

**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

**MADAME OU MONSIEUR LE PRESIDENT  
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS**

**REQUETE  
EN REFERE SUSPENSION**

**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<sup>e</sup>), demeurant 9 rue des quais – 85350 PORT JOINVILLE

Ayant ensemble pour avocat, la SELARL BAFFOU – DALLET – BMD, société d'Avocats inscrite au Barreau des DEUX-SEVRES, dont le siège social est 33 rue Camille Pelletan - 79100 THOUARS, représentée par **Maître Thierry DALLET**, Avocat Associé.

**CONTRE :**

Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire,

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

## PLAISE A MADAME OU MONSIEUR LE PRESIDENT

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 hélisturfaces 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 « ministérielle » 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 et 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.

L'association « Les riverains du port », représentant nombre de riverains du site concerné (pièces 4-1) et Madame COURTOIS à titre personnel, résidente de l'ILE D'YEU, ont saisi le tribunal administratif de NANTES aux fins d'annulation de l'arrêté ministériel du 4 juillet 2018 publié au Journal Officiel le 17 juillet suivant (saisine du 14.09.2018, pièce 4-2).

Le tribunal administratif de NANTES a renvoyé l'affaire devant le tribunal administratif de PARIS qu'il considère comme territorialement compétent en application de l'article R312-1 du CJA (**pièce 4-3, réf. TA PARIS N° 1817612**).

D'ores et déjà, la suspension de la décision attaquée sera ordonnée en référé pour les raisons suivantes.

## I/ Les conditions de la suspension de l'exécution d'une décision attaquée :

L'article L521-1 dispose : « *Quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision.*

*Lorsque la suspension est prononcée, il est statué sur la requête en annulation ou en réformation de la décision dans les meilleurs délais. La suspension prend fin au plus tard lorsqu'il est statué sur la requête en annulation ou en réformation de la décision. »*

## II/ Application à l'espèce :

### II-1/ Sur l'urgence :

Les éléments soumis à la consultation de la population ont mis en évidence le fait qu'il existe actuellement une hélistation préfectorale qui a été transformée de fait et en toute illégalité depuis des années en hélistation ministérielle.

Il a été en effet constaté par l'Autorité environnementale (AE) et la Direction générale de l'aviation civile que les infrastructures existantes qui sont celles d'une hélistation préfectorale, ne sont pas adaptées à l'utilisation actuelle du site depuis plus d'une dizaine d'année, laquelle utilisation correspond à celle d'une hélistation ministérielle (**pièce 6**).

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 (**pièces 6 et 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'institution, "*tant en ce qui concerne la sécurité des personnes à bord de l'hélicoptère que pour la foule entourant l'hélistation*".

Les services de la DGAC ont en 2002 requalifié l'activité d'OYA en "transport aérien régulier" (avis AE **pièce 6** et avis DGAC de 2002 **pièce 7**). Le rapport de la DGAC de 2002 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 et juridiquement illégale ne saurait évidemment perdurer. La régularisation s'impose pour mettre en adéquation l'utilisation du site actuel (transports réguliers commerciaux) et la réglementation applicable. Pour autant, cet avis de principe n'a pas pour but d'écarter les obligations qui en découlent normalement à savoir la mise aux normes du site en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Comme cela sera expliqué infra, il n'est d'ailleurs pas contesté par l'Etat que la décision attaquée n'est qu'une régularisation administrative du fonctionnement actuel du site en hélistation ministérielle.

Le commissaire enquêteur en page 57 de son rapport (**pièce 9**), « *déplore que les obligations en matière de sécurité, imposées pour la création de cette hélistation, ne concernent que l'enceinte intérieure de cette installation.* » et recommande fortement à la commune d'élargir son champ d'action à une marge de sécurité, à définir puisque la loi ne l'impose pas, aux extérieurs immédiats de l'hélistation. Il ajoute encore que le respect de ce périmètre sécuritaire devra être officialisé et des pénalités devront être, non seulement prévues mais appliquées, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Il considère que le manège pour enfants, éventuellement la foire, et la station du petit train devront, à mon avis, être déplacés en dehors de ce secteur.

⇒ **Or**, il est constant que les préconisations importantes relatives aux mesures de sécurité et de protection de l'environnement suggérées par ces administrations mais aussi par le commissaire enquêteur n'ont pas été reprises dans la décision attaquée.

Celle-ci, autorisant la création d'une hélistation ministérielle, n'assortit cette autorisation d'aucune obligation préalable, d'aucune condition, d'aucune prescription.

A partir du moment où le site en cause est déjà utilisé de fait comme une hélistation ministérielle avec un trafic important, l'autorisation donnée sans réserve quant à la sécurité notamment, aura pour conséquence de maintenir en l'état une activité aérienne considérée comme dangereuse et simplement régularisée par l'arrêté ministériel.

En conséquence, il existe une urgence à suspendre le fonctionnement de l'hélistation ministérielle de l'ILE D'YEU.

## II-2/ Sur le doute sérieux quant à la légalité de la décision attaquée :

L'arrêté ministériel du 04 juillet 2018 est entaché d'une illégalité manifeste tenant :

- au défaut de motivation,
- au fait que l'autorisation donnée pour une création est une régularisation d'une activité existante
- à l'absence de comparaison dans l'étude d'impact entre un état initial et l'impact du projet sur l'environnement
- à l'absence de cadre juridique de mise à disposition du domaine public.

### II-2-1/ 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.

⇒ En l'espèce, il est incontestable que 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 qui ne contient aucune des motivations prévues par les textes susvisés, contrevient aux dispositions ci-dessus relatives à l'obligation de motivation et sera dès lors considéré comme illégal et donc annulé.

