

Joël BAFFOU
Thierry DALLET
Avocats
33, Rue Camille Pelletan
79100 THOUARS
Tél. 05.49.67.89.60
Fax. 05.49.67.89.61
E-mail : BMDavocats@wanadoo.fr

Doss. 180156

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE NANTES
Réf. TA : Dossier n° 2005564-6

MEMOIRE

POUR :

1) **Association Les riverains du Port**, (association Loi 1901), dont le siège est 9 rue des quais – 85350 PORT JOINVILLE et représentée par sa présidente en exercice, Madame Michèle COURTOIS, domiciliée audit siège

2) **Madame Michèle BOURGEOIS-GAVARDIN, épouse COURTOIS**, née le 20 avril 1944 à PARIS (14^e), demeurant 9 rue des quais – 85350 PORT JOINVILLE

Requérants

SELARL BAFFOU – DALLET – BMD,

CONTRE :

Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire,

Défendeur,

SELARL MATUCHANSKY POUPOT VALDELIEVRE

Décision attaquée : arrêté du 04 juillet 2018 portant création de l'hélistation de PORT-JOINVILLE (VENDEE)

PLAISE AU TRIBUNAL

Par un arrêté du 4 juillet 2018, le ministre de la transition écologique et solidaire a autorisé la création, par la commune de l'Ile d'Yeu (Vendée), d'une hélistation destinée à être agréée à usage restreint (**Pièce 1**) qu'il dénomme hélistation de Port-Joinville.

Le pétitionnaire est la commune de l'Ile d'Yeu.

Il s'agit donc ici d'une hélistation ministérielle et non plus préfectorale.

Selon la réglementation (arrêté du 6 mai 1995 et circulaire du 6 mai 1995, **Pièces 2 et 3**), il existe quatre types de sites d'accès aux hélicoptères et les procédures associées sont :

1. La procédure générale de création d'un aérodrome appliquée aux hélistations, qui relève d'un arrêté ministériel. Elles sont dites « hélistations ministérielles » et peuvent être ouvertes à la circulation aérienne publique, agréées à usage restreint, ou réservées à l'usage d'administrations de l'Etat.
(C'est le type d'hélistation visée par le projet contesté par les requérants).
2. La procédure de création d'une hélistation par arrêté préfectoral ne s'applique qu'aux hélistations spécialement destinées au transport public à la demande. L'article 10 de l'arrêté précise (art.10.1.) qu'à titre exceptionnel et sous réserve de l'accord préalable de l'exploitant de l'hélistation, les hélistations destinées au transport public à la demande peuvent être utilisées par les hélicoptères effectuant certaines opérations de travail aérien ou des vols privés. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux hélistations situées dans les agglomérations ou sur les terrasses des immeubles. Sur ces hélistations spécialement destinées au transport public à la demande, les opérations de travail aérien et les vols privés ne pourront représenter plus du tiers du trafic annuel de la plate-forme.
3. Il existe également la procédure de création d'une hélistation à usage privé, appelée aussi « hélistation privée » qui est en fait un aérodrome privé. Son ouverture est autorisée par arrêté préfectoral. Le principe essentiel en est qu'elle se destine à un usage purement privé (réservée au propriétaire, à ses employés et à ses invités. Le nombre d'utilisateurs est limité et doit être peu important). D'autre part, sur ces sites, il ne peut y avoir d'instruction aérienne, ni de transport public de passagers (autres que le transport commandé pour le propre compte du créateur).
4. Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel. Il s'agit d'un site non aménagé qui accueille des mouvements peu nombreux, sur une période courte et pour des événements exceptionnels et temporaires (transport sanitaire d'urgence notamment...)

Le projet querellé devant le tribunal de céans vise la création d'une hélistation ministérielle. Les hélistations « ministérielles » sont pérennes, et peuvent donc accepter des infrastructures lourdes. Elles sont destinées à recevoir un trafic important et régulier de vols commerciaux pour l'essentiel (véritable héliport aménagé).

Ces projets relèvent de la rubrique 9 de l'annexe visé à l'article R 122-2 du code de l'environnement qui précise que " *Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau.*"

Dès lors, le projet visé par la décision ministérielle est susceptible d'avoir une incidence notable sur l'environnement et doit fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique préalable.

Par un arrêté du 12 mai 2017, le préfet de la Vendée a ordonné une enquête publique qui s'est déroulée du 6 juillet 2017 au vendredi 18 août 2017 inclus soit 44 jours consécutifs sur la commune de l'Ile d'Yeu.

Cette demande de création correspond à la conversion de l'hélistation préfectorale actuellement en service depuis un arrêté préfectoral n° 86/DIREG/1138 du 5 décembre 1986 (**Pièce 4**). Le site est exploité par la société OYA VENDEE HELICOPTERES suite à une autorisation du 4 octobre 1990 donnée par le maire de la commune.

Le projet consiste ainsi à autoriser l'exploitation d'une ligne régulière de transport commercial entre l'aéroport de BEAUVOIR FROMENTINE et l'ILE d'YEU.

L'étude d'impact a été réalisée le 23 mars 2015.

L'enquête publique a fait l'objet d'un rapport du 03 octobre 2017 établi par Madame Françoise BELIN, désignée en qualité de commissaire enquêteur.

Les deux requérantes, l'association « Les Riverains du Port » et Mme COURTOIS, sollicitent l'annulation de l'arrêté ministériel du 4 juillet 2018 publié au Journal Officiel le 17 juillet suivant, devant le tribunal administratif de NANTES compétent territorialement puisqu'il s'agit d'une décision qui vise directement la destination d'un immeuble et une commune situés en Vendée (cf. article R 312-7 du CJA et arrêt du Conseil d'Etat du 10.06.2020).

L'association « Les riverains du port », représentant nombre de riverains du site concerné, a donné mandat à sa présidente pour agir en justice contre la décision querellée (**Pièces 4-1**). Elle a un intérêt à agir incontestable puisque sa démarche est conforme à son objet social qui vise directement les nuisances liées à cette hélistation (cf. article 2 des statuts, **Pièce 4-2**). Conformément au pouvoir dont elle dispose, la présidente de l'association a mandaté Maître DALLET aux fins d'engager toute procédure tendant à contester la légalité de la décision entreprise (**Pièce 4-3**).

Madame COURTOIS à titre personnel, résidente de l'ILE D'YEU (**Pièce 4-4**, titre de propriété et **Pièce 4-5**, extrait de la taxe foncière visant sa résidence secondaire sur l'Ile d'Yeu), a également un intérêt à agir étant souligné qu'elle est riveraine immédiate de l'hélistation (cf. Plan-photo GOOGLE MAPS, **Pièce 4-6**). Elle a également mandaté Maître DALLET pour la représenter dans le cadre de cette procédure (**Pièce 4-7**).

I/ Sur l'illégalité de la décision attaquée pour défaut de motivation

L'article L126-1 du Code de l'environnement dispose que : « *Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.*

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement. (...)»

Le chapitre III du Code de l'environnement concerne la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement (cf. article L123-1-1) et vise notamment les enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement.

En l'espèce, l'arrêté ministériel du 4 juillet 2018 a pour objet d'autoriser la création d'une hélistation sur la commune de l'ILE D'YEU destinée à être agréée à usage restreint de sorte que le projet est soumis à étude d'impact et enquête publique en raison de l'incidence notable qu'il peut entraîner sur l'environnement.

Par conséquent une telle décision entre dans le champ d'application de l'article L126-1 du code précité.

⇒ Cet arrêté, qui ne comporte aucun motif, aucune condition de mise en œuvre, aucune prescription, ni aucune considération qui justifie le caractère d'intérêt général du projet autorisé et ne contient aucune des motivations prévues par les textes susvisés, sera dès lors considéré comme illégal et donc annulé.

Par ailleurs, l'arrêté parle de « *création* » d'une hélistation alors qu'il s'agit dans son application d'une régularisation d'une situation déjà existante comme cela sera développé ci-dessous et confirmé par le préfet de VENDEE lui-même, l'Autorité environnementale, la DGAC et même l'étude d'impact (cf. **Pièces 5-2, 6, 7, 8, examinées infra**).

L'intitulé de l'autorisation est donc erroné et trompeur, notamment parce que la régularisation n'existe pas et n'est pas visée officiellement dans le processus d'évaluation environnementale et d'enquête publique, ce qui constitue un élément supplémentaire de nullité de l'arrêté ministériel querellé.

II/ Sur l'étude d'impact qui est insuffisante :

Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure, et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude, que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative (CE, 6ème et 1ère sous-sections réunies, 14/10/2011, 323257).

En l'espèce, l'étude d'impact réalisée pour ce projet est datée du 25 mars 2015 (**Pièce 5**).

Elle n'est pas signée de sorte que l'on n'est pas en mesure de s'assurer de la réalité et de qualité de la personne qui était directement en charge de cette mission d'analyse. La seule mention en en-tête du nom de la personne responsable du pôle environnement de la société mandatée ne saurait suffire.

⇒ Cette omission entraîne la nullité de l'étude d'impact.

De plus, l'étude est ancienne et n'a été soumise à la population que près de deux ans plus tard en juillet 2017. Des documents complémentaires ont certes été ajoutés mais ils n'actualisent pas l'étude d'impact et sont très techniques, ils ne sont pas adaptés à une enquête publique.

L'étude d'impact répond à trois objectifs (cf. *Min. de l'écologie sur le cadrage préalable de l'étude d'impact sur l'environnement, 2004*) :

- aider le maître d'ouvrage public ou privé à concevoir un projet respectueux de l'environnement
- éclairer l'autorité chargée de l'instruction de la demande d'autorisation sur la décision à prendre
- informer le public et faciliter sa participation à la prise de décision

L'étude d'impact fait l'objet du processus plus global de l'évaluation environnementale et doit apporter les informations suffisantes et complètes pour apprécier de manière appropriée les incidences notables directes et indirectes du projet (article L 122-1 III du Code de l'environnement).

Par ailleurs, les articles R122-4 et R122-5 du Code de l'environnement disposent que l'étude d'impact doit notamment comprendre :

- un résumé non technique
- une description du projet (localisation, caractéristiques physiques, description des travaux de démolition nécessaires, exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement, caractéristiques de la phase opérationnelle, utilisation d'énergie, nature et quantité des matériaux et ressources naturelles utilisées, une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus (pollution de l'eau, de l'air et du sol, bruit, vibration, lumière, chaleur, radiation, etc.) résultant du fonctionnement du projet proposé
- une indication des principales raisons du choix du pétitionnaire eu égard aux effets sur l'environnement
- un scénario de référence c'est à dire une description de l'état actuel de l'environnement
- une description des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet

- une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement
- une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement
- une description des solutions de substitution raisonnables et une indication des principales raisons du choix effectué pour le projet soumis à l'examen, eu égard aux effets sur l'environnement et la santé humaine
- le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées
- une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement
- la dénomination précise de l'auteur de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation

L'étude d'impact qui décrit les aspects pertinents du projet à partir de l'état initial, les méthodes utilisées pour l'analyse des incidences du projet, les raisons du choix fait par le pétitionnaire, les mesures envisagées pour réduire ou éviter les effets négatifs du projet sur l'environnement, doit également présenter, outre les risques pour l'environnement (nature, population, architecture, etc...) , une comparaison avec d'autres hypothèses, la description des travaux à réaliser ainsi qu'une analyse des capacités financières du pétitionnaire (et de l'exploitant) et des coûts du projet notamment pour la collectivité.

Le projet et l'étude d'impact sont soumis pour avis à l'Autorité environnementale (Conseil général de l'environnement et du développement durable CGED).

Depuis 2017, de nouvelles dispositions permettent d'actualiser l'étude d'impact.

Le complément à l'étude d'impact doit être transmis pour avis à l'Autorité environnementale ; à défaut cette absence de transmission constitue une irrégularité qui nuit à l'information complète du public (*CAA Marseille 9è ch, 18 mars 2016, n° 14MA03823*).

De plus, la Directive européenne n° 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement a précisé (para n° 31 de la directive) que le rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement que le maître d'ouvrage doit présenter pour un projet comprend une description des solutions de substitution raisonnables étudiées par le maître d'ouvrage qui sont pertinentes pour ce projet, y compris, le cas échéant, un aperçu de l'évolution probable de l'état actuel de l'environnement en l'absence de mise en oeuvre du projet (scénario de référence), afin d'améliorer la qualité de la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement et de permettre l'intégration des aspects environnementaux à un stade précoce de la conception du projet (**Pièce 5-1**).

