



## PREFET DE LA REUNION

Saint-Denis, le **24 MAI 2016**

# AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE CREATION D'UNE HELISTATION PREFECTORALE SUR LE SITE DU GROUPE HOSPITALIER EST REUNION COMMUNE DE SAINT BENOIT

## I. Portée et cadre réglementaire du présent avis

Le présent avis **porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte** dans le projet de régularisation de l'hélistation du Groupe Hospitalier Est Réunion (GHER) sur la commune de Saint Benoît. Le GHER est maître d'ouvrage de ce projet.

Le cadre réglementaire est constitué des articles L.122-1 à L.122-3, R.122-1 à R.122-15 du code de l'environnement. Au titre de l'article R.122.2, le projet entre dans la catégorie d'aménagement 9° « Aéroports et aérodromes ». L'Autorité Environnementale a accusé réception du dossier le 4 avril 2016.

Cet avis comporte une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient, ainsi qu'une évaluation de la prise en compte de l'environnement, en particulier de la pertinence des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

En application de l'article R.122-5 du code de l'environnement, les enjeux environnementaux étudiés sont les suivants : population, faune et flore, sites et paysages, sol, eau, air, climat, milieux naturels et équilibres biologiques, protection des biens matériels et du patrimoine culturel, commodité du voisinage (bruit, odeurs, vibrations, émissions lumineuses), hygiène, santé, salubrité et sécurité publiques.

L'Autorité Environnementale rappelle que cet avis ainsi que les éléments de réponse éventuellement apportés par le maître d'ouvrage à cet avis devront être joints au dossier d'enquête publique.

Cet avis explicite le dossier, **sans se prononcer sur l'opportunité du projet en lui-même.**

## II. Analyse du contexte du projet et description

### *Description du contexte et présentation du projet*

La présente démarche intervient dans le cadre de la régularisation administrative de la transformation de l'hélistation du Groupement Hospitalier Est Réunion en hélistation. Le fonctionnement de l'hélistation a débuté en 2007, hors agglomération. La tâche urbaine s'est considérablement étendue entre 2007 et 2012 et l'établissement de santé a été inauguré en janvier 2012 sur le site du Pôle Sanitaire de l'Est. Le projet présenté consiste aujourd'hui en la création d'une hélistation préfectorale dans l'enceinte du GHER.

L'hélistation du GHER est une infrastructure de surface pour du transport public à la demande. Le trafic d'hélicoptères concerne l'accueil des vols du service médical d'urgence (SMUH), de personnalité publique, et du Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne (PGHM) dans le cadre d'interventions de secours de personnes en montagne.



### Situation et description du programme général de travaux

Le projet se situe sur la commune de Saint Benoît, dans l'enceinte du GHER, situé en bordure de la RN3, en limite d'urbanisation du centre-ville de Saint Benoît et de la ZAC de la Madeleine. L'implantation de l'hélicoptère est au sol. L'altitude du terrain naturel est de 73 m NGR.

