



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la régularisation d'une hélistation à Port-Joinville sur l'île d'Yeu (85)

n°Ae: 2016-05

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 6 avril 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la régularisation d'une hélistation à Port-Joinville sur l'île d'Yeu (85).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Allag-Dhuisme, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Ledenic, Lefebvre, Letourneux, Orizet, Roche, Ullmann, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Bour-Desprez, Fonquernie, MM. Barthod, Clément, Galibert, Muller.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le directeur général de l'aviation civile, le dossier ayant été reçu complet le 15 janvier 2016

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 19 janvier 2016 :

- *le préfet de département de Vendée,*
- *la ministre chargée de la santé,*
- *la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire.*

Sur le rapport de Charles Bourgeois et Eric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à le réaliser prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet consiste en la régularisation d'une hélistation ministérielle à Port-Joinville, sur l'île d'Yeu (85), afin de permettre l'accueil de vols commerciaux. Cette hélistation existante accueille déjà ce type d'activité depuis plusieurs années, sans autorisation.

Cette régularisation nécessite la réalisation de divers aménagements de sécurité, ainsi que le déplacement de 40 mètres vers l'ouest des zones de poser et d'atterrissage actuelles, permettant la modification des axes de décollage et d'atterrissage. Ces nouveaux axes sont conçus de façon à éviter le plus possible le survol du port de Port-Joinville.

Pour l'Ae, le principal enjeu environnemental du projet est le risque d'accident, d'explosion ou d'incendie lié à la présence de l'hélistation. La qualité de l'air et le bruit pour les riverains, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre constituent également des enjeux importants.

L'étude d'impact présente des faiblesses sur plusieurs thématiques importantes, comme la qualité de l'air, le bruit ou les émissions de gaz à effet de serre.

Le maître d'ouvrage a choisi de retenir comme état initial la situation actuelle, avec la présence de l'hélistation en exploitation. Ce choix peut s'expliquer par la situation de l'hélistation, aujourd'hui opérationnelle et qu'il s'agit de régulariser, et pour laquelle l'état initial au sens strict serait difficile à reconstituer. L'Ae considère toutefois que les impacts du projet devraient être comparés avec ceux qui résulteraient d'une situation de référence dans laquelle le présent projet ne serait pas autorisé.

L'analyse des variantes compare de manière trop succincte et déséquilibrée le projet retenu à la variante qui consisterait à déplacer l'hélistation actuelle sur l'aérodrome de l'île d'Yeu, déjà équipé pour accueillir une activité héliportée, et qui présente des conditions de sécurité bien supérieures. Au vu des risques pour la sécurité des personnes qu'implique le maintien de l'hélistation à son emplacement actuel, l'Ae recommande de produire une analyse des variantes plus équilibrée, et d'en tirer les conséquences sur le choix de la variante retenue.

Elle recommande également de compléter le dossier par des évaluations récentes de l'impact de l'activité héliportée, notamment en ce qui concerne le bruit, la qualité de l'air, ou les émissions de gaz à effet de serre, et de réévaluer en conséquence les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation nécessaires.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations, précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

L'île d'Yeu est située à 17 km de la côte Vendéenne. L'accès à l'île en transport public est possible :

- par voie maritime depuis Fromentine et, en été seulement, depuis Saint-Gilles-Croix-de-Vie et Les Sables-D'olonne, avec débarquement à Port-Joinville, au nord-est de l'île ;
- par voie aérienne, avec atterrissage soit sur l'aérodrome situé au nord-ouest de l'île, soit, pour les hélicoptères, sur l'hélistation de Port-Joinville.



Figure 1: Carte montrant la situation géographique de l'île d'Yeu au large de la côte vendéenne. (Source Géoportail)

1.1 Contexte du projet

L'hélistation de Port-Joinville est installée sur un terre-plein situé sur le domaine public maritime, qui a été terrassé à la fin des années 70 afin de jouer un rôle de digue pour protéger les habitations de front de mer des inondations par submersion qui se produisaient régulièrement lors des tempêtes. L'hélistation est située au nord du port de

Port-Joinville, à une cinquantaine de mètres des habitations les plus proches, et à 3,5 km de l'aérodrome de l'île d'Yeu.