II-1/ Sur la propriété de l'ouvrage concerné :

L'étude d'impact indique en page 5 que le site concerné est divisé en deux propriétés : une partie appartient à la commune de l'Ile D'YEU et l'autre partie appartient à l'Etat.

Or, l'Etat n'a jamais été consulté en qualité de propriétaire et n'a jamais accepté d'être maître d'ouvrage ou porteur du projet ou des aménagements qui pourtant le concernent pour partie.

L'étude est ainsi menée comme si l'Etat avait donné son accord. S'agit-il du domaine privé ou public de l'Etat ? Aucune information à ce sujet.

L'absence d'avis d'un des propriétaires du site visé par l'hélistation rend l'étude incomplète sur un point essentiel qui concerne le patrimoine de l'Etat.

II-2/ Concernant l'analyse de l'état initial :

L'étude menée est très insuffisante et approximative en plusieurs points comme cela sera détaillé infra. En outre, elle ne permet pas à l'Autorité environnementale (dénommée ci-après AE) de donner un avis complet et positif sur le projet. La position très réservée de l'AE est ainsi donnée dans son avis (négatif en réalité) du 06 avril 2016 (**Pièce 6**).

II-2-1/ Sur la comparaison faussée entre l'état initial et l'impact du projet :

Il existe une confusion : l'étude évoque la création d'une hélistation ministérielle tandis que la commune maître d'ouvrage évoque quant à elle la régularisation d'une situation existante, c'est à dire une conversion de l'état existant.

La nuance est essentielle en ce qu'elle implique ou non une comparaison effective entre un état initial différent de l'état résultant du projet envisagé.

Le propre de l'étude d'impact est justement de mettre en avant l'impact que le projet est susceptible d'avoir sur l'état initial censé être différent.

S'il s'agit d'une conversion d'une situation existante, dans ce cas, l'étude d'impact ne joue aucun rôle utile ni informatif puisqu'il ne saurait exister un quelconque impact nouveau ou une comparaison entre une activité existante (dite initiale) qui serait en réalité la même que celle issue du projet objet de l'étude.

Le préfet de VENDEE dans son courrier du 1^{er} mars 2017 a expressément reconnu que le projet en cause « *a précisément pour objectif de régulariser la situation du dispositif existant qui, en l'état actuel, ne peut perdurer* » (**Pièce 5-2**).

Or, il est rappelé que la directive du 16 avril 2014 précitée, impose clairement que pour l'évaluation d'un impact du projet, il faut partir de l'état actuel de l'environnement *mais « en l'absence de mise en œuvre du projet »*.

⇒ Ainsi, le scénario de référence évoqué dans ce texte est celui qui devrait exister avant la mise en œuvre du projet.

En l'espèce, le scénario de référence est celui de l'état actuel déjà impacté par la mise en œuvre du projet sans autorisation depuis plus de 10 ans.

⇒ Par conséquent, l'étude d'impact est donc entachée de nullité dès le stade de la prise en compte de l'état qualifié à tort d'« initial ».

L'étude précise en page 4 du rapport que le trafic annuel est important et régulier de sorte qu'avant d'examiner le projet il appartenait à cette étude de renseigner le public sur le mode de fonctionnement actuel de l'hélistation préfectorale et de l'impact existant sur l'environnement et la sécurité.

Cette analyse était un préalable indispensable puisque l'activité actuelle n'est déjà plus celle d'une hélistation préfectorale (transports publics à la demande et donc avec une activité limitée) censée être actuellement exploitée sous cette forme. Or, l'activité actuelle et considérée comme « initiale » servant de référence est de fait celle d'une hélistation ministérielle c'est-à-dire commerciale. Cette activité actuelle est donc illégale depuis de nombreuses années et a déjà pu avoir un impact sur l'environnement, la santé et la sécurité humaine totalement négligée.

Cette difficulté est d'ailleurs soulevée par l'Autorité environnementale (dénommée ci-après AE) qui dans son avis (**Pièce 6**) confirme que l'hélistation préfectorale datant de 1986 ne valait que pour un usage restreint qui permettait d'accueillir uniquement un transport sanitaire et à la demande (page 5 avis AE, **Pièce 6**). Or, ajoute cette autorité, depuis plus d'une décennie, la société OYA Hélicoptères qui exploite l'héliport effectue des vols commerciaux de transport de passagers entre l'aérodrome de BEAUVOIR FROMENTINE et l'hélistation de PORT JOINVILLE.

Le trafic important et le fait que les horaires des vols soient fixes ne permettent pas de considérer cette activité héliportée comme du transport à la demande (voir également, circulaire du 6 mai 1995 qui définit les hélistations, **Pièces 2 et 3**).

En outre, les services de la DGAC ont en 2002 requalifié l'activité d'OYA de l'hélistation en "transport aérien régulier" (avis AE **Pièce 6** et avis DGAC de 2002 **Pièce 7**).

Dans ces conditions, l'étude d'impact devait dans un premier temps rappeler le caractère illégal de l'activité actuelle de la société OYA Hélicoptères qui ne respecte pas les limites de l'autorisation préfectorale et qui a transformé le site avec des conséquences sur l'environnement, sur la santé et la sécurité des personnes.

L'étude d'impact devait ainsi prendre comme référence de comparaison la situation telle qu'elle était avant la transgression de l'exploitant OYA (c'est-à-dire la situation autorisée par l'arrêté préfectoral de 1986, hélistation préfectorale) puis examiner les incidences d'une exploitation non autorisée depuis plus d'une décennie.

⇒ Il est ainsi étonnant de constater que l'étude d'impact prend comme situation de référence une situation totalement illégale. Cela fausse son analyse et trompe le public.

L'AE précise encore en page 9 de son avis (**Pièce 6**), que le maître d'ouvrage a choisi de retenir comme état initial la situation actuelle. L'état initial et l'état résultant de l'exploitation projetée sont donc identiques. La demande examinée dans cette étude d'impact n'est que la régularisation d'une situation illégale existante.

L'AE rappelle à nouveau dans la page 9 de son avis (**Pièce 6**) que l'activité actuelle est non autorisée et qu'au final, il n'est plus possible d'effectuer de comparaisons objectives et utiles entre l'état dit « initial » qui devait être celui d'une hélistation préfectorale avec des transports sanitaires à la demande et le projet qui n'est que la validation de la situation actuelle d'hélistation ministérielle avec des transports réguliers et commerciaux.

L'examen est ainsi incomplet et les études comparatives avant/après sont tronquées car elles examinent la même situation : situation de fait illégale /situation au regard du projet.

L'AE ajoute que devant une telle situation (comparaison faussée) il n'est plus possible de fournir les éléments correspondant à l'état initial (qui devrait être celui d'une hélistation préfectorale).

L'AE précise que le dossier n'apporte pas d'évaluations récentes (bruit, qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre...) permettant une comparaison avec une situation légale qui aurait dû être celle d'une hélistation de transports sanitaires à la demande.

De plus, l'AE souligne que l'activité qui y est menée par la société OYA HELICOPTERES est considérée comme dangereuse par la DGAC depuis 2002 (Pièce 7) : l'activité est menée à proximité immédiate d'un parking pour automobiles, d'un manège pour enfants et des stands forains. Le site n'est séparé que par des barrières simples facilement franchissables par des adultes, des enfants ou des animaux. Le terre-plein est très fréquenté en été et les conditions de sécurité sont "*totalelement inacceptables*" ajoute l'administration, "*tant en ce qui concerne la sécurité des personnes à bord de l'hélicoptère que pour la foule entourant l'hélistation*".

Le rapport de la DGAC concluait qu'il fallait transférer l'activité sur l'aérodrome distant de 3 KM environ ou de procéder à des aménagements importants de sécurisation avec éloignement des personnes et des voitures.

L'avis donné ensuite en mars 2015 de la DGAC (**Pièce 8**) ne remet pas en cause ce constat et donne simplement un accord sur le principe d'une hélistation sur l'île à PORT JOINVILLE puisque la situation existante ne saurait évidemment perdurer en l'état et qu'il faut au moins une régularisation pour assurer la sécurité en conformité avec une hélistation accueillant des transports réguliers commerciaux.

Mais il convient de préciser qu'en réalité, l'avis donné en 2015 par la DGAC n'est qu'un avis de forme sur le principe d'une ligne aérienne nouvelle au seul regard de la stricte sécurité aérienne (route ou trouée aérienne, installations internes à l'hélistation, qualifications du personnel navigant...). Les aspects concernant la sécurité à l'extérieure des installations aéroportuaires et l'intérêt et l'opportunité d'une installation à cet endroit, ne relèvent plus de la DGAC depuis 2009.

L'analyse du bien-fondé et des enjeux environnementaux du projet relève de l'AE, émanation du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui a repris les missions précédemment confiées à l'inspection générale de l'aviation civile et de la métrologie.

II-2-2 / L'impact sur l'environnement :

Concernant les paysages, l'étude d'impact, si elle rappelle que l'ILE D'YEU constitue en sa totalité un site inscrit depuis 1977, n'en tire aucune conséquence.

Elle se limite au seul examen d'un impact sur les ZNIEFF et à la zone de NATURA 2000 et ne prend comme élément déterminant que le critère de visibilité. A quoi sert donc l'inscription de l'île toute entière sur la liste des sites protégés et remarquables ?

Cette analyse est très insuffisante et incomplète.

Qu'en est-il de l'impact du survol de l'île ? Les seuls couloirs ou trouées prévus ne suffisent pas à l'analyse : il existe en effet déjà des survols commerciaux de l'île toute entière (visite touristique aérienne avec le tour de l'île) et les déplacements des hélicoptères peuvent aussi être dépendants des vents et de la météo.

Les conditions météorologiques peuvent les obliger à modifier les trajectoires de vols au-dessus d'une île qui reste de petite dimension.

Les trouées et couloirs aériens sont présentés dans l'étude d'impact en situation statique avec une météo constante et sans vent ni conditions météorologiques difficiles et sans prendre en compte les nécessaires survols touristiques qui complètent déjà l'activité de la société OYA, sans prendre en compte les événements portuaires et mouillages de bateaux de gros volume près du port (même s'il est précisé que certains navires ne peuvent accéder « en théorie » dans la zone prévue pour les manœuvres des hélicoptères).

Concernant la qualité de l'air, le dossier ne fournit pas d'évaluation d'impact comme le fait remarquer l'AE (page 9 de l'avis de l'AE, **Pièce 6**).

L'étude d'impact se contente d'évacuer le sujet en indiquant en page 8 de l'étude que *"la zone ne fait pas l'objet de mesures particulières de la qualité de l'air. De plus, aucune étude ne permet de quantifier la pollution engendrée par un hélicoptère..."*.

Il est noté que les riverains se plaignent d'odeurs de kérosène aux abords de l'hélistation ce qui atteste de problèmes identifiés localement. Pour autant, l'étude d'impact ne suggère aucune mesure de la qualité de l'air.

L'AE a recommandé fermement une telle étude préalable et se justifie en page 10 de son avis (**Pièce 6**).

Le dossier ne comporte pas non plus de mesures des émissions de gaz à effet de serre (dans l'état initial qui devrait servir de référence). Or, pour l'AE, une telle analyse n'est pas inaccessible (page 10 de son avis, **Pièce 6**).

Les compléments à l'étude d'impact réalisés en 2017 sont très techniques et n'ont pas permis, sans résumé non technique, d'informer utilement et suffisamment la population. L'administration elle-même n'a pu se positionner sur des compléments techniques apportés ensuite pour l'enquête publique.

Concernant le bruit : là encore, les mesures partent de l'existant, c'est à dire d'une situation illégale et qui correspond de fait déjà au projet à examiner. Les contrôles sont donc tronqués.

Le bruit est intégré voire comparé avec le bruit ambiant du port : mais cette comparaison est contre-nature car les bruits du port sont ceux habituels attachés à une vie locale, à une population majoritairement touristique et aux activités maritimes peu bruyantes. Cela n'a rien à voir avec un bruit ponctuel qui n'est manifestement pas rattaché à l'ambiance d'un port de pêche, qui capte naturellement toute l'attention par sa puissance sonore et son aspect incongru à cet endroit.

II-2-2/ Concernant les variantes sur l'implantation de l'hélistation ministérielle :

▪ L'étude d'impact ne fait aucune comparaison précise entre l'aérodrome et l'hélistation, aucune analyse coût/avantage.

Elle se contente de viser succinctement l'avis de la DGAC qui en 2002 avait préconisé le transfert de l'activité sur l'aérodrome, site où la sécurité est optimale avec des infrastructures d'accueil adaptées.