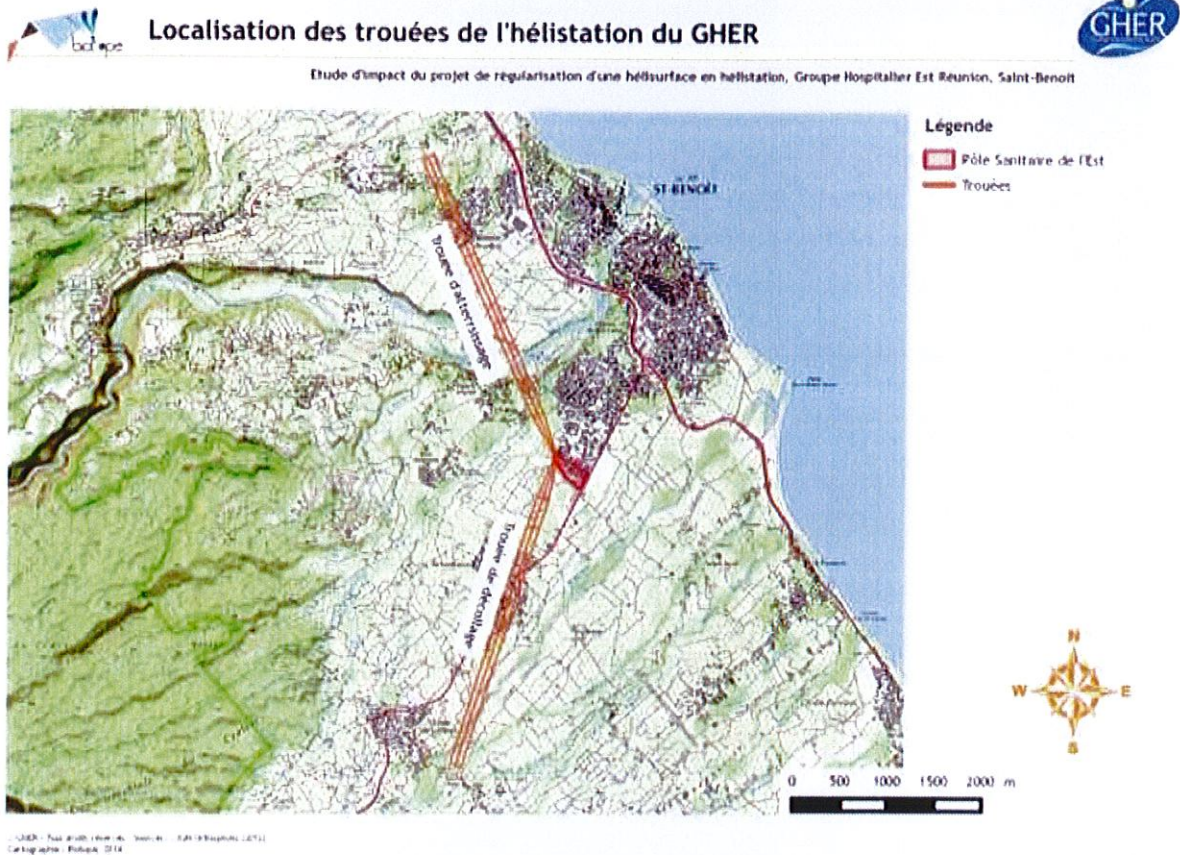
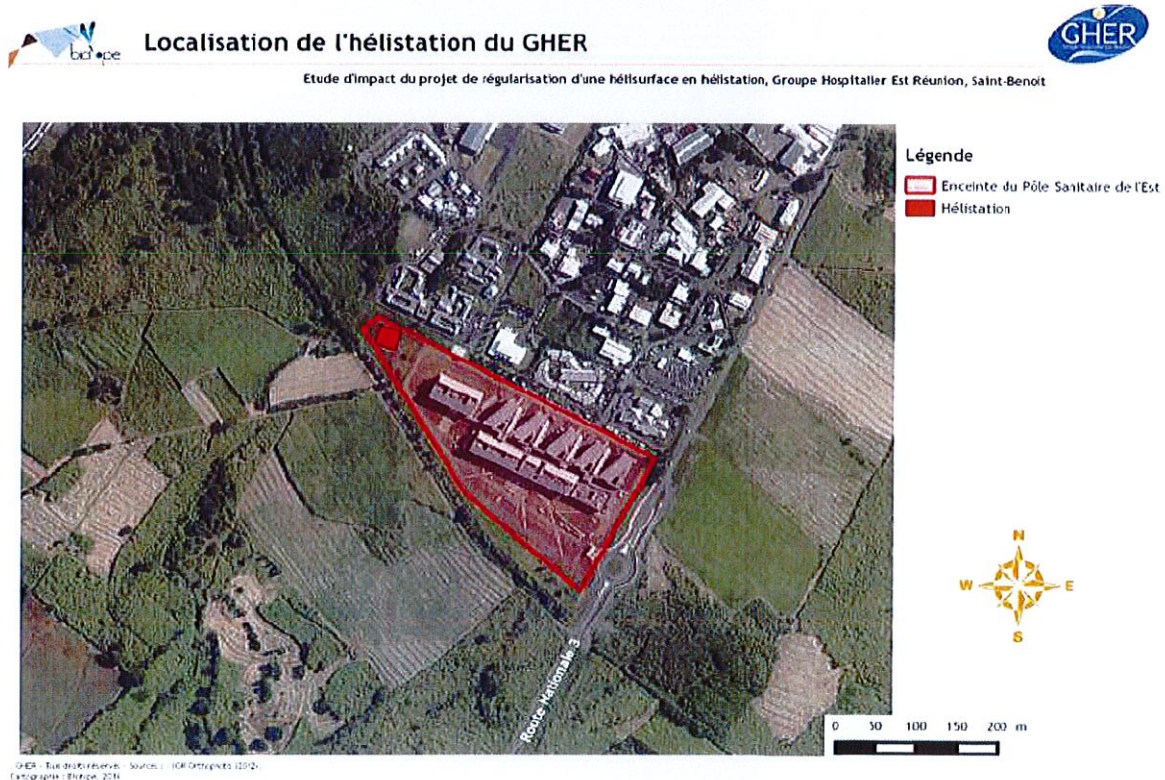


