifier et d'objectiver la gêne potentielle et proposer ainsi des dispositions constructives en milieu urbain en adéquation avec les attentes des différentes parties prenantes.

Ce volet fait d'ailleurs l'objet d'un travail collaboratif piloté par la RATP en relation avec Bruitparif, l'ONERA, les services de la DGAC avec l'intention de le compléter durant la phase d'expérimentation en milieu réel en intégrant une équipe pluridisciplinaire de sociologues et de psychoacousticiens afin de :

- Quantifier les appréhensions, les aspirations, la gêne éventuelle des parties-prenantes via l'élaboration de grilles d'entretiens, d'un panel d'entretiens, de bases de données pluridisciplinaires, d'un traitement par analyse multivariée des facteurs discriminants d'un service de mobilité aérienne urbaine de jour ;
- Enrichir le réseau de mesure de l'environnement sonore en Ile-de-France (RUMEUR) piloté et coordonné par Bruitparif pour construire un observatoire environnemental du premier service de mobilité aérienne urbaine ;
- Et surtout disposer de mesures in situ de bruit, homologuées par Bruitparif, en vue d'évaluer les incidences générées par cette activité et les mesures d'évitement et de réduction associées.

A ce jour, l'évaluation précise des incidences acoustiques et vibratoires ainsi que des éventuelles mesures d'évitement, de réduction et de compensation adéquates d'un tel projet est difficilement prédictible avec les outils de modélisation actuels. Des mesures en condition réelle sont donc nécessaires pour valider la ou les méthodologies de calcul définies.

La RATP doit donc pouvoir mener des campagnes de mesures des niveaux d'ambiance réels, et des opérations au sol (échange passager, swapping batteries et opération de maintenance en ligne) afin de mener à bien une telle évaluation dans l'hypothèse où cette nouvelle activité viendrait à se déployer.

## **II.5 Sur le caractère réversible des infrastructures**

La RATP tient à rappeler que le projet d'installation d'un vertiport sur la Seine, au niveau du quai d'Austerlitz, revêt un caractère totalement réversible et temporaire.

Comme il a déjà été précisé au dossier de demande d'examen au cas par cas, le vertiport sera construit dans un chantier naval avant d'être déplacé par voie fluviale jusqu'à l'emplacement. Du fait de sa conception par l'assemblage de pontons flottants, il sera démontable et amarré de façon temporaire.

A l'issue de l'expérimentation, l'ensemble des infrastructures, vertiport et passerelles d'accès, ont vocation à être retirées du site.



A ce titre, il convient de noter que l'accord de principe délivré par HAROPA PORT pour l'occupation d'un plan d'eau sur la Seine est d'ores et déjà limitée au 31 décembre 2024.

Ceci confirme également le caractère expérimental du projet.

### **III. Concernant les incidences du projet d'aménagement du vertiport de Paris Austerlitz :**

#### **III.1 Sur l'absence d'incidences notables du projet**

D'une part, la RATP tient à réaffirmer l'absence d'incidences notables sur les volets environnementaux suivants comme l'a d'ailleurs constaté l'autorité environnementale :

- L'absence d'incidence de l'opération sur les corridors écologiques des sites naturels ;
- L'absence de perturbation pour la faune ni de perte d'habitat notable au regard de l'étude écologique d'août 2022 ;
- La mise en sécurité sur un autre site des aéronefs en cas de crue de la Seine, et le dimensionnement des ducs-d'Albe qui dépassent de 0,60 m la hauteur des plus hautes eaux connues ;
- Aucune transmission de phénomène vibratoire du vertiport aux autres structures ne devrait se produire.

En outre, la RATP réaffirme le caractère temporaire des infrastructures dans un milieu déjà très fortement urbanisé dès lors que comme déjà indiqué il s'agit d'un projet expérimental. De fait, ces infrastructures auront un très faible impact sur l'environnement voire un impact nul.

**D'autre part, concernant les impacts liés à la présence d'une canalisation de gaz, vous indiquez que :**

*« étant donnée la présence d'une canalisation de gaz haute pression à proximité directe du vertiport qui n'a pas fait l'objet d'une étude de dangers prenant en compte le vertiport »*

Conformément aux articles L.555-16 et R.555-30 du code de l'environnement, des servitudes d'utilité publique sont instituées autour des canalisations de transport de gaz et intégrées au PLU de la commune concernée.

Ces servitudes subordonnent la délivrance de permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes à une étude de dangers.

Le projet d'aménagement d'un vertiport sur la Seine à Paris ne nécessitant pas de permis de construire du fait d'une qualification d'établissement flottant, la RATP n'a pas à réaliser d'étude de dangers.