Le dossier indique que l'hélistation reçoit un trafic annuel d'environ 4 200 vols² commerciaux, auxquels il faut ajouter une centaine de vols d'évacuation sanitaire. Un cinquième des vols ont lieu en juillet et août, l'île voyant sa population quintupler pendant la saison estivale pour atteindre 25 000 à 30 000 habitants. L'Ae note néanmoins que le nombre de vols a décliné continuellement de 4 254 en 2011 à 3 181 en 2014 sans que les raisons de cette baisse ne soit analysée dans le dossier. Le prix du billet plein tarif est aujourd'hui de 98 € l'aller simple.

Il est précisé que les passagers utilisent ces vols notamment lorsque l'horaire de la liaison maritime ne leur convient pas du fait du rythme des marées, le port de départ de Fromentine n'étant pas un port en eau profonde.

Il convient de noter que l'île d'Yeu possède un aérodrome, situé au nord-ouest de l'île, sur lequel l'hélicoptère de la société Oya Hélicoptères est parqué la nuit afin notamment de pouvoir être mobilisé en cas d'urgence sanitaire. La nuit, les décollages et atterrissages éventuels ont lieu sur cet aérodrome.

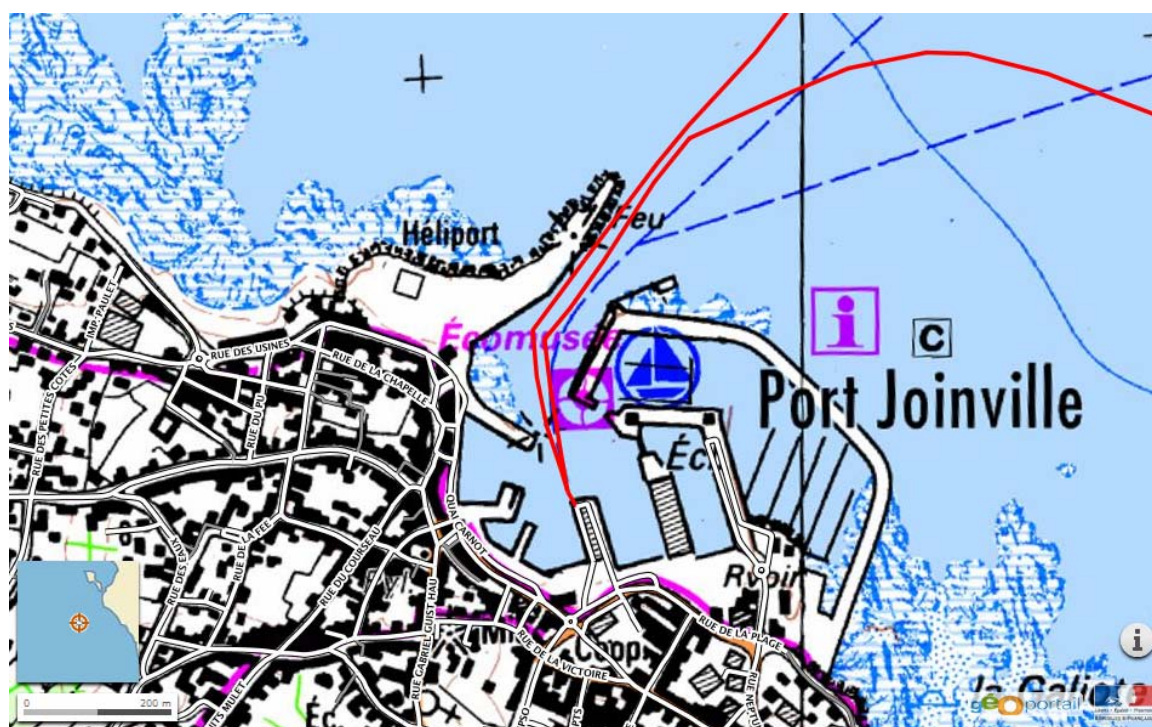


Figure 2: Carte montrant la situation de l'héliport au sein de la ville de Port-Joinville. (Source Géoportail)

L'hélistation fonctionne, depuis sa création, avec un régime d'autorisation préfectorale³ à usage restreint, qui permet uniquement d'accueillir du transport sanitaire et à la demande. Or, depuis plus d'une décennie, Oya Hélicoptères, la société exploitante de

² Selon le rapport d'étude de la desserte de l'île d'Yeu par hélicoptère de l'inspection générale de l'Aviation civile de décembre 2002, le nombre de passagers transportés s'est élevé en 2001 à 23 147 et était composé à 60 % de passagers « originaires de l'île ».