Figure - Localisation du projet et des trouées d'atterrissage et de décollage (extrait de l'EI)



*Figure - Localisation rapprochée de l'hélistation du GHER de Saint-Benoît (extrait de l'EI)*

La trouée d'atterrissage est définie sur un axe en provenance du Nord/Nord-Est (170°), tandis que la trouée de décollage se fait en direction du Sud/ Sud-Ouest (210°).

La surface au sol constitue l'aire de décollage et d'atterrissage des hélicoptères et se matérialise par une surface imperméabilisée en enrobé noir de 27 m x 27 m (FATO<sup>1</sup>). Cette surface est entourée d'une clôture grillagée à une distance comprise entre 10 et 45 m et sur une hauteur de 2 m. Les seuls équipements sur place sont des indicateurs visuels d'aide à la navigation aérienne (pente, direction, manche à air et projecteurs), des matériels de mesures des conditions de vent (anémomètre avec report au PC sécurité), une armoire électrique pour l'alimentation de la drop-zone et des moyens d'intervention en cas d'incendie (deux extincteurs).

Le trafic est estimé à 20 mouvements maximum par jour, un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements. La drop-zone est à usage permanent, sans restriction du nombre de mouvements. Aucune flotte n'est installée en permanence sur le site. Les trois hélicoptères utilisant la plate-forme sont des bimoteurs : Ecureuil (AS355N), EC 135, EC 145 (cet hélicoptère de la section aérienne de la gendarmerie est pris en appareil de référence pour l'analyse des impacts sur l'environnement, conformément aux recommandations des services de l'aviation civile).

### **III. Analyse de la qualité de l'étude d'impact**

#### **A. Résumé non technique**

Le résumé non-technique synthétise correctement l'étude d'impact : présentation du projet, état initial, compatibilité avec les documents de planification, impacts et mesures.

#### **B. Étude d'impact**

L'étude d'impact contient l'ensemble des pièces réglementaires précisées à l'article R.122-5 du code de l'environnement, y compris le § III de l'article R.122-5 s'appliquant aux infrastructures de transports. L'Autorité Environnementale analyse ci-après la pertinence des informations figurant dans l'étude d'impact.

##### Remarques sur la forme :

- L'AE apprécie que l'EI ait documenté le chapitre sur le milieu naturel avec des fiches-espèces pour la faune, apportant au lecteur néophyte des photographies et des critères précis de sensibilisation sur les enjeux de conservation ;
- L'AE souligne la clarté des nombreuses cartes des contributions sonores facilement compréhensibles par le public : lisibilité apportée, par la lecture des gradients de couleur par isophones, des impacts sonores diurnes et nocturnes jusqu'à 2 000 m de distance de l'hélistation avec une pente d'approche de l'hélicoptère de 6 % de jour et de 10 % de nuit, et des émergences sonores induisant le niveau de bruit résiduel.

##### Remarques sur le fond :

- Au vu de l'impact résiduel sonore modéré pour les riverains et la population sensible, l'AE recommande que soit analysée la possibilité de compenser ces effets. L'AE suggère des actions en lien avec l'amélioration du cadre de vie en zone habitée ou en zone d'habitat futur située sous la trouée d'atterrissage des hélicoptères (exemple : contribution au financement d'un espace public (bancs, jeux pour enfants, etc.), d'une surface arborée avec la plantation d'espèces endémiques adaptées au climat du littoral Est de La Réunion (liste DAUPI, « Forêts de bois de couleur des Bas ») ou d'une action patrimoniale ou culturelle (fresque murale ou mosaïque en lien avec les hélicoptères, panneaux de communication sur des pilotes ou des interventions hélicoptères significatives dans le passé, etc.).