## II-2-2/ Sur la régularisation d'une situation existante et non pas la création d'une hélistation ministérielle :

Il n'est pas contesté par l'Etat qu'en réalité, l'arrêté ministériel attaqué a pour objet la régularisation de la situation actuelle, le site étant exploité de fait depuis plus d'une dizaine d'années sous la forme d'une hélistation ministérielle.

Ainsi, le préfet de LA VENDEE dans son courrier du 1<sup>er</sup> 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).

L'étude d'impact rappelle dans son résumé non technique que l'activité est importante et régulière et correspond à celle d'une hélistation ministérielle cf. page 9 étude impact **pièce 5**). En page 11, l'étude confirme expressément que le projet consiste à « *obtenir l'homologation de l'hélistation de PORT JOINVILLE au niveau ministériel. Il ne s'agit pas d'une création mais de réaménager l'héliport actuel pour correspondre aux exigences de la réglementation* ».

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 **pièce 9**).

La demande examinée dans cette étude d'impact n'est ainsi que la régularisation d'une situation existante.

L'intitulé de l'autorisation attaquée est donc erroné et trompeur, notamment parce que la régularisation n'existe pas et n'est pas visée officiellement dans le processus d'étude d'impact et de consultation du public.

En visant un « projet » et la « création » d'une hélistation alors qu'il s'agit dans son application d'une régularisation d'une situation déjà existante, l'arrêté ministériel du 04 juillet 2018 est entaché d'illégalité.

II-2-3/ Sur la régularisation d'une situation illégale et l'absence de comparaison avec un état initial de référence avant la mise en œuvre du projet :

La situation régularisée et qui sert de référence à l'analyse de l'impact sur l'environnement est illégale depuis plus d'une dizaine d'années.

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 Hélicoptère 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 hélicoptérée comme du transport à la demande.

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.

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'étude d'impact est quant à elle faussée puisqu'elle effectue une analyse de l'impact du projet à partir d'un état initial qui est justement celui qui est déjà impacté par l'activité devant être régularisée.

Il est rappelé que 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).

Les articles R122-4 et R122-5 du Code de l'environnement disposent que l'étude d'impact doit avoir pour objet de décrire justement l'impact du projet sur l'état initial, par définition encore non impacté. L'étude doit comprendre un scénario de référence c'est à dire une description de l'état initial de l'environnement avant la mise en œuvre du projet et une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.



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 œuvre 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**).

Or, en l'espèce, pour examiner les conséquences du projet sur l'environnement, l'étude d'impact et l'enquête publique **prennent comme référence un état initial qui est l'état actuel déjà impacté par le projet depuis au moins 10 ans.**

Puisqu'il s'agit seulement d'une conversion d'une situation existante, l'étude d'impact ne joue aucun rôle utile ni informatif et n'a pour mission que de faire le constat de l'existant.

- ↳ Si le projet ne constitue pas une création mais une simple régularisation administrative d'une situation existante depuis au moins dix ans,
- ↳ et si l'état initial de référence est celui qui est déjà impacté par l'activité soumise à l'analyse et à la consultation du public

⇒ alors il ne saurait y avoir une comparaison des situations avant/après ni une évaluation de l'impact du projet sur l'environnement conforme aux obligations légales

Au surplus, **en utilisant comme référence une activité qui est manifestement illégale**, l'étude d'impact et l'enquête publique ont là encore tronqué l'analyse du projet et trompé la population.

#### II-2-4/ Sur l'absence de cadre juridique d'exploitation du domaine public :

Le porteur du projet est la commune de l'ILE D'YEU mais le site concerné serait composé de parcelles appartenant au domaine public de la commune et de l'Etat.

Le site est mis à disposition et exploité par une société privée, la société OYA HELICOPTERES.

Le projet est exclusivement examiné au regard de l'activité de cette entreprise.

Le commissaire enquêteur va même jusqu'à considérer que le projet a notamment pour but de soutenir le développement économique de la société OYA HELICOPTERES.

**Or, il n'existe aucun cadre juridique** concernant cette mise à disposition gratuite du domaine public et des infrastructures publiques au profit d'une activité privée de transports qui se veut « *d'intérêt général et « collectif* » comme l'indiquera Mme BELIN dans ses conclusions finales (cf. **pièce 9**, 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).

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

Aucun cadre juridique/administratif n'a été présenté pour l'exploitation de l'hélistation. Est-il envisagé une délégation de service public ? Une concession ? Quel sera le mode d'occupation et d'exploitation du domaine public ? Est-il envisagé une perception d'une redevance ? Si oui, sur quel budget ? Existe-il un monopole de fait ?

⇒ **Ces informations sont pourtant essentielles au public et aux contribuables car ils déterminent aussi la viabilité du projet, sa légalité, sa pérennité et la justification légale de 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 plus généralement à des investissements au profit exclusif d'une activité privée de transport avec occupation d'infrastructures publiques, il convient de formaliser un contrat liant l'exploitant à la collectivité.

Cette absence de précision doit conduire à l'annulation inéluctable de toute la procédure de consultation préalable et à celle de l'arrêté ministériel querellé.

**Au surplus, les informations données au public sont également incomplètes en ce qu'il n'existe aucun élément relatif à la capacité financière de la société privée alors même qu'elle exploite seule le domaine public qui est spécialement aménagé pour elle et par des fonds publics...**

La capacité financière de l'exploitant étant une composante essentielle de la viabilité du projet et l'absence totale de garanties et d'information à ce sujet doit conduire à une annulation prévisible de la décision d'autorisation.

## PAR CES MOTIFS

Vu l'article L521-1 du CJA,

Ordonner la suspension de 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 chacun des requérants la somme de 2000 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 pour agir en justice
- 4-2. Requête en annulation du 14.09.2018
- 4-3. Ordonnance de renvoi devant le TA de Paris
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