³ Arrêté préfectoral n° 86/DIREG/1138 précisant que cette hélistation « pour hélicoptères légers, est destinée aux transports sanitaires et à la demande. »

l'héliport, effectue des vols commerciaux de transport de passagers entre l'aérodrome de Beauvoir-Fromentine et l'hélistation sur une distance de 27 km : 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 demande⁴.

Les services de la DGAC ont, en 2002, requalifié l'activité héliportée évoquée ci-dessus en « transport aérien régulier ». La desserte de l'île d'Yeu par hélicoptère a fait l'objet d'un rapport de l'inspection générale de l'aviation civile la même année, qui indiquait notamment que « *l'hélistation n'occupe qu'une partie du terre-plein ; le reste sert de parking pour automobiles, et en été abrite un manège pour enfant et des stands forains [...]. L'hélistation est séparée du reste du terre-plein par des barrières métalliques fixes, facilement franchissables par des adultes, des enfants, ou des animaux [...]. En été, le terre-plein est très fréquenté, l'hélistation constituant une des attractions de l'île. Ces conditions de sécurité sont totalement inacceptables, tant en ce qui concerne la sécurité des personnes à bord de l'hélicoptère que pour la foule entourant l'hélistation* ».

Le rapport concluait que :

« *En résumé, un niveau de sécurité acceptable ne peut être assuré pour la desserte que :*

a) par le transfert de l'activité sur aéroport [aérodrome], solution la plus sûre et la plus simple ;

b) ou, si des raisons spécifiques liées à des intérêts locaux le justifiaient, par des aménagements importants sur le terre-plein accueillant l'hélistation actuelle, et l'éloignement de cette dernière de tout groupement de personnes, et parking de voitures ».

La solution b) a été retenue par le maître d'ouvrage, notamment, d'après le dossier, en raison de la proximité de l'hélistation et du port, de sa facilité d'accès, de la sécurité des usagers avec un cheminement court entre le local d'accueil des usagers et l'appareil, et des moyens humains et matériels à mettre en œuvre. Cette évolution et cette requalification impliquent donc que l'hélistation de Port-Joinville soit agréée par arrêté ministériel pour l'accueil de vols héliportés de transport de passagers. Cet agrément sera restreint au transport aérien régulier et aux vols sanitaires uniquement diurnes en conditions de vol à vue.

⁴ Le terme « vols commerciaux » doit être entendu comme correspondant à une activité présentant un « *trafic important et régulier* » au sens de la circulaire du 6 mai 1995 relative aux hélistations et hélisurfaces, activité qui peut être accueillie sur les seules hélistations ministérielles.



Figure 3 : Photographie de l'hélistation prise par le rapporteur lors de sa visite

Plusieurs aménagements ont déjà été menés pour améliorer la sécurité à proximité de l'hélistation, notamment le recul de l'espace voué à l'accueil du manège et des forains, la pose de nouvelles clôtures (le dossier indique que «*la hauteur des barrières empêche toute personne d'y pénétrer*»), et la fermeture à clé de l'accès direct par un portail.

Un des rapporteurs de l'Ae a pu constater lors de sa visite que les conditions de sécurité actuelles restaient très insuffisantes au regard des demandes formulées dans le rapport de la DGAC : un parking est toujours présent à proximité immédiate de l'hélistation, et les clôtures sont en mauvais état par endroit. Le portail permettant l'accès à l'hélistation était de plus ouvert.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet de création de l'hélistation consiste à déplacer de 40 mètres vers l'ouest l'hélistation actuelle afin d'autoriser deux axes⁵ de décollage ou d'atterrissage courbes orientés à l'ouest (267° puis 312°) et à l'est (87° puis 42°). Ces axes sont conçus de façon à éviter le plus possible le survol du port.