#### **1. Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des enjeux environnementaux**

<sup>1</sup> FATO, de l'anglais « Final Approach and Take Off area » : aire d'approche et de décollage.

Cette partie de l'étude d'impact doit permettre d'identifier les enjeux liés au projet, afin d'évaluer ultérieurement ses impacts et de proposer des mesures de suppression, de réduction ou de compensation idoines.

Le site du GHER est en bonne partie artificialisée et anthropisée, la zone d'étude présente donc peu d'enjeux environnementaux. Les enjeux concernant les milieux physique, naturel, les habitats-flore-faune terrestres, le paysage, la qualité de l'air, les nuisances sonores et le trafic routier sur la RN3 sont relativement bien identifiés dans l'étude d'impact et son annexe (étude sonore, A2MS du 19/10/2015). La présentation des autres enjeux n'appelle aucun commentaire de la part de l'Autorité Environnementale.

- Milieu physique :

*Hydrologie, gestion de l'eau :*

Aucun périmètre de captage n'est présent à proximité de la zone de projet.

Le PSE est raccordé au réseau communal pour les eaux usées. Les eaux pluviales du PSE sont renvoyées dans le fossé longeant la parcelle au Nord, après prétraitement par séparateur à hydrocarbures.

*Risques naturels :*

Au PPRN inondations approuvé le 15 décembre 2004, aucun aléa inondation n'est identifié au niveau de la zone du projet. Le canal de dérivation permet de limiter le ruissellement des eaux pluviales et le risque inondation depuis les parcelles agricoles situées en amont du Pôle Sanitaire.

Le PPRN multirisques inondation et mouvements de terrain de Saint-Benoît, en cours d'élaboration, a fait l'objet d'un porter-à-connaissance (PAC) en date du 07 octobre 2015. Le secteur n'est pas particulièrement exposé au risque mouvement de terrain (aléa faible).

- Milieu humain :

*Habitat, activités, équipements, servitudes :*

Le Pôle Sanitaire de l'Est est inscrit dans un environnement rural à l'Est et au Sud, avec une dominante agricole (champs de canne à sucre). Il jouxte des zones urbaines : au Nord, avec le quartier de Bras-Fusil qui a bénéficié d'un programme de rénovation urbaine (ANRU) et au Nord-Ouest la ZAC de la Madeleine avec ses activités économiques et ses habitations. Cette ZAC aurait vocation à s'étendre et à se densifier en direction du GHER.

*Sensibilité de la population :*

La SEMAC, bailleur social responsable du développement de la ZAC de la Madeleine a prévu un programme d'aménagement comprenant environ 650 logements, l'implantation d'un établissement public de santé mentale (EPSM), d'un collège de 900 élèves, d'une école primaire et le regroupement d'équipements hospitaliers de la région Est et d'activités en lien avec le secteur de la santé (centre de formation, annexes de faculté, centre de recherche, etc.) sur le pôle sanitaire de l'Est (PSE).

L'AE retient que dans l'aire d'étude proche, l'héliport est à proximité d'établissements sensibles et d'établissements recevant du public, identifiés sur photos aériennes (Cf. section C.1. pages 6 et 7 de l'étude sonore) : établissement EPSMR au Nord-Est dont la première façade se situe à 40 mètres de l'aire d'atterrissage et de décollage (FATO), le collège Guy Moquet à 250 m au Nord-Est, la clinique de la Paix au Sud-Est dont la première façade se situe à 80 m de la FATO et l'Hôpital public à 180 m au Sud-Est.

*Bruit :*

L'EI renvoie à la section F.2.1 de l'étude sonore pour la caractérisation de l'ambiance sonore. L'AE observe qu'un niveau ambiant sonore moyen variant entre 39 et 44 dB de jour et entre 32 et 44 dB de nuit a été enregistré dans l'aire d'étude au niveau de la clinique et de trois zones résidentielles.