Pour autant, l'étude ajoute en fin de la page 10 qu'en terme de travaux, les deux sites demanderaient à être équipés mais sur ce point elle ne précise aucun chiffrage ni aucune précision sur ce qui est nécessaire, impératif, optionnel ou réalisable (sur les plans techniques, urbanistiques, environnementaux, financiers, et...).

L'avis de la DGAC n'est pas remis en cause dans l'étude d'impact mais le cabinet d'étude ne tire aucune conséquence du constat réalisé par l'administration ni de la proposition de transfert sur l'aérodrome. L'évacuation de cette hypothèse de transfert est faite par principe mais sans analyse comparative concrète. On constate à la lecture de l'étude d'impact que la validation de l'hélistation à PORT JOINVILLE est un postulat de départ et que toutes possibilités contraires sont écartées rapidement sans justification sérieuse.

L'état initial de référence pris en compte dans l'étude est la situation actuelle qui de fait, correspond déjà à une hélistation ministérielle telle qu'elle est projetée. Avec une telle approche erronée et d'ailleurs vivement contestée par l'AE, l'impact du projet est effectivement quasi inexistant.

Dans son rapport périodique du 26 juillet 2017 (**Pièce 9**) dont les requérants n'ont pu obtenir qu'un extrait de la part du maître d'ouvrage, la DGAC constate la persistance de manquements graves à la sécurité sur le site exploité actuellement et finalement, rejoint ses observations négatives de 2002.

L'AE dans son avis souligne (page 11 de son avis, **Pièce 6**) que le projet de transfert sur l'aérodrome était la variante privilégiée par la DGAC sans aucune hésitation.

Il était ajouté que le site de PORT JOINVILLE nécessitait des aménagements pour conforter une hélistation ministérielle, c'est à dire de transports réguliers commerciaux, des vérifications préalables, des études et des investissements coûteux alors même que l'aérodrome possède déjà les infrastructures et les équipements permettant d'accueillir les hélicoptères, accueil déjà existant puisque les appareils y sont stationnés la nuit. Les hélicoptères atterrissent et décollent donc déjà de cet aérodrome sans difficulté et chaque jour.

Les travaux nécessaires sur l'aérodrome seraient quant à eux aisés et très rapides à réaliser au vu des emprises disponibles, ajoute l'AE.

L'on peut ajouter à ce sujet que la facilité des travaux sur l'aérodrome résulte de l'absence de contraintes d'urbanismes ou environnementales et l'AE précise plus particulièrement que les nuisances sonores et olfactives seraient limitées sur ce site extérieur à la zone urbaine tandis qu'elles concernent une population urbaine plus importante à PORT JOINVILLE (zone en jaune sur la carte OACI nécessitant un survol à 3300 ft qui n'est pas respecté).

La question de la sécurité serait également réglée sur l'aérodrome, ce qui est loin d'être le cas actuellement sur PORT JOINVILLE et au vu du projet : l'AE parle d'un "*risque important pour la sécurité des personnes*", celles-ci pouvant se situer à quelques mètres seulement de la zone héliportée, faut-il le rappeler.

L'AE conclut clairement que "*la réalisation du projet ne permettra pas d'amélioration significative de cette situation*" (en fin de la page 11 de son avis, **Pièce 6**).

L'analyse des inconvénients des deux options apparaît déséquilibrée, ce qui est aussi confirmé par l'AE (page 12 de son avis, **Pièce 6**).

Très justement, l'AE constate également que les explications fournies dans l'étude d'impact pour privilégier l'hélistation sur le port sont peu convaincantes en réalité.

- Sur les voies d'accès aux sites : le tribunal notera que si l'étude d'impact prend soin de proposer des aménagements et améliorations pour justifier l'hélistation en revanche, elle se garde de faire des propositions d'améliorations pour faciliter l'accès à l'aérodrome. Une desserte de bus existe à proximité. Il suffirait de la rapprocher avec des horaires aménagés pour faciliter son accès.

Là encore, l'étude est déséquilibrée et partielle.

L'accès à PORT JOINVILLE n'est pas examiné comme si tous les usagers de l'hélistation (qui restent en nombre limité faut-il le souligner...) étaient domiciliés autour du port à quelques centaines de mètres de l'hélistation.

- Le profil des "usagers" de la société OYA n'est pas examiné.

Qui sont les utilisateurs de l'hélicoptère : combien sont-ils habituellement ? Pour quels besoins quantifiés ? Quelles sont leurs préoccupations et leurs contraintes nécessitant ce moyen de transport ? Aucune quantification (classification, pourcentage, périodicité, nécessités, etc...) et l'étude se contente de généralités.

L'étude par le à plusieurs reprises d'« usagers » ; or il s'agit de *clients* de la société OYA puisqu'il ne s'agit pas ici d'un service public. La confusion alimente une ambigüité sur l'utilité du projet comme s'il s'agissait de créer ou conserver un service public de transports ce qui n'est pas le cas.

Où sont domiciliés les utilisateurs-clients ? Ils peuvent évidemment être domiciliés sur toute l'île de sorte qu'il ne s'avère pas forcément plus aisé ou plus rapide de se rendre au centre du village de PORT JOINVILLE jusqu'à l'hélistation plutôt que de se rendre à l'aérodrome, notamment en période d'affluence dans le village ; le temps passé à se déplacer en centre-ville ou à se faire transporter peut s'avérer largement aussi long et compliqué que de se rendre directement à l'aérodrome situé à seulement à peine 3,5 KM...et facile d'accès. Certains clients ou services peuvent préférer l'accès par l'aérodrome au regard du lieu final de destination sur l'île et/ou de la facilité à récupérer un véhicule stationné en attente à proximité (accès sans encombre, absence de bouchons, absence de difficulté à trouver une place de stationnement, accès plus rapide en cas d'affluence touristique sur le port, etc...).

Ainsi, il est constaté qu'aucune étude n'a été menée sur ces clients appelés "usagers", ni sur leur domiciliation, ni sur leurs habitudes de déplacement, ni sur leurs besoins.

Encore une fois, tous les clients de l'hélistation n'habitent pas à proximité de l'hélistation et leur déplacement sur l'aérodrome ne s'en trouverait sans doute pas rallongé.

- Les conséquences financières n'ont pas non plus été examinées et il n'existe dans l'étude d'impact aucune évaluation financière, aucune analyse des coûts directs et des coûts induits notamment pour la collectivité.

Il est indiqué également qu'une analyse des coûts et des avantages pour la collectivité est requise par l'article L1511-2 du Code des transports lorsqu'il s'agit d'une infrastructure de transport. L'AE constate d'ailleurs également cette absence (page 14 et 15 de son avis, **Pièce 6**).

Il est avancé que le coût pour la collectivité sera très limité sans pour autant apporter la moindre précision chiffrée ni la description des aménagements tandis qu'il n'est envisagé que de vagues travaux de pose de barrières et de peinture.

Contrairement à ce qui est indiqué, le coût de la transformation de l'hélistation préfectorale en hélistation ministérielle est d'ores et déjà considérable. Des travaux de consolidation du sol en 2021 ont nécessité pendant 6 mois plusieurs très gros engins de chantier pour transporter des centaines de tonnes de pierres apportées du continent par bateaux spéciaux.

L'analyse de l'Etude d'impact reste très insuffisante au regard des textes relatifs au contenu de l'étude d'impact.

- Concernant les vols de jour et de nuit : il est évoqué des vols de jour mais le projet présente des vols en soirée prévus par OYA (cf. page 9 de l'étude, avec des vols en soirée d'ailleurs déjà réalisés). Jusqu'à quelle heure ? En été ? En hiver ? Les conditions de vol à vue sont assez librement évaluées notamment lorsqu'il s'agit de rentabiliser des vols commerciaux. L'impact sur la qualité de vie des habitants du port n'est pas non plus évoquée.

- Concernant les transports sanitaires : il n'existe aucun développement sur la notion de vol sanitaire. Il faut en effet distinguer les évacuations sanitaires par nature urgentes des transports sanitaires non urgents. Les évacuations sanitaires sont toujours faites par le SAMU ou la Sécurité civile. La société OYA n'effectue que des transports sanitaires et quand la météo le permet.

Comme il est indiqué dans l'étude d'impact, les transports sanitaires se font à partir de l'aérodrome, souvent de jour et systématiquement la nuit. Le projet ne changerait donc pas la situation actuelle.

Le projet de création d'une hélistation ministérielle ne se justifie que pour y développer une un trafic régulier commercial.

Les transports sanitaires, pour exister, n'ont pas besoin d'une hélistation ministérielle ; Il n'y a aucun rapport entre ces deux notions.

Il n'existe aucune description de ce qu'est un transport sanitaire, sa périodicité, ses impératifs, ses contre-indications et comment organiser au mieux de tels transports en privilégiant le bateau, bien souvent suffisants et permettant de limiter les frais médicaux. Cet aspect sera développé ci-après dans les observations sur le contenu de l'enquête publique.

- Concernant la sécurité des vols et les précautions prises :

Les circuits aériens (trouées) sont examinés comme s'il s'agissait de vols statiques et sans vent ni tempêtes, ni plafond nuageux. Cela reste très théorique et l'étude ne présente aucune simulation ni analyse des risques en situation réelle.

Il existe pourtant un risque important de crash et de percuter des obstacles (page 12 de l'étude). Le vol à vue augmente ce risque évidemment car s'agissant d'appréciation humaine, l'erreur est une composante majeure du risque ici (facteurs humains importants).

L'AE à juste titre constate (en page 12 de son avis, **Pièce 6**) que l'étude ne présente aucun scénario de panne avec évaluation des risques. Aucune probabilité n'est exposée ni aucune description des incidences ou des accidents cumulés éventuels. Seuls les moyens de prévention très limités sont présentés...mais aucune information en cas d'incendie des 540 litres de kérosène pouvant se trouver dans le réservoir par exemple...

Les mesures de prévention prises restent très insuffisantes selon l'AE.

- L'étude ne présente pas le matériel ni les appareils utilisés comme référence pour les examens sonores et de pollution. Les études ont-elles été réalisées avec ces mêmes appareils pris comme références ?_Quels seront les appareils utilisés ou susceptibles d'être utilisés par la société OYA ?

- L'étude cautionne un projet d'hélistation qui présente moins de garantie pour les personnes et l'environnement qu'une simple hélisurface à la campagne destinée à des vols ponctuels.

En effet, l'étude d'impact passe sous silence dans ses scénarii et ses comparaisons, le caractère contradictoire entre une hélisurface et une hélistation destinée à des vols réguliers plusieurs fois par jour en plein centre-bourg et au milieu d'un port de plaisance et de pêche, bondé de touristes tout autour à quelques mètres de distance qui plus est en période estivale, avec des activités ludiques et d'animation proximité immédiate (manège, promenades...).

Il est rappelé que les hélistances sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel hors agglomérations et rassemblement de personnes ou d'animaux. Le caractère occasionnel d'utilisation d'une hélistance résulte de l'existence de mouvements peu nombreux (nombre de mouvements annuel inférieur à 200 et nombre de mouvements journalier inférieur à 20, un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements ; cf. arrêté du 6 mai 1995 modifié par l'arrêté du 27 mai 2008 qui définit les seuils de trafic, **Pièce 2**)

Ainsi, jusqu'à 200 mouvements par an ou plus de 20 mouvements par jour, une hélistation est obligatoire ; en deçà, une hélistance suffit.

En cas d'utilisation d'une hélistance à moins de 150 mètres d'une habitation ou de tout rassemblement de personnes, à l'extérieur des agglomérations, les personnes ayant la jouissance des lieux concernés peuvent demander au préfet de faire cesser les nuisances phoniques répétitives.

→ Pourquoi faudrait-il 150 m de zone de sécurité (sans habitation ni rassemblement de personnes) pour une hélistance occasionnelle et moins de 10 m pour l'hélistation ministérielle de Port Joinville à utilisation intensive ?

L'utilisation d'une hélistance par un pilote ou un utilisateur donné peut être interdite par le préfet :

* s'il en résulte des nuisances phoniques ayant porté une atteinte grave à la tranquillité du voisinage ;

* s'il en a été fait un usage incompatible avec le caractère occasionnel de l'hélistance ;

A titre dérogatoire, une autorisation préfectorale peut être délivrée, à titre provisoire, pour la création d'une hélistance en agglomération ou lors d'un rassemblement de personnes ou d'animaux.

⇒ Il est étonnant de constater que l'étude d'impact ne s'est pas penchée sur un projet qui imposerait soi-disant moins de contraintes pour une hélistation que lorsqu'il s'agit d'une hélistance laquelle s'avère pourtant beaucoup moins impactante sur tous les points examinés.