⁵ Ces axes sont appelés trouées dans le dossier. Une trouée est un plan incliné ou une combinaison de plans, ou lorsqu'il y a un virage une surface complexe, présentant une pente montante à partir de l'extrémité de l'aire de sécurité et ayant pour ligne médiane une ligne passant par le centre de l'aire d'approche finale et de décollage (source : arrêté 29 septembre 2009 relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal).

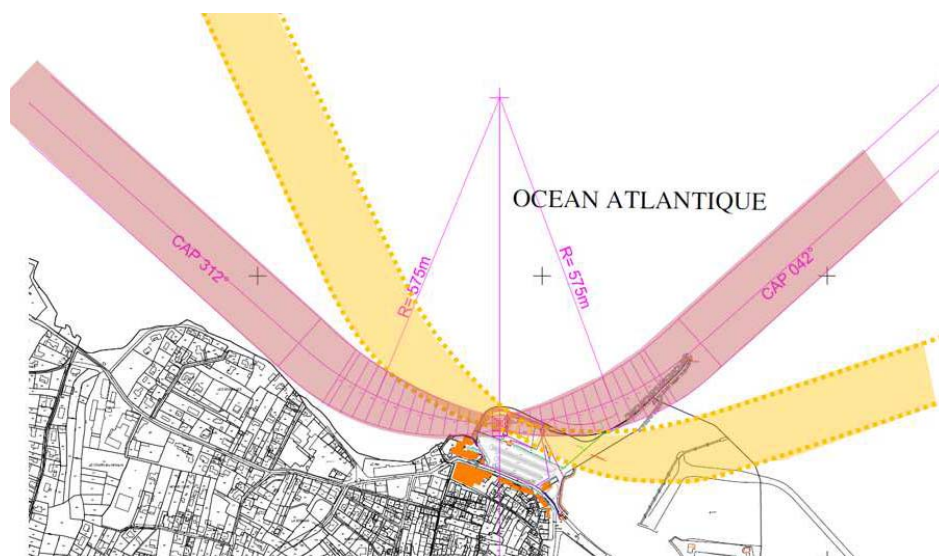


Figure 4 : Schéma des axes de décollage et d'atterrissage sur l'hélistation. Les axes actuels apparaissent en jaune tandis que les axes du projet sont figurés en rose. (Source : dossier)

Le création de l'hélistation implique en pratique uniquement le déplacement de la zone de poser et d'atterrissage, et la réalisation de divers aménagements de conformité aux normes de sécurité aérienne (placement de la manche à air⁶, clôture et mise en sécurité du site...). Il n'est pas prévu d'augmentation de trafic suite au projet.

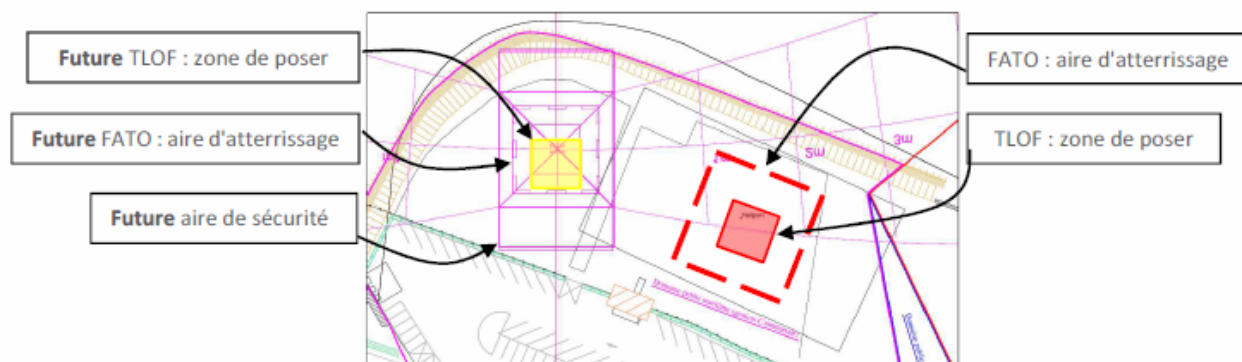


Figure 5 : Localisation actuelle et future de la zone de poser et de l'aire d'atterrissage (source : dossier)

Le dossier ne fournit pas d'estimation du coût du projet.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet relève de la rubrique 9°a) « Toute construction d'un aérodrome ou d'une piste » de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, et est donc soumis à étude d'impact. Il doit à ce titre faire l'objet d'une enquête publique.