*Qualité de l'air*

Une station de mesure est située au niveau du rond-point du GHER. Les valeurs relevées pour le dioxyde de soufre et l'ozone sont élevées et liées directement au trafic automobile de la RN3. La qualité de l'air sur le site du PSE est dégradée, mais conforme aux objectifs réglementaires et valeurs limites pour la protection de la santé et de la végétation.



*Circulations (dont circulations douces) et transports :*

Un arrêt de transport en commun est situé devant l'entrée du GHER.

- Milieus naturels :

Deux ZNIEFF sont situées à 900 m de la zone d'étude :

- ZNIEFF de type I, n° 0001-0194 « Cours de la rivière des Marsouins » ;
- ZNIEFF de type II, n° 0089 « Mi-Pentes de l'Est »

Le secteur du projet est situé dans une zone ne présentant pas de richesses naturelles patrimoniales et remarquables en termes de flore et de faune.

Les abords de l'hélistation sont dominés par une végétation de type espaces verts : pelouse de *Stenotaphrum dimidiatum*, herbacées indigènes et exotiques et bosquets d'arbres ornementaux. Un Latanier (*Latania lontaroides*), espèce endémique patrimoniale, borde le terrain du GHER..

Concernant les lépidoptères, 5 espèces ont été recensées, dont le papillon *Henotesia narcissus* endémique très commun. Pour les odonates, l'enjeu est faible avec 1 espèce de libellule indigène rencontrée (*orthetrum sp*). Concernant les reptiles, l'enjeu est faible avec l'observation, dans les fourrés de Faux poivriers sur la clôture Ouest de l'hélistation, d'un Caméléon panthère (*Fucifer pardalis*), espèce protégée largement répandue.

Concernant l'avifaune, 11 espèces d'oiseaux utilisent la zone comme territoire d'alimentation ou de transit. Aucune ne niche de manière certaine sur le site. L'enjeu de conservation est fort, six espèces observées étant protégées : Le Busard de Maillard, Papangue (*Circus mailardi*) classé En danger IUCN, l'Hirondelle de Bourbon (*Phedina borbonica*) classée Vulnérable UICN, le Phaéon à bec jaune (*Phaethon lepturus*), la Salangane des Mascareignes (*Aerodramus francicus*), classée Vulnérable IUCN, la Tourterelle malgache (*Streptopelia picturata*) et l'Oiseau-lunettes gris (*Zosterops b. borbonicus*).

Concernant les mammifères terrestres, l'enjeu de conservation du Petit Molosse (*Mormopterus francoimoutoui*) sur l'aire d'étude est fort, s'agissant d'une espèce de chauves-souris endémique protégée à La Réunion classée Vulnérable UICN et sa présence étant certaine.

En tableau de synthèse des enjeux (n° 25 page 98), l'EI évalue le niveau global moyen pour la faune et nul pour la flore et les habitats naturels.

- Paysage et patrimoine :

Le paysage est celui d'une lisière entre l'espace agricole marqué par l'omniprésence des champs de canne à sucre clairsemés de zones ponctuellement arborées (eucalyptus, palmiers, manguiers, bananiers) et l'espace urbain en expansion (quartier urbain dense de Bras Fusil et lotissements récents dans la ZAC de la Madeleine).

## **2. Analyse de la justification du projet, notamment vis-à-vis des enjeux environnementaux**

L'article R122-5 du code de l'environnement stipule que "*le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement [et qu'elle présente] les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet a été retenu.*"

Le projet d'aménagement se justifie au titre du transport en urgence de personnes en vue de soins ou d'hospitalisation au GHER. Les hélicoptères employés appartiennent à la sécurité civile ou à la gendarmerie. Aucun ne reste stationné, ni n'est entretenu sur le site.

Le statut juridique de l'hélistation, lorsque le projet a débuté en 2007, n'est plus aujourd'hui adapté, au vu du développement du PSE, de l'évolution du tissu urbain et de la prise en compte de la révision en cours du Plan Local d'Urbanisme (PLU). L'AE souligne que le programme d'aménagement et d'équipements de la ZAC de la Madeleine est en cours de réalisation et que l'opération ANRU de Bras Fusil a été récemment mise en œuvre.