▪ Sur l'intérêt privé du projet : l'étude d'impact et ses annexes n'exposent qu'une nécessité de confort pour la société OYA et les clients appelés "usagers" mais en aucun cas une nécessité. Il est rappelé que les transports sanitaires ne sont pas concernés par le projet puisqu'ils sont d'ores et déjà autorisés sur le site depuis 1986, que la plupart du temps ils ont lieu la nuit, qu'ils peuvent être programmées (or urgence) sur le site de l'aérodrome sans aménagement supplémentaire et qu'ils peuvent de toute manière se satisfaire d'une hélisurface et d'une zone quelconque en cas d'urgence vitale.

⇒ Il s'agit donc exclusivement d'examiner le projet au regard du seul aspect commercial, c'est à dire au regard de l'intérêt privé de la société OYA et non pas de l'intérêt général.

Les activités d'intérêt général (évacuation sanitaire, fret et autres transports de marchandises ou transports de courriers) ne sont pas concernées par une hélistation ministérielle et peuvent se limiter à une hélistation préfectorale de transports publics à la demande ou à une hélisurface) étant précisé que la plupart du temps, les transports se font par bateaux, beaucoup moins chers.

L'étude ne présente aucune comparaison entre les transports effectués par bateaux et ceux réalisés par hélicoptères : ni en coûts, ni en importance, ni en besoins.

L'étude n'examine pas non plus l'impact sur le respect de la concurrence entre l'activité de la société OYA et celles des bateaux de transports : OYA bénéficie d'un avantage apporté par la collectivité qui met à sa disposition un accès à PORT JOINVILLE, faussant ainsi le jeu de la concurrence entre sociétés privées de transports (la compagnie Yeu Continent qui assure la mission de Service Public de continuité territoriale a ainsi perdu le marché du transport des colis entre l'île et le Continent. Un manque à gagner qui doit être comblé par de l'argent public).

Aucune étude du fret ni de l'importance de l'hélicoptère dans le transport de marchandises ; aucune étude de l'importance du transport de personnes ; aucune étude du profil de l'utilisateur....

L'étude d'impact n'apporte aucun éclairage économique de la situation et la question de la survie de la société OYA est présentée de manière générale, sans aucun élément financier ni économique versé au dossier. Le devenir de la société OYA selon les hypothèses retenues n'est nullement étayé. L'opacité est totale sur la rentabilité de l'activité et celle du projet.

Le coût résultant d'un déplacement de l'activité sur l'aérodrome n'a pas non plus fait l'objet d'une étude précise quant à son impact sur le développement de l'entreprise OYA. Il n'y a que des généralités et des idées reçues mais aucun élément concret n'est apporté ni examiné à ce sujet. L'intérêt économique et financier est totalement occulté. Pourtant, si les éléments techniques concernant les nuisances sont toujours compliqués à réaliser et à expliquer avec clarté à la population, les éléments économiques, comptables et financiers d'une activité de transports doivent pouvoir être présentés facilement dans une étude d'impact. Cela est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit d'un projet destiné à l'activité d'une entreprise privée clairement identifiée.

La capacité de l'entreprise OYA à assumer ce projet de développement commercial n'est même pas examinée. Si le maître d'ouvrage est la commune, le bénéficiaire du projet est la société OYA. En réalité, le pétitionnaire est à la fois la commune mais aussi cette entreprise.

Il est avancé dans l'étude d'impact le risque d'un coût majoré du transport en cas de déplacement de l'activité trois kilomètres plus loin sur l'aérodrome. Mais cela concernera quels usagers ? Ceux qui payent déjà le prix fort d'un tel déplacement en hélicoptère ne pourront-ils pas assumer le surcoût de quelques euros ? On en doute. S'agit-il de déplacements de confort ou de besoin vitaux ? Pour le confort et les usagers « pressés » peut-on concevoir qu'un surcoût de quelques euros serait rédhibitoire sur un coût du billet déjà actuellement élevé ?

Par rapport à d'autres habitants de l'île, ils peuvent évidemment décider de prendre le bateau moins cher et qui constitue une activité de transport tout aussi efficace et honorable.

L'étude présente le projet comme s'il n'existait pas d'alternative. Or, les autres îles comparables vivent normalement sans héliportation en pleine centre-ville, là où la densité de la population est la plus forte, et avec des transports de personnes et des marchandises par bateaux très bien organisés.

Il n'est pas démontré par l'étude que l'activité de la société OYA est nécessaire au développement économique de l'ILE D'YEU. Quel est l'impact de son attrait touristique ? Aucune information précise n'est versée au débat. Il n'y a que des généralités.

L'intérêt du projet n'est fondé que pour le confort d'un nombre de clients limités et pour l'intérêt économique exclusif de la société OYA.

Par ailleurs, il n'est démontré aucun argument justifiant avec sérieux l'utilité du projet pour l'intérêt général.

▪ Sur la pertinence et la finalité plus générale du raisonnement présenté dans l'étude d'impact : finalement, l'étude d'impact considère, au regard des critères et besoins retenus et des contraintes considérées comme mineures, qu'une hélistation ministérielle répond à un réel besoin et se justifie pleinement.

Autrement dit, au vu du raisonnement tenu dans cette étude d'impact (et par la suite par le commissaire enquêteur) un tel projet peut aussi voir le jour dans n'importe quelle commune. Une commune et même un village serait ainsi fondé à installer une hélistation ministérielle avec une activité de transports commerciaux réguliers en plein centre-ville pour faire gagner aux utilisateurs privilégiés quelques minutes et quelques Kms.

Un tel projet s'il aboutissait, justifierait dès lors la création d'hélistations commerciales dans les centres-villes et centre-bourgs et pour toutes les îles évidemment.

Un tel projet serait donc légitime par exemple, sur le port de LE PALAIS à BELLE-ILE, sur le port de l'ILE DE GROIX, etc...).

Le sérieux et la crédibilité de cette étude posent évidemment question.

III/ Sur l'insuffisante motivation des conclusions du commissaire enquêteur

III-1/ Les principes sur la validité des conclusions d'un commissaire enquêteur

L'article L123-1 du code de l'environnement, modifié par l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016, dispose que "*l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.*"

L'article L123-13 (modifié par LOI n°2018-148 du 2 mars 2018) précise :

"I. - Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision

(...)

A la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Le coût de cette expertise complémentaire est à la charge du responsable du projet."

L'article L123-15 (modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016) ajoute:
"Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet."

Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage.

Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics par voie dématérialisée sur le site internet de l'enquête publique et sur le lieu où ils peuvent être consultés sur support papier."

L'analyse du commissaire-enquêteur doit porter sur l'intégralité des observations recueillies au cours de l'enquête, que celles-ci aient été directement consignées par les intéressés sur les registres ou adressées par écrit (CE 14 novembre 1980, *Ministre de l'Intérieur c/ Collombon et autres*, N° 14.601, *Lebon* 1980 p. 430).

L'avis du commissaire enquêteur peut être accompagné de recommandations qui sont des suggestions ou critiques que l'autorité compétente n'est pas tenue de prendre en considération (CE 23 févr. 2000, n° 200116; CAA Nancy, 8 janv. 2007, n° 05NC00586).

Toutefois, une réserve du commissaire enquêteur sur l'une des caractéristiques essentielles du projet justifie la requalification de l'avis favorable en avis défavorable. Par exemple :

- un avis favorable sur un projet de centre de tri de déchets qui recommande d'aménager un rond-point sur la route pour améliorer l'accès au site et de recentrer le bâtiment afin de l'éloigner des voies ferrées, doit être regardé comme défavorable, CE 18 oct. 2013, n°366508)

Cet avis doit être motivé et clairement exprimé (CE 15 nov. 2006, n° 285658).

Le décret du 14 mai 1976 impose que les conclusions du commissaire enquêteur soient motivées. « *La connaissance des motifs des décisions permet aux intéressés de mieux apprécier s'il y a matière à réclamation ou à recours, tandis que le travail du juge, s'il est saisi, est facilité, de même que, le cas échéant, celui du supérieur hiérarchique ou du médiateur.* » (René CHAPUS., Droit administratif général, Montchrestien, 4ème Edition T. 1 p. 707)

Aux termes de la loi du 11 juillet 1979, motiver un acte c'est énoncer, par écrit, les considérations de droit et de fait qui constituent le fondement de la décision.

Les critères permettant de conclure à une motivation suffisante des conclusions ont été dégagés par la jurisprudence.

Le commissaire enquêteur est tenu, dans la rédaction de ses conclusions, de se garder des formules générales et stéréotypées.

Il doit au contraire établir que son avis se fonde sur une appréciation précise et détaillée des circonstances particulières de l'espèce ainsi que des observations suscitées dans le public par le projet.

Même s'il n'est pas tenu de répondre point par point à chacune des observations formulées (CE 20 février 1991, M. Poirier Coutensais, Req. n°88.308), s'il peut en faire une analyse synthétique (TA Montpellier, 11 mai 1992, Comité de sauvegarde du patrimoine du pays de Montpellier c/ Préfet de la région Languedoc-Roussillon, Préfet de l'Hérault, Req. n°8618429), il doit néanmoins faire apparaître que l'enquête a porté sur l'intégralité du projet et que les réactions et observations des intéressés ont été prises en compte (TA Toulouse 21 décembre 1987, Commune de Portet-sur-Garonne, Req. N°86.1415).

L'avis est insuffisamment motivé si le commissaire enquêteur considère n'avoir aucun commentaire à présenter s'il se borne à renvoyer au dossier élaboré par le pétitionnaire en réponse aux objections émises lors de l'enquête publique (CAA Nancy 1^è ch. 9 juin 2011 n° 10NC01275).

De même n'est pas considéré comme une motivation suffisante, un document analysant sommairement les différentes observations recueillies, proposant quelquefois une solution et concluant que le projet paraît cohérent, alors qu'aucune synthèse donnant un avis personnel sur le projet n'est fournie (CAA Nantes, 2^è ch, 3 févr. 2009, n° 08NT00877).

Le commissaire enquêteur doit se prononcer sur les réserves émises ; dans le cas contraire, il ne peut être regardé comme ayant formulé des conclusions motivées donnant son avis personnel (CE 14 nov. 2012, n° 342327).

Le commissaire enquêteur, s'il s'approprie certaines observations de l'étude d'impact ou du pétitionnaire du projet, doit néanmoins formuler un avis personnel et circonstancié pour considérer que la motivation est suffisante (CE 18 juin 2003, n° 224761 ; CAA Nancy 1^è ch., 13 févr. 2014, n° 13NC01047; CE 1^{er} mars 2013, n° 340859).

Des considérations générales ne peuvent constituer un avis motivé. Par exemple, n'est pas motivé l'avis favorable du commissaire enquêteur qui se borne, s'agissant de l'impact du projet sur la gestion de la ressource en eau, à indiquer que l'alimentation de la population en eau potable d'excellente qualité est non seulement utile mais absolument nécessaire et s'agissant de l'usage et des droits d'eaux, que ceux-ci ne pourront intervenir que s'ils sont conformes à la réglementation (CAA Nantes 2^è ch., 20 janv. 2012, n° 10NT01160).

N'est pas motivé l'avis constitué de propos généraux en faveur d'une "*amélioration incontestable*" (CE 10 déc. 1990, n° 94523).

Même s'il n'existe pas de formalisme absolu quant à la manière de rédiger les conclusions, le commissaire enquêteur doit non seulement respecter une certaine trame et notamment rappeler l'objet de l'enquête et ses éléments essentiels (type d'enquête, durée, résumé comptable des observations du public, ambiance générale...) et se livrer à une analyse personnelle du projet mais aussi opérer un bilan avantages/inconvénients du projet soumis à enquête.

La motivation du commissaire enquêteur doit indiquer avec une précision suffisante les raisons qui l'ont conduit à donner un avis favorable ou défavorable ; elle doit présenter un caractère personnel.

La motivation de l'avis doit révéler une connaissance précise et détaillée du dossier. (TA Rouen 4 septembre 1987, M. André Eutrope c/ ministre de l'Industrie, des P et T et du Tourisme, Req. n°9056). Il apparaît que, plus le projet soulève d'objections, plus les exigences relatives à la motivation de l'avis apparaissent caractérisées.

Inversement, un avis assorti de suggestions, sans qu'il soit précisé si ces propositions constituaient des réserves conditionnant le caractère favorable de l'avis ou sans qu'aucune considération ne permette d'expliquer cette prise de position favorable du commissaire enquêteur et sans que le contenu de son rapport ne permette davantage de la justifier, est considéré comme entaché d'irrégularité. (TA Orléans 15 décembre 1992, M. Serge Leprince et M. Michel Poulet, Req. n°9078 et s.).