Toutefois, la RATP tient à assurer à l'autorité environnementale qu'elle a pleinement connaissance de cette canalisation et en a évalué le risque. Sur la base des plans en sa possession obtenus dans le cadre de ses études de projets de métro dans le secteur, le réseau de gaz haute pression est enfouie entre un et deux mètres de profondeur sous le quai d'Austerlitz et sous la Cité de la mode et du design, à l'arrière du bâtiment, à plus de quarante mètres du vertiport, dans des zones inaccessibles aux aéronefs. Cet aspect technique avait été analysé et jugé sans risque par l'ingénierie de la RATP.



Enfin, concernant les impacts sur le patrimoine et en particulier les monuments historiques à proximité du projet, la RATP tient à rappeler que le choix de cette zone d'implantation plutôt qu'une zone où les berges sont plus naturelles constitue une mesure d'évitement.

En outre, la RATP entend évidemment prendre en compte les recommandations de l'Architecte des Bâtiments de France de sorte à avoir un impact résiduel négligeable.

Pour rappel, les infrastructures ont vocation à être retirées du site à la fin de l'expérimentation.

### III.2 L'impossibilité de prédire précisément certains impacts en l'absence de données suffisantes

Outre les volets étudiés et estimés faibles voire nuls en termes d'impact, la RATP souhaite rappeler que certains volets ne sont à ce jour pas évaluables au regard du caractère inédit du projet et de l'absence de données suffisantes au vu de la nouveauté de ce mode de transport.

C'est donc, comme déjà indiqué à de nombreuses reprises, tout l'enjeu de l'expérimentation en milieu urbain sur le site de Paris Austerlitz.

Concernant l'évaluation des nuisances sonores, la RATP tient à rappeler qu'à ce stade des études, et comme vous l'indiquez :

*« après analyse d'une première expérimentation sur le niveau sonore du prototype VC-2X de Volocopter sur le site de Pontoise en mars 2022, les logements situés au plus proche de l'opération ne devraient pas être affectés, ni en phase d'approche (distance >100 m), ni en phase de décollage/atterrissage (distance >200 m) ».*

Pour le reste, la RATP renvoie au point II.4 du présent recours gracieux et réitère sa position selon laquelle il est nécessaire de réaliser une expérimentation afin d'obtenir les données nécessaires à la mise en place d'un cadre, d'une méthodologie et des outils permettant d'évaluer les incidences d'une telle activité si elle venait à se déployer et de prendre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation adéquates si elles s'avéraient nécessaires.

Concernant les impacts liés aux émissions de gaz à effet de serre, vous estimez que :

*« il faudrait prendre en compte toutes les filières de production de l'électricité, et donc un facteur d'émission moyen pour les périodes de recharge de batterie des e-VTOL, ainsi que la durée de vie des e-VTOL et les kilomètres parcourus durant le cycle de vie. Les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas correctement estimées pour les e-VTOL et elles ne sont pas estimées pour la création de l'opération ; aucun détail du suivi n'est précisé et aucun engagement de mesures d'évitement, de réduction et de compensation n'est proposé ».*



Tout comme l'évaluation des incidences sur les volets acoustiques et vibratoires, aucune méthodologie de référence n'est aujourd'hui disponible pour quantifier de manière objective cette incidence, aucun barème, du type Base Carbone<sup>®</sup> proposée par l'ADEME, n'existant pour ce type de technologie.

La première approche proposée par le cabinet Kearney pour Volocopter, dont le résultat vous a été partagé, donne une indication sur l'impact sur l'ensemble de la durée de vie de l'aéronef dans le cadre d'une activité commerciale établie.

Vous faites justement remarquer que les données partagées font l'hypothèse d'une énergie d'origine éolienne pour le calcul de l'empreinte des opérations aériennes. Cette hypothèse traduit un choix assumé lié à la stratégie d'achat de la compagnie aérienne.

L'évaluation qui en résulte prend pour référence une émission moyenne de 12 gCO<sub>2</sub> par kWh produit par une éolienne durant son cycle de vie complet. Ramené à un mix énergétique moyen, l'impact sur l'ensemble de la durée de vie de l'aéronef serait de l'ordre de 85 g équivalent CO<sub>2</sub> par passager kilomètre.

A l'échelle de l'expérimentation proposée et de sa durée, l'impact ne peut être que plus limité au vu d'un nombre réduit de rotations.

Il est rappelé que l'expérimentation a bien vocation à permettre de mesurer les émissions de gaz à effet de serre afin de pouvoir proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation si nécessaire dans l'hypothèse où l'activité venait à se pérenniser.

**En conséquence, au vu de ces éléments, la RATP réaffirme sa position selon laquelle aucune incidence notable sur l'environnement n'est aujourd'hui démontrée ou ne peut être démontrée dans le cadre du projet de réalisation d'un vertiport au droit du quai d'Austerlitz sans qu'une expérimentation sur une durée limitée ne soit faite.**

En conclusion, nous formons le présent recours gracieux auprès de l'autorité environnementale afin de lui demander de bien vouloir réviser sa décision pour les motifs susvisés et ainsi permettre à la RATP de ne pas devoir réaliser une étude d'impact.

Comptant sur votre compréhension et restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Marie-Claude Dupuis