Le projet est également soumis à évaluation des incidences Natura 2000.

S'agissant de la régularisation d'une hélistation actuellement sous autorisation préfectorale en hélistation ministérielle, ce qui nécessite une autorisation de la ministre

⁶ La manche à air, est un dispositif dont la forme permet d'indiquer non seulement la direction du vent, mais aussi — contrairement à la girouette — une estimation de sa vitesse.

en charge de l'environnement, l'autorité compétente en matière d'environnement est l'Ae du CGEDD.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux sont, par ordre d'importance décroissante, les suivants :

- les risques d'accident, d'explosion ou d'incendie liés à la présence de l'hélistation ;
- la qualité de l'air et le bruit au voisinage de l'hélistation ;
- les émissions de gaz à effet de serre.

2 Analyse de l'étude d'impact

Le maître d'ouvrage ayant choisi de retenir comme état initial la situation actuelle (avec la présence de l'hélistation en exploitation), l'état initial et l'état après projet sont donc presque identiques, à l'exception des quelques modifications évoquées dans la partie 1.2

L'Ae rappelle que l'hélistation existante n'est autorisée que pour une activité restreinte qui exclut les vols commerciaux. L'état initial au sens strict correspondrait donc à la situation qui existait avant le démarrage de ces vols commerciaux et non à la situation actuelle, de fait non autorisée. Il est toutefois à noter que pour certains paramètres comme le bruit ou la qualité de l'air, il n'est plus possible de fournir les éléments correspondant à cet état initial.

Prenant acte de ce choix du maître d'ouvrage, l'Ae note toutefois que cela ne le dispense pas de produire dans le dossier des évaluations récentes de l'impact de l'activité hélicoptérée, notamment en ce qui concerne le bruit, la qualité de l'air, ou les émissions de gaz à effet de serre. L'Ae considère que ces impacts devraient ensuite être comparés avec ceux qui résulteraient d'une situation de référence dans laquelle le présent projet ne serait pas autorisé.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Paysage

L'île d'Yeu dans sa totalité constitue un site inscrit par arrêté du 11 août 1977. Deux sites classés sont également présents sur l'île, l'hélistation étant située en dehors de leurs périmètres de protection et n'offrant pas de co-visibilité avec eux.

2.1.2 Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

Le dossier ne fournit pas d'évaluation d'impact sur la qualité de l'air du fait qu'*« aucune étude ne permette de quantifier la pollution engendrée par un hélicoptère »* et du fait des vents importants et de la proximité de la mer.

L'étude d'impact indique néanmoins que « *les riverains parlent de problèmes récurrents d'odeur de kérosène brûlé lorsque les vents sont porteurs (vents d'Est, moins courants que ceux d'Ouest) et des problèmes de pollution aux abords des zones aéroportuaires* », ce qui atteste de problèmes identifiés localement. La réalisation de mesures de qualité de l'air paraîtrait donc opportune à proximité de l'hélistation actuelle.

L'Ae recommande de procéder à des analyses de la qualité de l'air à proximité de l'hélistation dans un contexte considéré comme représentatif des périodes où les riverains identifient des problèmes olfactifs.

L'étude souligne que « *la part des avions dans la pollution totale, au niveau mondial, due à l'utilisation de combustibles fossiles, est très faible, en théorie car les recherches sur la pollution des avions sont rares ou peu accessibles. La route est le mode de transport le plus pollueur.* » L'Ae ne souscrit aucunement à cette assertion qui n'est vraie qu'à l'échelle globale et donc n'a pas lieu d'être mentionnée à l'échelle de ce projet. Ces propos sont de nature à induire le public en erreur, d'autant qu'il s'agit ici d'hélicoptères et non pas d'avions. Dans ce cas de figure, le mode de transport alternatif le plus courant est la liaison maritime. Il conviendrait donc de comparer l'émission de gaz à effet de serre par personne transportée par l'hélicoptère avec son équivalent dû au transport par navire.