Il doit absolument s'abstenir de se borner à entériner les préoccupations de l'administration (TA Lyon 14 mai 1990, Mme Durand-Terrasson, Lebon 1990 T. p. 1030 ; Rec. jur. TA et CAA 1990, p. 452 n°337) ou les opinions dominantes recueillies.

Par exemple, dans un arrêt n°02/1022 Association de sauvegarde des quartiers Puech-Petit, Lavazière, Le Verbial et Association qualité de vie environnement c/ Préfet du Tarn, le Tribunal administratif de Toulouse a affirmé qu' « *en se bornant, pour justifier son avis favorable et ses recommandations, à se référer aux observations du public, sans indiquer à aucun moment les raisons pour lesquelles il estime, compte tenu des avantages et inconvénients du projet, celui-ci d'utilité publique, la commission d'enquête n'a pas motivé ses conclusions; cette irrégularité est de nature à entacher d'illégalité l'arrêté portant déclaration d'utilité publique.* »

Dans les conclusions finales, le commissaire enquêteur ne doit pas se borner, pour justifier un avis favorable, à se référer aux observations du public, sans indiquer les raisons pour lesquelles il estime devoir donner cet avis, compte-tenu des avantages et des inconvénients du projet (TA de Toulouse n° 02/1022 Association de sauvegarde des quartiers Puech Petit et autres...).

III-2/ En l'espèce, le rapport du commissaire enquêteur est entaché de nullités :

Le rapport d'enquête publique a été établi par Mme BELIN le 03 octobre 2017 **(Pièce 9)**.

Ci-après le commissaire enquêteur est aussi indistinctement appelé "Mme BELIN" ou encore "l'enquêtrice".

III-2-1/ Sur la situation initiale prise comme référence et l'objet du projet :

Le commissaire enquêteur ne parle plus de création mais de conversion d'une situation existante et considère que l'étude du projet doit être réalisée en partant de l'état actuel qui serait l'état initial (page 7 de son rapport).

Sur le plan de la méthodologie, le commissaire enquêteur fait une erreur d'analyse importante puisqu'il part d'une exploitation existante qui est illégale, à savoir une exploitation de ligne régulière et non celle autorisée pour une hélistation préfectorale, de transport public à la demande comme cela a été expliqué supra (cf. analyse de l'étude d'impact).

⇒ Le rapport d'enquête ne tient ainsi absolument pas compte ni de l'avis de l'AE ni de celui de la DGAC de 2002, ces avis n'ayant pas été remis en cause par les constatations ultérieures sur l'activité elle-même.

⇒

Le simple fait dans l'étude d'impact de considérer qu'il s'agit bien d'une conversion d'une situation existante plutôt que de la création d'une activité nouvelle et d'une augmentation du trafic, aurait dû alerter le commissaire enquêteur sur cette difficulté majeure.

L'analyse de Mme BELIN sera ainsi complètement faussée puisqu'elle part de l'état initial illégal qui correspond déjà au projet qui lui est soumis. Par conséquent, toute comparaison entre un état initial et l'impact à venir du projet n'a plus de sens ni de raison d'être.

⇒ Ce postulat de base entache l'objectivité et la pertinence du raisonnement qui sera suivi par le commissaire enquêteur.

Également l'avis du commissaire enquêteur est insuffisamment motivé sur cette caractéristique essentielle du projet en ce qu'il ne répond absolument pas à l'avis de l'Autorité environnementale sur ce sujet et l'existence de fait de l'hélistation telle qu'elle est projetée ni aux observations des opposants au projet, difficulté qui constitue pourtant un de leurs arguments forts à l'époque de l'enquête publique.

La demande vise ainsi à valider une situation illégale qu'aurait dû relever le commissaire enquêteur puisqu'il appartenait au préfet depuis au moins dix ans de retirer à la société OYA l'autorisation d'exploiter l'hélistation de PORT JOINVILLE au motif que cette société en faisait un usage abusif. L'arrêté du 8 mai 1995 prévoit que pour ce motif d'abus, le préfet doit retirer cette autorisation ; plus généralement, le préfet fait ainsi application de son devoir de faire respecter la sécurité des populations (décret du 29 avril 2004, art. 10 et 11).

L'article L2215-1 du CGCT prévoit que le préfet peut prendre toutes les mesures nécessaires en cas d'inertie des collectivités à ce sujet.

Dans ce dossier, le préfet aurait dû faire cesser l'activité de la société OYA depuis au moins l'année 2002, date du rapport circonstancié de la DGAC et à tout le moins, après l'avis de l'AE en 2016.

Le rapport de Mme BELIN ne pouvait pas passer sous silence le fait que l'Autorité environnementale, la DGAC et nombre d'opposants au projet ont mis en évidence l'existence de cette situation illégale au profit de la société OYA depuis au moins 10 ans, laquelle société a dévoyé l'autorisation qui lui avait été donnée et qui était limitée au transport sanitaire à la demande, en activité purement commerciale.

En page 37 du rapport, il sera constaté que le commissaire enquêteur ne donne pas d'avis sur les préconisations de l'AE et se limite seulement à écrire : "*L'avis de l'Autorité environnementale a préconisé des études complémentaires qui ont été effectuées et versées au dossier d'enquête*" (sic).

En page 46, le commissaire enquêteur ne donne pas d'avis (cf. "*dont acte*" est-il seulement écrit) sur la position de l'AE ni sur celle de la DGAC-CRGEA. Le manquement dans l'analyse est flagrant.

L'avis de l'AE est essentiel à la validité du projet et le rapport d'enquête ne fait pourtant que renvoyer l'analyse des points cruciaux à "des études" que Mme BELIN n'examine finalement pas et sans prendre position.

III-2/2 Sur le maître d'ouvrage et le propriétaire du site concerné :

Autre postulat de Mme BELIN : le pétitionnaire est la commune ; or, il a été souligné dans l'étude d'impact que le site appartient à deux propriétaires, la commune pour une part et l'Etat pour l'autre part. Qu'en est-il de la position de ce dernier propriétaire foncier ?

Quelle est la nature du site pris dans sa globalité ? Domaine public ou privé en partie ? Quelle convention d'occupation existe entre la société OYA et la commune de l'ILE D'YEU mais aussi avec l'ETAT ?

Quelle incidence sur le patrimoine foncier de l'Etat. Qui sera autorisé à réaliser des travaux ?

Aucune précision n'est apportée à ces questions qui auraient dû servir de point de départ de l'analyse du commissaire enquêteur ?

Comment en effet, valider un projet qui repose sur une situation manifestement illégale et sans cadre juridique ni administratif ?

Sur ce point essentiel puisqu'il touche au patrimoine (public ou privé des personnes publiques impliquées), le rapport d'enquête publique n'est pas motivé.

III-2-3 / Sur le cadre juridique de l'exploitation du site de PORT JOINVILLE,

Le porteur du projet est la commune de l'ILE D'YEU mais le site concerné sera mis à disposition et exploité par une société privée, la société OYA HELICOPTERES.

Le cadre juridique et administratif à venir pour une exploitation régulière avec de nouvelles infrastructures réalisées par la commune (du moins c'est ce que suppose le commissaire enquêteur) n'est pas examiné. Or, il s'agit de la mise à disposition d'un ensemble d'infrastructures et d'immeubles publics (si l'on considère qu'il s'agit du domaine public, ce qui n'est pas précisé dans le dossier...) au profit d'une société privée et pour un usage qui se veut « *d'intérêt général et collectif* » comme l'indiquera Mme BELIN dans ses conclusions finales (cf. dernière page de ses conclusions avec avis favorable, page 61 : « *le projet de création d'une hélistation ministérielle à Port Joinville est d'utilité collective et d'intérêt général* » (sic).

Dans ces conditions, quel cadre a été choisi pour l'exploitation ? Délégation de service public ? Concession ? Mode d'occupation du domaine public ? Perception d'une redevance ?

Ces informations sont essentielles au public et aux contribuables car ils déterminent aussi la viabilité du projet, sa légalité, sa pérennité et la participation des fonds publics (et donc du contribuable) à une activité privée.

A partir du moment où le maître d'ouvrage procède à des travaux et investissements au profit d'une activité de transport avec occupation d'infrastructures publiques, il convient de formaliser un contrat liant l'exploitant à la collectivité.

⇒ Le rapport d'enquête public passe sous silence le cadre juridique, le cadre contractuel et financier.

En page 36 du rapport, la société OYA explique qu'elle n'est pas prestataire de la commune et que celle-ci n'a aucun droit de regard sur ses activités et les marchés passés avec ses clients. Cependant, le commissaire enquêteur ne s'interroge pas sur les relations qui doivent nécessairement exister avec la commune. Le droit d'utiliser les installations communales d'hélistation est évidemment encadré mais on ne sait pas comment.

L'absence de curiosité de Mme BELIN est très étonnante sur cet élément essentiel du dossier.

Ce défaut d'information du public et ce défaut de curiosité du commissaire enquêteur rend le rapport très incomplet et insuffisamment motivé.

Tout est présenté comme si la société OYA bénéficiait gratuitement pour son activité commerciale de l'hélistation et des structures à venir...

Le projet étant envisagé pour la société OYA , celle-ci détient-elle un monopole sur l'occupation de ce domaine (que l'on suppose en totalité comme étant le domaine public ?

Dès lors, quelle légitimité de ce projet au regard des règles de concurrence en matière de transports ? Une telle ligne régulière bénéficiant ainsi de structures publiques financées sur des fonds publics ne saurait sauf intérêt général avéré, conduire à fausser les règles de concurrence loyale entre les entreprises de transports, qu'il s'agisse de concurrents susceptibles de proposer un accès aérien également ou des sociétés de transports maritimes.

Il existe, à défaut de précisions dans le dossier soumis à Mme BELIN, un réel risque de mise en cause de la collectivité pour complicité d'actes de concurrence déloyale au préjudice des autres compagnies de transports de passagers que ce soit par voie maritime ou aérienne.

Quid d'une demande d'autorisation d'utilisation de l'hélistation présentée par une autre société de transports aériens ?

III-2-4/ Sur les capacités de la société exploitante (OYA) et les garanties apportées :

Le commissaire enquêteur ne s'interroge pas non plus sur la garantie financière de l'exploitant OYA ? Un tel projet qui va engager des travaux et aménagements (non chiffrés) mais que l'on suppose conséquents, est-il envisageable sans s'assurer au préalable des capacités financières et plus généralement économiques de la société exploitant le site ?

Peut-on envisager de tels aménagements publics et de telles contraintes notamment pour la collectivité sans que l'utilisateur (et exploitant de fait) n'apporte la moindre garantie économique et financière... ?

A toutes ces questions qui auraient dû ouvrir la réflexion du commissaire enquêteur, il n'y a aucune interrogation, aucune réponse ni information dans son dossier ni dans l'étude d'impact. Ces dossiers sont donc manifestement très incomplets.

Le commissaire enquêteur refuse d'ailleurs de verser les éléments financiers de la société OYA au motif que cela serait confidentiel et qu'ils n'ont pas à être divulgués au public (sic!) (page 17 et 59 du rapport).

Outre le fait que les bilans des sociétés doivent être publiés et n'ont pas de caractère secret contrairement à ce que croit le commissaire enquêteur, ces éléments sont essentiels à l'analyse de l'intérêt et du projet puisqu'il implique une mise à disposition du domaine public, des aménagements publics, des restrictions à la liberté de circuler et des investissements à la charge du contribuable.

⇒ La capacité financière de l'exploitant est donc une composante essentielle à la viabilité du projet. Rejeter cette question constitue un manquement grave dans l'analyse du commissaire enquêteur.

III-2-5 / Le risque économique et financier

Sans aucune base de discussion, il est difficile de se projeter et d'émettre un avis. Cependant, Mme BELIN s'y risque par une réflexion gratuite et sans aucun élément.

En page 23 du rapport, il est évoqué le risque pour les finances communales mais celui-ci est mis en parallèle avec le risque pour la pérennité de la société OYA, sans que l'on sache sur quels éléments l'enquêteur se fonde pour analyser sérieusement ces aspects.

Mme BELIN met de surcroît sur le même plan l'intérêt privé et l'intérêt général, l'intérêt général semblant s'effacer au moins financièrement devant l'intérêt privé.

L'avis du commissaire enquêteur n'est ainsi pas motivé et ne relève que de considérations générales, reprenant simplement l'étude d'impact qui est systématiquement favorable au projet.

Les réflexions du commissaire enquêteur ne reposent sur aucun document qui permettrait d'examiner la fiabilité de la société OYA et la faisabilité des mesures à prendre pour rendre le projet acceptable.

Sa position est récurrente en page 32 et 33 sur ce sujet. Ses remarques ne sont alimentées d'aucune pièce d'aucune étude, d'aucun élément.

Le commissaire enquêteur maintient une opacité totale sur la question financière qui concerne OYA. Aucune indication sur la rentabilité actuelle et sur celle qui est attendue et un refus affiché de ne pas répondre aux attentes du public.

L'idée d'une taxe ou redevance pour exploiter un domaine public n'est pas non plus évoquée par le commissaire enquêteur ; par contre, elle considère qu'une taxe d'atterrissage supplémentaire en cas de transfert de l'activité sur l'aérodrome serait une charge pénalisante pour la société OYA. Aucune donnée économique et comptable n'est apportée à ce raisonnement très personnel et non étayé. Aucune comparaison n'est ainsi possible entre les différentes variantes...

L'activité de l'aérodrome géré par la chambre de commerce et d'industrie de VENDEE, n'est pas non plus une préoccupation du commissaire enquêteur. Elle risque de souffrir d'une création d'une telle hélistation venant concurrencer l'aérodrome. Mme BELIN ne s'interroge pas sur la nécessité de renforcer au contraire les investissements publics sur l'aérodrome.

En page 54, les conclusions sur les incidences financières ne sont pas étayées, hormis des considérations générales là encore et toutes personnelles, des postulats et termes financiers sans consistance qui ne sauraient constituer un avis motivé et illustré.

Une taxe d'atterrissage sur l'aérodrome serait-elle plus élevée que la taxe que devra nécessairement fixer la commune pour l'utilisation de l'hélistation, sauf à considérer encore que c'est le contribuable local qui doit supporter le coût de l'aménagement et de l'entretien de l'hélistation destinée à une activité privée ? La société OYA paye-t-elle au moins des impôts sur l'île ? Nous n'en savons rien puisque Mme BELIN se refuse à évoquer la situation financière de OYA.

L'avis de la chambre de commerce et d'industrie (ann. 12 du rapport) n'a fait l'objet d'aucune remarque de la part du commissaire enquêteur.

Cet avis est pourtant intéressant puisque le commissaire enquêteur n'hésite pas à considérer que le choix de l'aérodrome serait mauvais sur le plan financier sans apporter de justificatifs à ses affirmations.

C'est d'autant plus dommageable à la clarté du dossier que Mme BELIN n'hésite pas à écrire par contre (cf. page 60) que l'aérodrome affiche un déficit ce qui ne serait pas le cas de l'hélistation : cette observation est gratuite, non justifiée et sans intérêt. Mme BELIN évoque un déficit de l'aérodrome (pourquoi sur ce point, ne veut-elle pas évoquer d'éventuelles taxes légitimes ou encore de subventions ?) mais se refuse à verser au dossier les résultats de la société OYA...L'analyse est déséquilibrée volontairement ici. Deux poids, deux mesures...

Le commissaire enquêteur n'hésite pas à suggérer clairement qu'il appartient plutôt à la chambre de commerce et d'industrie de financer l'hélistation à PORT JOINVILLE plutôt que de faire supporter à la société OYA le surcoût de sa propre activité sur l'aérodrome.

Ces remarques de Mme BELIN conduisent les requérants à s'interroger sur l'impartialité de ce commissaire enquêteur qui semble totalement dévouée à la société OYA quels que soient les points soulevés.

**III-2-6/ Sur l'absence totale d'analyse
de l'activité de la société OYA et de sa clientèle :**

Ne s'agissant pas d'un service public il est erroné de parler d'"usager". La plupart des utilisateurs de l'hélicoptère sont des clients de la société OYA.

Il n'existe non plus aucune interrogation sur l'importance de la fréquentation de l'hélicoptère par professions, par activités professionnelles, par services publics, par les touristes et par les habitants de l'île. Aucun chiffre n'est apporté, aucune étude n'est menée sur la réelle fréquentation de OYA ni sur les profils de ses clients.

Si certains sont identifiables comme résidents sur l'île, aucun profil de la clientèle n'est présenté : celle-ci est-elle une clientèle "pressée", dont les besoins sont à relativiser ? Ou encore une clientèle qui utilise l'hélicoptère par simple confort et qui est en mesure de payer le prix et ce, même s'il est augmenté de quelques euros supplémentaires en cas de taxe d'atterrissage sur l'aérodrome ?

Aucune interrogation sur l'implantation de la clientèle de la société OYA sur l'île: tous les clients n'habitent pas à PORT JOINVILLE et les lieux d'installation des clients sont peut-être répartis sur l'île de sorte que l'aérodrome peut s'avérer aussi bien placé que l'hélistation au milieu du port...Pour nombre d'utilisateurs, l'accès à l'aérodrome peut être plus aisé...Tous ne sont pas résidents à PORT JOINVILLE à quelques centaines de mètres de l'héliport.

Aucune étude à ce sujet ; aucune information ; seulement des considérations générales sans support objectif.

Il existe également une absence totale d'analyse du fret qui est pourtant, selon un postulat du commissaire enquêteur, considéré comme dépendant de l'activité de OYA. Or, il n'est apporté aucune précision à ce sujet ni sur l'importance et le coût du fret par hélicoptère. Comment font les autres îles qui ne disposent pas de fret héliporté ? Cette question n'a pas été traitée non plus.

La comparaison avec le transport maritime n'a pas été menée. Cette comparaison est d'autant plus nécessaire que l'activité de transports de marchandises par hélicoptère vient concurrencer directement celle des sociétés de transports maritimes tandis que l'hélistation est mise à dispositions sans contrepartie au profit de la société OYA ce qui peut fausser les règles de concurrence et constituer un acte déloyal.

Dire que l'activité de OYA est nécessaire au fret sans expliquer ni illustrer cette nécessité, sans donner une information sur l'importance du trafic à ce sujet ni sur la régularité et le profil de la clientèle concernée, constitue une prise de position non motivée et un défaut d'information du public.

III-2-7 / Sur la sécurité :

A de nombreuses reprises, les remarques du rapport d'enquête confinent souvent à des brèves de comptoir, à des réflexions de café du commerce.

Les avis du commissaire enquêteur sont totalement fantaisistes et dénués de pertinence. Par exemple : justifier de la prise en compte de la sécurité par l'exploitant OYA en mettant en avant le fait que les pilotes "*n'ont pas envie, non plus de se crasher*" (sic ! page 25), ou écrire que les « pilotes sont sympathiques », ne sauraient évidemment constituer des avis sérieux et responsables de la part d'un commissaire enquêteur...

En page 50 du rapport, le commissaire enquêteur constate que les installations de sécurité sont nettement insuffisantes alors que précédemment elle considérait que les aménagements faits suite aux recommandations de l'AE depuis 2016 étaient suffisants et justifiaient la conformité du site. Contradiction manifeste ici.

La commune voulant maintenir les activités de loisirs à quelques dizaines de mètres de la piste de l'hélistation, il est étonnant de constater que le rapport d'enquête publique n'en tire aucune conséquence. La sécurité étant un élément essentiel du projet, l'avis aurait dû être réservé. L'idée avancée par Mme BELIN consistant à créer un nouveau parking n'a été validé par quiconque et n'est qu'un vœu personnel qui ne saurait constituer une garantie pour la population.

Le rapport est ici en contradiction : d'un côté un constat d'insécurité évidente et l'absence de mesures destinées à protéger la population et de l'autre une validation du projet en l'état et des préconisations toutes personnelles et non programmées par la commune, maître d'ouvrage.

Le commissaire enquêteur suggère donc de déplacer les activités et de créer un nouveau parking... Quel coût ? Quelle faisabilité ? Pourquoi restreindre les activités de tourisme et de loisirs pour préserver l'activité de la société OYA ?

La notion de danger semble échapper à Mme BELIN et les centaines de personnes présentes tout autour du site à seulement quelques dizaines de mètres ne semblent pas l'inquiéter. Certes, élargir le périmètre de sécurité au sol est une hypothèse mais dans ce cas que devient l'attractivité du port et que penser alors de la soi-disant facilité d'accès à l'hélicoptère présentée comme un atout qui deviendrait alors plus difficile ?

Comment protéger les résidents et les touristes qui se promènent sur le port, sur la jetée, sur le brise-lames et tout autour de l'hélistation, par exemple ?

Finalement, en matière de sécurité, le commissaire enquêteur préconise la pose de barrières et de déplacer plus loin les activités normales du port, ludiques et de tourisme. Bref, pour faciliter l'entreprise OYA, Mme BELIN préconise de modifier l'attractivité de PORT JOINVILLE et de créer par exemple, un nouveau parking plus éloigné ; déplacer le manège des enfants, interdire certains lieux de promenade sur le port... Mais à quel endroit ?

...Et Mme Belin nous indique dans le même rapport que les coûts de transformation de l'hélistation préfectorale en hélistation ministérielle seront faibles.

Toutes ces solutions ont été refusées par la commune qui au contraire, a le projet d'agrandir le parking actuel.

Cela n'empêche par Mme BELIN de donner un avis favorable, en contradiction avec ses propres recommandations ci-dessus ! Cela n'est pas sérieux.

La réflexion du commissaire enquêteur sur la question de sécurité est très succincte, contradictoire, sans recul ni pragmatisme.

Concernant l'avis de la DGAC de 2002 et l'avis de l'AE en 2016, le commissaire enquêteur ne s'étend pas dans sa démonstration qui en réalité n'existe pas. Mme BELIN n'apporte aucun éclairage et se contente d'indiquer sans argumenter, qu'il faudra aussi prévoir des travaux sur l'aérodrome si le choix d'une hélistation se portait sur ce site. Plus particulièrement sur les questions de sécurité, l'enquêtrice reste taiseuse.

Sur l'avis de la DGAC de 2015, là encore, le commissaire enquêteur ne développe aucun argument et se limite à dire qu'il s'agit d'un avis favorable sans expliquer sur quoi précisément porte ce nouvel avis de la DGAC.

Un tel avis favorable de la DGAC en 2015 aurait mérité une analyse du commissaire enquêteur puisqu'il semble totalement contraire à celui de l'AE en 2016 qui émet en 2016 un avis négatif.

Les inquiétudes demeurent notamment avec le contrôle de 2017 de la DGAC très réservé sur plusieurs points de la sécurité (**Pièce n° 10**).

- ⇒ **Aucune prise de position claire de Mme BELIN sur l'avis de la DGAC et celui de l'AE.**
- ⇒ Le commissaire enquêteur se contredit en constatant que la sécurité n'est pas assurée mais en donnant un avis favorable alors qu'aucune mesure suffisante et précise n'est envisagée dans le projet.

III-2-8/ Sur les nuisances

- L'accès et la pollution :

S'il doit y avoir une neutralisation des alentours de l'hélistation avec la création d'un nouveau parking plus éloigné, il faudrait alors comparer ce qui est comparable. L'accès à l'aérodrome quelques Kms plus loin reste quand même aisé.

Des parkings plus éloignés et des barrières supplémentaires à PORT JOINVILLE viendraient alors réduire la facilité d'accès à l'hélistation du port en comparaison de celle de l'aérodrome. Or, la différence se joue à quelques minutes : l'hélistation du port ne perdrait-elle pas dans ce cas toute justification, y compris celle de faire gagner 2 mn à certains utilisateurs ?

Où sont installés les clients de la société OYA sur l'île ? Ont-ils plus de trajet à parcourir ou de temps à mettre pour aller à l'aérodrome ? Aucun élément n'est dans le dossier, hormis quelques personnes identifiées dont on ne connaît même pas la fréquence d'utilisation de l'hélicoptère.

La distance avec l'aérodrome (à peine 3,5 Kms) et le temps de vol supplémentaire pour y accéder (2 mn au plus) constituent-ils des arguments sérieux pour justifier un intérêt général à ce projet ?

- ⇒ Les réflexions sur les déplacements, la pollution et les autres nuisances en pages 26 et 27 relèvent de propos de café du commerce mais non d'un avis motivé et circonstancié.

En page 58, le commissaire enquêteur évoque la pollution des déplacements supplémentaires en cas de transfert sur l'aérodrome mais n'en justifie pas. Aucune comparaison technique ou scientifique n'est effectuée.