L'Ae recommande de fournir des éléments factuels de comparaison des émissions de polluants dans l'air entre le transport par hélicoptère et les autres modes de transport possibles pour assurer la même liaison.

Le dossier ne comporte pas, dans son état initial, de mesure des émissions de gaz à effet de serre. L'Ae souligne que ce calcul ne lui paraît pas inaccessible, la quantité de dioxyde de carbone émise étant aisément calculable à partir de la quantité de carburant consommé et en fonction des caractéristiques de ce carburant.

2.1.3 Bruit

Des mesures de bruit effectuées en 2010 sur le front de port montrent que de jour, le L85 (niveau de bruit dépassé pendant 85 % du temps) vaut 60 dB(A)⁷. Les relevés effectués indiquent que le bruit de l'hélicoptère, mesuré sur le parc de stationnement proche, est comparable à des bruits de circulation, notamment de camions et de motos.

Des mesures ont également été effectuées en 2006 sous les axes d'approche, aux points correspondant à la verticale de l'hélicoptère lorsque son altitude est de 150 m. Le détail de ces mesures est disponible dans l'annexe « *note d'impact sur les nuisances sonores* ». Cette note conclut à des niveaux de bruit légèrement supérieurs à 90 EPNdB⁸ au niveau des points retenus.

⁷ Le décibel A (dB(A)) est l'unité retenue pour représenter les sensibilités de l'oreille humaine. Elle permet de traduire une sensibilité plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.

⁸ L'EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel) est l'unité de base permettant d'exprimer le niveau effectif de bruit perçu. Il est utilisé pour la certification des avions et des hélicoptères.

L'étude d'impact confronte les deux études de bruit réalisées, mais sans préciser que les résultats des deux études sont exprimés avec des unités différentes (dB(A) contre EPNdb).

L'Ae recommande de mieux préciser dans l'étude d'impact les unités des différents résultats présentés dans les études de bruit, et d'expliquer leurs différences.

2.1.4 Espaces naturels

L'hélistation actuelle se situe dans un secteur fortement artificialisé. Le dossier évoque toutefois la présence de quelques espèces végétales dont l'Herbe de la pampa, sans préciser qu'il s'agit d'une espèce exotique envahissante.

Trois sites Natura 2000 sont présents sur l'île d'Yeu : SIC FR5200654 Côtes rocheuses, dunes, landes et marais de l'île d'Yeu ; SIC FR5202013 Plateaux rocheux de l'île d'Yeu ; ZPS FR5212015 Secteur marin de l'île d'Yeu. Si l'hélistation n'est pas directement incluse dans le périmètre d'un de ces sites, il convient de noter que les axes de vol actuels et futures sont situés dans le périmètre de la SIC FR5202013 « *Plateau rocheux de l'île d'Yeu* ».

2.2 *Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu*

Le maître d'ouvrage a envisagé deux hypothèses, la variante non retenue consistant à transférer l'hélistation sur le site de l'aérodrome. Cette variante était elle-même suggérée par le rapport de l'inspection générale de l'aviation civile de décembre 2002 qui soulignait qu'elle était aisée à réaliser alors que l'aménagement de l'hélistation sur le port demandait : « *des vérifications préalables, des études et la conduite de procédures lourdes, enfin des investissements coûteux.* ». Il est à noter que l'aérodrome possède déjà l'intégralité des équipements permettant d'accueillir des hélicoptères, ceux-ci y étant déjà stationnés pendant la nuit. En cas de transfert, la réalisation d'une piste dédiée pourrait être nécessaire pour accueillir le nouveau flux d'hélicoptères, mais apparaît facilement réalisable au vu des emprises disponibles.

L'analyse des avantages et inconvénients des deux solutions aborde la question des nuisances sonores et olfactives qui seraient limités sur le site de l'aérodrome alors qu'elles concernent une population importante sur le site du port qui accueille actuellement l'hélistation.

Le site du port est également présenté comme présentant un risque important pour la sécurité des personnes, le dossier indiquant que « *beaucoup de personnes peuvent se trouver à proximité immédiate de l'aire de prise d'envol et d'atterrissage (passants sur les trottoirs ou sur la jetée, aire de stationnement, locaux administratifs, plaisanciers ou marins).* » L'Ae considère que la réalisation du projet ne permettra pas d'amélioration significative de cette situation.