En outre, là encore le rapport oublie que tous les clients n'habitent pas PORT JOINVILLE et sont répartis sur l'ensemble de l'île, de sorte que l'aérodrome n'est pas forcément excentré. L'hélistation de PORT JOINVILLE n'est ainsi pas forcément plus accessible. Considérer qu'ils sont tous concentrés à PORT JOINVILLE est un postulat totalement arbitraire.

- **Le bruit :**

Les bruits attachés à une activité de port touristique ne sont pas comparables en nuisances avec le bruit d'une activité aérienne. Les bruits ambiants sont liés à l'activité d'une île, aux activités maritimes et touristiques qui s'intègrent naturellement dans le contexte local contrairement au bruit ponctuel et agressif d'un hélicoptère qui se pose ou qui décolle au milieu d'un port...

Les mesures anti-bruit que Mme BELIN préconise (seule faut-il le souligner...) ne sont pas miraculeux et aucune étude n'a été présentée sur leur efficacité.

En page 52, le commissaire enquêteur revient sur l'idée d'un mur anti-bruit qui n'a fait l'objet d'aucune étude et d'aucun accord. Ici encore ce n'est qu'un vœu qui n'a pas été validé par le maître d'ouvrage. La commune ne s'y est pas engagée. Le financement en est incertain qui plus est et les subventions ne sont pas automatiques. Mme BELIN apporte de fausses réponses à de vrais problèmes et cela ne règle rien et ne devrait pas en l'état, lui permettre de donner un avis favorable.

En page 48, le rapport indique que le dossier est complet et permet de cerner le projet mais que son aspect technique mérite une lecture et une étude plus attentive. Sur ce point, le commissaire enquêteur ne s'avance pas plus et semble n'avoir pas examiné ces études très complexes.

L'impuissance de l'analyse ressort des conclusions de Mme BELIN qui finit par écrire qu'il faudra un protocole permettant de réguler l'activité d'OYA.

Ce constat démontre l'approximation de l'enquête publique et la non-conformité en l'état du projet soumis à la population.

Les tables rondes et protocoles ne sont pas des solutions contraignantes et les bonnes intentions de Mme BELIN ne sauraient donner un crédit sérieux et suffisant au projet.

⇒ Des supputations ne sauraient fonder un avis favorable dans une enquête publique.

Le "*il n'y a qu'à*" ne saurait constituer un avis circonstancié d'un commissaire enquêteur.

Comment le commissaire enquêteur a-t-il pu ignorer des incohérences et contradictions de la part des autorités : le Préfet du département a pris un arrêté concernant le bruit en VENDEE (**Pièce 10-1**) mais qui n'est absolument pas appliqué sur l'île d'Yeu...

- **Concernant les nuisances visuelles et olfactives :**

Sur ce sujet, le commissaire enquêteur ne donne pas d'avis.

Concernant les nuisances olfactives, la réflexion du commissaire enquêteur n'est pas un avis motivé et fondé sur un élément et ne constitue qu'une pensée toute personnelle.

Sa comparaison entre les riverains du centre-ville et ceux répartis sur l'île est très approximative et là encore, ne constitue pas un avis sérieux.

Quant aux autres nuisances, renvoyer la question à des tables rondes ne saurait constituer un avis.

⇒ Sur ces points essentiels du projet, le commissaire enquêteur ne tranche pas et n'émet aucune opinion.

- **Concernant les friches :**

Le commissaire enquêteur ne s'attarde pas ; or, le projet qui de fait, est déjà mis en œuvre depuis au moins 10 ans, a probablement eu un impact sur le gel du développement de PORT JOINVILLE sur l'ouest.

En effet, en page 55, le rapport constate qu'il existe une friche industrielle à proximité de l'héliport qui n'a vu aucune amélioration depuis des années de sorte que pour le commissaire enquêteur, le projet n'aura pas d'incidence sur cette partie de PORT JOINVILLE. Mais c'est justement l'activité prévue dans le projet qui a déjà figé la situation actuelle !

⇒ Mme BELIN oublie ici qu'elle fait déjà le constat d'un territoire impacté par l'activité de l'hélistation illégale depuis plus de dix ans. La question posée est de savoir si cette activité illégale, à savoir une hélistation ministérielle de fait, avec des vols réguliers commerciaux, a pu engendrer le gel de cette partie urbaine. Sur ce point, il n'existe aucune analyse.

Le rapport évoque une vitrine liée à cette activité d'hélistation.

Cependant le rapport n'examine pas la réappropriation du site pour développer d'autres activités à PORT JOIVILLE et notamment en lien avec le port et un accès touristique et maritime agrandi, plus étendu. Cela aurait dû faire partie de la réflexion du commissaire enquêteur.

**III-2-9/ Sur la nature, le chiffrage du coût des travaux
et des aménagements nécessaires et sur l'impact de ces travaux :**

Il convient de distinguer les aménagements prévus par le pétitionnaire qui se limitent à quelques coûts de peinture et de pose de barrières comme l'a souligné l'Autorité environnementale dans son avis de 2016, des travaux qui sont considérés comme immanquablement nécessaires par l'enquête publique et retenus comme un préalable à la validité du projet selon le commissaire-enquêteur.

Ainsi, concernant les travaux à réaliser sur le port, le commissaire enquêteur mentionne quelques travaux en page 19 et des coûts sans aucun fondement et sans aucune pièce objective. Les travaux de construction d'un bâtiment ne sont pas chiffrés (cf. page 20). Rien n'est chiffré non plus concernant les mesures anti-bruit (édification d'un mur anti-bruit) ou encore concernant la création (nécessaire selon Mme BELIN) d'un nouveau parking plus éloigné de l'héliport.

Les dispositions anti-bruit : la construction d'un mur anti-bruit et/ou d'un bâtiment qui pourrait avoir cette fonction et celle de lieu d'accueil des clients n'a pas été examinée.

Quelle faisabilité au regard des règles d'urbanisme, sur les plans financier et technique ? Quelle emprise ? Qui doit être le maître d'ouvrage de ce projet de construction ? A quel endroit ?

Avec cette idée, il n'y a aucun développement dans le raisonnement du commissaire enquêteur qui apporte dès lors une appréciation dénuée de pertinence et d'intérêt puisqu'elle ne repose sur aucune réalité.

⇒ Mme BELIN considère que cette construction est essentielle. Dans ces conditions, elle aurait donc dû donner un avis défavorable au projet puisque celui-ci ne garantit pas les constructions ni les engagements considérés comme indispensables.

Également, en ce qui concerne la sécurité, la création d'un nouveau parking est une réflexion qui n'est argumentée par aucun élément : à quel endroit ? pour quel coût ? Qui finance la construction ? que devient l'ancien parking ?

⇒ Aucune réponse ni aucun engagement de sorte que le commissaire enquêteur aurait dû donner un avis défavorable pour des questions de sécurité non réglées dans le projet.

Le déplacement du manège qui a toute sa légitimité là où il est actuellement, n'est qu'un vœu qui n'est pas repris dans le projet.

En page 39 elle écrit qu'une réorganisation du port sera à prévoir sans s'expliquer plus avant : quel impact financier, sur l'urbanisme, sur la vie quotidienne des habitants, des pêcheurs, sur l'attrait touristique, etc... ?

Concernant l'étude du bilan coût/avantages : parler d'aménagement obligatoires et d'investissements à réaliser sur les deux sites (PORT JOINVILLE et aérodrome) en cas de maintien des deux sites pour l'activité hélicoptère, sans apporter la moindre précision sur la nature desdits travaux, de leurs financements ni de leurs coûts, ne constitue pas un avis sérieux et étayé.

Autant d'interrogations financières sur lesquelles le pétitionnaire ne dit mot et qui devraient pourtant être au cœur de la réflexion et de l'avis favorable du commissaire enquêteur.

Sur la faisabilité et les contraintes qui peuvent conduire à la limitation ou l'interdiction de tels aménagements, il n'y a aucune analyse de Mme BELIN.

Elle se contente de viser en page 40, l'avis de l'architecte des bâtiments de France (ABF) qui est faussé puisqu'il ne se prononce pas sur les travaux et aménagements concrets qui seraient rendus nécessaires pour rendre viable le projet.

Sur cette question des travaux et aménagements, là encore, l'avis est donc non suffisamment motivé.

L'avis favorable est contradictoire avec le contenu et les assurances très limitées données par le pétitionnaire sur les mesures à prendre pour limiter l'impact négatif du projet sur l'environnement et sur la sécurité.

⇒ Si le contenu de l'enquête est réservé sur des points cruciaux, ou impose en tout cas des mesures importantes préalable au projet, les conclusions de Mme BELIN ne sont assorties d'aucune réserve.

**III-2-10/ Sur la question des transports sanitaires,
l'analyse est trompeuse et hors sujet :**

La question sanitaire est en effet une fausse question : en page 56, les transports sanitaires n'ont pas à être remis en cause et l'hélistation préfectorale de transport public à la demande ou une hélisurface suffisent car il s'agit de vols ponctuels. De plus, actuellement, les transports sanitaires de nuit se font systématiquement à partir de l'aérodrome et aussi de façon fréquente de jour.

L'avis du docteur BAZIN, urgentiste, n'a pas été visé par l'enquêtrice laquelle en réalité s'est refusée à répondre à ses observations sur les transports sanitaires **(Pièce 11)**.

Ecrire en conclusions que les habitants sont surtout désireux d'une assistance sanitaire par hélicoptère est d'ailleurs contradictoire avec l'intérêt du projet qui est de développer une activité purement commerciale.

La question de l'évacuation sanitaire est ici un faux sujet pour tenter de justifier

Mme BELIN illustre sa position par une situation qu'elle a constatée dans...la SOMME. La comparaison est étonnante avec l'ILE D'YEU et confine à l'analyse très approximative et très personnelle du dossier. L'enquêtrice ne se pose même pas la question de savoir si les transports sanitaires par bateau ne suffisent pas dans bien des cas, en l'absence d'urgence avérée et lorsqu'il s'agit de limiter les coûts à la charge de l'assurance maladie.

Le rapport mélange le transport sanitaire (non urgent) et l'évacuation sanitaire (urgente). La première ne constitue qu'un transport médical, en général sans urgence, et ne nécessite pas forcément l'usage de l'hélicoptère sauf difficulté de transport par bateau.

Certaines contre-indications interdisent de plus le transport par hélicoptère (accouchement, patients agités, obésité morbide ou impossibilité d'installer le patient, etc...).

L'évacuation sanitaire nécessite la présence d'une équipe médicale spécialisée avec un urgentiste utilisant les appareils du SAMU ou ceux de la Sécurité Civile.

OYA n'effectue aucune évacuation sanitaire.

Ainsi, un transport peut normalement être fait par bateau afin de limiter également les coûts à la charge des organismes d'assurance maladie. Pour rester cohérent, l'analyse des frais engendrés par le projet devrait aussi intégrer de probables économies en évitant justement l'hélicoptère...

De plus, en cas de visibilité insuffisante c'est aussi le bateau de la SNSM qui intervient et qui est parfaitement équipé.

Aucune analyse à ce sujet dans la réflexion menée par Mme BELIN.

Au surplus, comme le constate le commissaire enquêteur, une grande partie des transports sanitaires se font à partir de l'aérodrome où est basé l'EC 135 qui effectue ce type de transport. On ne comprend dès lors pas très bien le lien entre une hélistation ministérielle à vocation commerciale sur PORT JOINVILLE et la préservation des transports sanitaires par hélicoptère.

Ainsi, sauf exception, c'est l'aérodrome qui est l'hélistation habituelle de ces transports particuliers. Ce site est souvent plus facile d'accès notamment en haute saison avec accompagnement des pompiers ou du SAMU qui de toutes façons, sont libres de se poser au plus près du malade, en cas d'urgence vitale.

La question se pose donc ainsi : quel est donc le rapport entre l'hélistation de PORT JOINVILLE et l'existence de transports sanitaires en hélicoptère ? En réalité, il n'y en a pas et c'est une fausse préoccupation. **Faire peur à la population (en faisant croire à la suppression d'un tel service de transport sanitaire comme c'est sous-entendu dans l'étude d'impact et par l'enquêtrice) constitue une tromperie manifeste.**

Ce sentiment de tromperie est conforté par le fait que ni l'étude d'impact ni le rapport d'enquête publique n'exposent la moindre présentation de ce que sont un transport sanitaire, une évacuation sanitaire, ni de la fréquence de tels transports, ni de l'endroit où ils sont effectivement réalisés.

Aucune donnée en chiffres, en pourcentages, en importance et en témoignages n'est versée au dossier. La commune a indiqué ne pas posséder ces statistiques et OYA a refusé de les communiquer.