L'analyse des inconvénients des deux options apparaît déséquilibrée. Le dossier indique ainsi que les passagers seraient plus en sécurité sur le port lors de leur embarquement et débarquement car la distance à parcourir à pied entre les stationnements et l'hélicoptère n'est que de 40 m pour 80 m sur le site de l'aérodrome, mais n'indique pas que le site de l'aérodrome est beaucoup moins fréquenté que le site du port.

Le dossier ajoute que le choix d'une implantation sur l'aérodrome impliquerait de créer un arrêt supplémentaire sur la ligne du bus qui conduit au grand phare, ou de mettre en place une navette dédiée. Enfin, l'aérodrome étant distant du port, les usagers qui utilisent des modes différents pour l'aller et le retour et leur véhicule personnel seraient obligés de prendre les transports en commun pour parcourir ces 3,5 km et récupérer leur véhicule.

Il est également indiqué qu'une comparaison entre les deux solutions portant sur les thèmes : « *liaisons terrestres, sécurité, environnement, travaux, conséquences financière pour la société Oya Hélicoptères et la collectivité* » a été réalisée par un bureau d'études, mais le document correspondant n'est pas fourni dans le dossier. De fait, l'Ae n'a pas pu prendre connaissance du détail des raisons du choix du projet, et de la manière dont les effets environnementaux ont été pris en compte.

L'Ae recommande, au vu des risques élevés pour la sécurité des personnes qu'implique le choix du site du port pour la création de l'hélistation, de produire une analyse des variantes plus objective, et d'en tirer les conséquences sur le choix de la variante retenue.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Risques

L'étude d'impact aborde la question des risques d'accident d'hélicoptère en phase d'approche, d'atterrissage ou de décollage. Les trajectoires prévues permettent à l'hélicoptère de rejoindre l'hélistation en cas de panne au décollage ou à l'atterrissage. Les éléments fournis sont très techniques et ne permettent pas, selon l'Ae, au public de bien comprendre comment les risques sont maîtrisés.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de rendre plus explicites les procédures de vol qui permettent de limiter les risques d'écrasement d'un hélicoptère en cas de panne en phase d'atterrissage ou de décollage.

L'Ae souligne également qu'il s'agit d'une description de scénarios de panne et des moyens de les pallier mais en aucun cas d'une évaluation du risque qui devrait en toute rigueur associer à une probabilité d'occurrence de chaque événement le danger associé (incendie, explosion, chute sur des personnes ou des bâtiments, etc.). Le risque d'incendie n'est pas évalué : il est seulement précisé quels seront les moyens de lutte contre un incendie, mais aucun scénario d'incendie des 540 litres de kérosène que peut contenir un appareil n'est étudié.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation plus approfondie des risques qu'implique la présence de l'hélistation, selon différents scénarios de dysfonctionnements, internes ou externes.

En ce qui concerne le risque de choc contre un obstacle, l'étude d'impact envisage le cas d'une collision avec le mat d'un voilier et indique que la limite maximale de hauteur de mât des navires admis dans le port est de 27 mètres. Les guides nautiques que l'Ae a consultés⁹ indiquent une limite de longueur de 25 m et de tirant d'eau de 2,5 m sans mentionner de limitation de hauteur. Certains voiliers de plaisance de type multicoque répondant à ces caractéristiques peuvent avoir un tirant d'air supérieur à 30 m et donc représenter un risque de collision pour un hélicoptère au décollage ou à l'atterrissage.

L'Ae recommande de fournir les éléments officiels qui indiquent que le tirant d'air maximal du port est bien de 27 m.

2.3.2 Impacts sur le climat

L'étude indique qu'il n'y aura pas d'impact supplémentaire car « *le projet porte le nom de "Création d'une hélistation ministérielle" mais il s'agit d'un simple déplacement de quelques mètres vers l'Ouest de l'hélistation existante. Les usages et modalités d'utilisation ne vont pas être modifiés, en dehors de l'axe des trouées d'atterrissage/décollage.* »

Si cette affirmation est exacte par rapport à la situation actuelle non autorisée, l'Ae considère qu'une estimation des émissions de gaz à effet de serre dans la situation actuelle et dans la situation future serait de nature à éclairer le public. Il conviendrait de chiffrer cet impact en termes d'équivalent dioxyde de carbone.

L'Ae rappelle que la France s'est engagée dans une politique qui vise à réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'un facteur quatre à l'horizon 2050¹⁰.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité héliportée.

2.3.3 Bruit

Le dossier ne présente pas d'évaluation du bruit sous les axes d'approche des hélicoptères après réalisation du projet. Or, la situation future présentera deux différences par rapport aux conditions dans lesquelles ont été réalisées l'étude acoustique de 2006 :

- l'hélicoptère de référence qui avait été choisi dans cette étude n'est pas le même que celui qui est retenu dans le dossier de création de l'hélistation, et que la société Oya Hélicoptères prévoit d'utiliser à l'avenir ;

⁹ Par exemple la page consacrée à Port-Joinville du Bloc marine aux éditions du Figaro nautisme.

¹⁰ Objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, France entière, entre 1990 et 2050, fixé par l'article L. 100-4 I 1° du code de l'énergie.

- les axes de vol retenus dans le cadre du projet sont situés plus près des habitations que les axes actuels (voir figure 4).

Pour ces raisons, l'Ae considère qu'une nouvelle campagne de mesures du bruit est nécessaire pour évaluer les impacts du projet.

L'Ae recommande de réaliser des nouvelles mesures du bruit sous les axes d'approche des hélicoptères.

2.3.4 Incidences sur la consommation d'énergie.

L'étude d'impact indique que la consommation d'énergie « *correspond aux pleins de kérosène de l'hélicoptère ; cette consommation correspond donc au prix du carburant, variable suivant les années.* » ce qui dénote une confusion entre la quantité d'énergie consommée et son prix.

L'Ae recommande d'évaluer la dépense d'énergie annuelle liée à l'activité de transport hélicopté sur l'île d'Yeu.

2.3.5 Incidences sur les sites Natura 2000

Le dossier conclut à l'absence d'incidence du projet sur les sites Natura 2000. L'Ae n'a pas de commentaire sur ce sujet.

2.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

L'étude d'impact ne distingue pas de chapitre spécifique pour ce volet, les mesures envisagées étant indiquées au fil de la partie d'analyse des impacts du projet.

Quelques mesures de réduction sont abordées, comme la mention de la présence d'extincteurs sur la plateforme ou encore la géométrie des axes d'atterrissage et de décollage.

Les lacunes de l'étude d'impact décrites plus haut ne permettent pas réellement d'identifier des mesures appropriées, notamment en matière de risques, de bruit, de qualité de l'air et d'émissions de gaz à effet de serre. Dès lors que des compléments seront disponibles, il conviendrait de réévaluer la nécessité de mettre en place des mesures de réduction, d'évitement ou, le cas échéant, de compensation.

L'Ae recommande de réévaluer les mesures d'évitement, de réduction ou, le cas échéant, de compensation nécessaires en fonction des résultats des différentes études réalisées.

2.5 Analyses coûts avantages

S'agissant d'une infrastructure de transport, une analyse des coûts et des avantages pour la collectivité est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports. L'analyse

présentée dans le dossier est très succincte. Elle indique que le coût pour la collectivité sera très limité puisqu'il se résume à des travaux de peinture.

Le maître d'ouvrage invoque le fait que ce type d'étude n'est disponible que pour les transports terrestres, pour justifier l'absence d'étude du coût environnemental des pollutions et des nuisances. Enfin, au chapitre des avantages pour la collectivité le transport par hélicoptère est jugé avantageux pour les habitants et les entreprises de l'île car n'étant pas tributaire des marées et plus rapide.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique est relativement clair et bien illustré. Il comporte cependant de nombreux termes techniques du secteur aéronautique, souvent sous la forme d'acronymes dont certains ne sont pas explicités. Certaines phrases sont ainsi peu compréhensibles pour les non spécialistes.

L'Ae recommande de rendre le résumé non technique plus accessible en explicitant et en définissant les termes liés au domaine de l'aéronautique.

Elle recommande également de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.