Pour les requérants, le transport sanitaire hélicoptéré n'est évidemment pas remis en cause et pourrait se faire de l'hélistation existante à PORT JOINVILLE si besoin.

Il s'agirait alors de maintenir une simple hélistation préfectorale (voire une hélisurface) à cet endroit, sous réserve de prendre des dispositions de sécurité pour les biens et les personnes voisines de la zone de poser. L'impact en termes d'environnement serait limité du fait d'une faible utilisation.

III-2-11 / Sur la notion d'intérêt général et l'intérêt avéré du projet :

Dans ses conclusions finales, le commissaire enquêteur parle encore de "création" d'une hélistation alors que tout son rapport prend comme situation initiale existante l'hélistation préfectorale utilisée illégalement et ne tient absolument pas compte des remarques de l'AE à ce sujet.

Mme BELIN n'explique pas en quoi le projet serait d'intérêt général.

La préoccupation majeure de Mme BELIN est le devenir de OYA et non l'intérêt général ; cela apparaît clairement dans ces pages 54 et 55 de son rapport. L'intérêt de OYA est cependant avancé comme un postulat mais n'est soutenu par aucun élément autre que les affirmations et réflexions totalement personnelles du commissaire enquêteur qui se refuse en outre à verser au dossier la moindre pièce comptable et économique sur cette société exploitant le site et pour laquelle le projet est présenté.

L'argument principal qui motive l'avis du commissaire enquêteur est celui du confort des "usagers" (terme utilisé par l'étude d'impact) qui sont les clients en réalité d'une activité purement commerciale et non rattachée à un service public de transports. La confusion du commissaire enquêteur est source de désinformation.

La question du confort des clients pressés est à comparer avec les nuisances et impacts de toutes natures que cette activité implique.

Comment sont organisées les autres îles confrontées au même problème de desserte ? La comparaison aurait été utile ici et en tout cas, bien plus utile que d'aller chercher un exemple dans ...la SOMME. En réalité aucune île du ponant n'a de ligne régulière en hélicoptère.

Les motifs avancés par Mme BELIN sont d'ordre général et justifient finalement n'importe quel hélicoptère en plein centre-ville d'une grande ou petite commune.

L'absence de bilan coût-avantage et les manquements dans l'information tronquée présentée au public nuisent à la qualité du dossier et portent atteinte au principe d'objectivité et de transparence des deux rapports (enquête publique et étude d'impact).

Le rapport de Mme BELIN conclut enfin que "*le projet de création d'une hélistation ministérielle à Port Joinville est d'utilité collective et d'intérêt général*". Une telle affirmation vient contredire toute sa démonstration en amont qui est portée à garantir exclusivement les intérêts commerciaux de OYA et le confort d'intérêts purement privés de personnes pressées

Le rapport ne s'interroge même pas sur le contenu de l'intérêt général du projet. Le seul intérêt général avancé en réalité est celui des transports sanitaires pour l'essentiel mais ce sujet est sans rapport avec la création d'une hélistation ministérielle à PORT JOINVILLE

Pour les autres services publics, aucune information ne figure dans le rapport d'enquête (ni dans l'étude d'impact); il n'existe aucune information sur l'importance du service rendu par la société OYA à décoller de l'héliport de PORT JOINVILLE plutôt que de l'aérodrome, il n'est pas possible d'en tirer la moindre conclusion favorable.

L'absence de démonstration de la réalité d'un intérêt collectif et général doit être mise en face des nuisances de toutes sortes qu'apportent une hélistation ministérielle. Le constat doit conduire à considérer que le rapport d'enquête publique est entaché de contradictions, d'omissions, d'imprécisions graves et d'absence de motivations suffisantes qui ne garantissent pas l'objectivité, le sérieux et la pertinence de l'avis donné sur le projet.

L'absence de conditions et de réserves à l'avis favorable donné malgré les constatations de mesures insuffisantes en matière de sécurité et de nuisances notamment acoustiques, conduisent à considérer que l'avis de Mme BELIN est là encore entaché de graves contradictions.

IV/ En réponse au mémoire de l'Etat

IV-1/ Sur la recevabilité des requérants :

Il est étonnant de lire dans le mémoire n° 1 en défense adverse que les requérants ne démontreraient pas un intérêt à agir alors que toutes les pièces utiles ont déjà été versés devant le Conseil d'Etat dans le cadre du recours sur la compétence territoriale et que l'avocat actuel de l'Etat est le cabinet d'avocats aux conseils qui était déjà intervenu devant la haute juridiction.

Bien évidemment, comme cela est rappelé dans les **pièces 4-1 et suivantes**, les requérantes sont recevables à agir et ont un intérêt direct et certain à contester la décision querellée.

IV-2/ Sur la sécurité

Il est surprenant de constater que la question de la sécurité est traitée avec une grande légèreté alors même que, pour essayer de rejeter nombre d'arguments des requérantes, l'Etat n'hésite pas à faire valoir la nécessité de se rattacher à une jurisprudence *pragmatique, réaliste...*

Dans ce cas, l'Etat devrait prendre en compte la réalité d'une situation extrêmement dangereuse pour la population riveraine de l'hélistation de PORT JOINVILLE.

Dans son mémoire l'Etat ne développe absolument pas le sujet de la sécurité du projet et ne l'aborde que d'une manière très secondaire en quelques lignes dans son point 18 (en page 23 de ses écritures).

Cela a déjà été expliqué mais il est certainement utile d'illustrer encore la question de la sécurité par quelques éléments à mettre en évidence et qui devraient d'ailleurs satisfaire le souci d'une justice pragmatique revendiqué par l'Etat, ce sujet étant évidemment très sensible et essentiel.

- **Par exemple, l'image tirée de GOOGLE MAPS** est éloquente quant à l'imbrication existante et dangereuse entre l'hélistation et le port (**Pièce 12**):
 - proximité immédiate des habitations
 - proximité immédiate d'activités touristiques comme le petit train de l'île qui part du parking de l'hélistation

- **Par exemple, le constat d'huissier du 23.08.2019** qui apporte un éclairage supplémentaire pour permettre au Tribunal d'appréhender la gravité de la situation sur le plan de la sécurité.

L'huissier de justice se place en situation « réelle » tel un riverain (ou livreur, touriste, ou groupe scolaire, plaisancier, etc...) (**Pièce 13**) :

- ↳ il constate que la zone de décollage/atterrissage, zone des manœuvres des hélicoptères, n'est pas protégée et est facilement accessible sans difficulté. Absence de protection du site.

- ↳ tandis que l'hélicoptère en prévision de l'atterrissage, survole la zone portuaire où se trouve le lieu d'atterrissage, des piétons, cyclomoteurs ou cyclistes qui traversent et se promènent sur le site, et ce malgré le panneau d'interdiction à l'entrée de la zone.
- ↳ des véhicules stationnent juste derrière la clôture grillagée de la piste.
- ↳ à proximité immédiate de la piste entourée d'un simple grillage souple, parking public, passage d'un petit train touristique qui embarque de nombreux passagers, manège pour enfant,
- ↳ bateaux circulant et mouillage dans une zone interdite à proximité de l'hélistation
- ↳ deux panneaux sont censés interdire l'accès au parking (Quand un hélicoptère est en mouvement !! Comment les promeneurs peuvent-ils savoir si un hélicoptère va arriver ou partir ?) et à la jetée, mais ces interdictions ne sont d'aucun effet en l'absence d'infrastructures de sécurité destinées à bloquer l'accès. Le panneau d'interdiction d'accès au parking en cas de mouvement d'hélicoptère est positionné de surcroît dans un coin du parking et n'est visible qu'une fois arrivé sur la partie interdite au public...
- ↳ il n'existe aucun poste de sécurité, de secours (pompiers) à proximité de l'hélistation alors qu'un service de sécurité incendie et un service d'information de vol sont assurés sur l'aérodrome.

Cette description d'une absence de sécurisation de la zone est toujours d'actualité et n'a jamais fait l'objet d'un examen par les autorités dans le cadre du processus de validation du projet.

⇒ Comment le commissaire enquêteur n'a-t-il pas pu constater cette situation flagrante de danger ? Comment expliquer que ce contexte n'ait pas amené le commissaire enquêteur à questionner le pétitionnaire et à s'interroger sur les mesures prévues ? Comment a-t-il pu éluder l'absence dans le projet querellé, de réponse / de mesures aux questions concrètes de sécurité sur place ?

Le commissaire enquêteur est justement là en principe pour s'assurer de la compatibilité du projet avec la réalité et doit relayer ou examiner le sérieux des inquiétudes des riverains.

La sécurité semble considérée comme sujet négligeable (encore aujourd'hui dans le mémoire adverse) alors que le principe de prévention en l'espèce devrait s'appliquer dans toute sa plénitude ici.

→ Par exemple, une contradiction supplémentaire qui vient confirmer le sentiment d'une situation ubuesque : la mairie de l'Île d'Yeu expose sur son propre site internet (<http://www.mairie.ile-yeu.fr/la-reglementation>, extrait en annexe, **Pièce 14**) les règles conformes à la réglementation nationale pour la tranquillité et la sécurité des habitants :

« On ne fait pas voler son drone :

1. *au-dessus de l'espace public en agglomération,*
2. *en zone habitée,*
3. *à moins de 150m d'un rassemblement de personnes,*
4. *au-dessus des zones naturelles pendant les périodes de nidification. »*

↳ Le Tribunal pourra dès lors constater que l'on peut donc faire voler un hélicoptère en pleine ville ET AVEC UN SIMPLE GRILLAGE DE PROTECTION EN TRES MAUVAIS ETAT, librement et à moins de 40 m (et souvent à 10/20 m) d'un parking accueillant 200 véhicules, d'un petit train avec 100 touristes à bord, d'un manège pour enfants et d'une jetée où se promènent souvent de 100 à 300 personnes....

Mais il est interdit de faire voler un drone de 300 g à moins de 150 m d'une zone habitée et de tout rassemblement de personnes car cela est considéré par les autorités locales comme trop dangereux et créant des nuisances.

↳ Le Tribunal ne pourra pas ignorer le caractère incohérent du projet alors même qu'il existe un aérodrome parfaitement adapté et équipé sur l'Île d'Yeu, à 3 km de Port Joinville !

En conséquence de ce qui précède, il sera constaté que les omissions et insuffisances de l'étude d'impact et du rapport d'enquête publique ont eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et à celle de l'autorité chargée d'autoriser ou non la création de l'hélistation de PORT JOINVILLE.

Dès lors, viciant la procédure à l'issue de laquelle a été pris l'arrêté en litige, elles sont de nature à entraîner l'illégalité de ce dernier.

PAR CES MOTIFS

Annuler l'arrêté du 4 juillet 2018 du ministre de la transition écologique et solidaire autorisant la création, par la commune de l'Ile d'Yeu (Vendée), d'une hélistation destinée à être agréée à usage restreint à Port-Joinville.

Condamner l'Etat à verser à chacune des requérantes la somme de 8000 euros au titre des frais irrépétibles

Le condamner aux dépens

SOUS TOUTES RESERVES



Pièces visées :

1. Arrêté ministériel du 4.07.2018
2. Arrêté du 6.05.1995 sur les hélistations
3. Circulaire du 06.05.1995 sur les hélistations
4. Arrêté préfectoral du 05.12.1986
- 4-1. Pouvoir donné à la présidente de l'association, pour agir en justice
- 4-2. Statuts de l'association Les riverains du port
- 4-3. Pouvoir donné à Me DALLET par la présidente de l'association
- 4-4. Titre de propriété de Mme COURTOIS sur l'immeuble sis 9 rue des quais à PORT JOINVILLE
- 4-5. Extrait taxe foncière sur l'immeuble 9 rue des quais
- 4-6. Photo du site (GOOGLE MAPS)
- 4-7. Pouvoir donné à Me DALLET par Mme COURTOIS
5. Etude d'impact du 25.03.2015
- 5-1. Directive UE du 16.04.2014
- 5-2. Courrier du préfet de VENDEE du 01.03.2017
6. Avis de l'AE du 06.04.2016
7. Avis DGAC de 2002
8. Avis DGAC mars 2015
9. Rapport d'enquête publique

10. Rapport DGAC 2017

10-1. Arrêté préfectoral sur le bruit en VENDEE

11. Observations du docteur BAZIN sur les urgences sanitaires

12. Photo GOOGLE MAPS du site (activité de loisirs à proximité immédiate) :
manège pour enfants et départ du petit train de l'Île

13. Constat d'huissier de justice du 23.08.2019

14. Réglementation de la commune sur l'activité des drones