Le projet d'aménagement présente la solution optimale pour le fonctionnement de l'hélistation en bidirectionnel et le choix des angles des trouées.

### ***3. Compatibilité du projet avec les plans et programmes relatifs à l'aménagement du territoire***

L'étude d'impact présente les principaux plans et programmes relatifs à l'aménagement du territoire, à considérer pour le projet.

Au regard de la compatibilité avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) opposable et en vigueur (par décret n°2011-1609 du 22 novembre 2011), l'hélistation du GHER se situe en espace d'urbanisation prioritaire, en bordure d'une zone agricole. En adéquation avec l'orientation A.2. Développer une offre de service adaptée à l'armature hiérarchisée, le Pôle Sanitaire de l'Est contribue à l'offre de services dans la zone préférentielle d'urbanisation de Saint-Benoît.

L'hélistation du GHER est en cohérence avec les orientations identifiées dans le SCoT Est de 2004. Ce SCoT est en processus de révision. L'AE demande que cet équipement soit pris en compte par la CIREST dans le cadre de la révision du SCoT, comme participant au renforcement de l'offre de soins sur le site du Pôle Sanitaire de l'Est et à la structuration du quartier urbain.

Vis-à-vis du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Benoît approuvé en 2006, le parti d'aménagement retenu répond aux contraintes réglementaires du PLU. Le zonage AUzm correspondant au périmètre de la ZAC de la Madeleine au quartier Bras Fusil a été défini pour être compatible avec les futurs usages de la ZAC. Une révision du PLU a été prescrite le 28 novembre 2011, et s'agissant du PLU d'une commune littorale, il sera soumis à évaluation environnementale systématique.

L'EI précise que dans les sous-secteurs Se de la zone AUzm, les hauteurs ne sont pas réglementées.

Concernant le SDAGE approuvé le 7 décembre 2009, la compatibilité du projet avec les dispositions de gestion du SDAGE est réalisée.

L'AE mentionne que le nouveau SDAGE 2016-2021 en vigueur du 9 décembre 2015 prévoit en orientation 4.6 la réduction à la source des pollutions issues des activités économiques industrielles, artisanales et urbaine. Le projet est compatible avec le SDAGE, étant donné que le GHER inclut le périmètre de l'hélistation pour la collecte des eaux pluviales pour laquelle un séparateur - déshuileur est en place et en bon état de fonctionnement et d'entretien, en prévention de pollution accidentelle au sol (Cf. mesure MR02 en page 135).

Enfin, le projet est concerné par deux servitudes réglementaires : la RN3 à 1,2 km de l'hélistation dans l'axe de la trouée de décollage et la ligne de transport d'électricité HTB 63 kV, respectivement à 2,7 km dans l'axe de cette trouée. Les altitudes de survol des hélicoptères à l'aplomb de ces servitudes sont compatibles.

### ***4. Analyse des impacts et propositions de mesures de suppression, de réduction et de compensation***

Cette partie de l'étude d'impact doit permettre d'identifier les impacts directs et indirects, permanents ou liés au chantier. Le maître d'ouvrage doit à la suite proposer des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation de ces impacts.

S'agissant de la régularisation administrative d'une installation existante, il n'y a pas d'impacts de chantier. Les impacts à considérer, pour la phase d'exploitation, sont ceux induits par l'activité actuelle de l'hélistation.

Les impacts négatifs du projet en phase exploitation portent principalement sur les nuisances sonores.

- Milieu physique :

Les impacts sur le milieu physique sont estimés faibles ou négligeables.

- Milieu humain :

### *Bruit :*

L'étude sonore présente (Cf. section F.2.2) les résultats d'impact sonore de l'hélicoptère de référence en 4 points de mesures : 82 dB au niveau du GHER, 73 dB à Bras Fusil, 65 dB à La Confiance et 60 dB à Bras Canot.

La contribution sonore sur la zone d'étude en période diurne (7h – 22h) sur les secteurs sensibles est estimé avec un nombre moyen de 14 mouvements d'hélicoptères . Pour la clinique de la Paix, le niveau est de 65 dB en façade Nord-Ouest et de 45 à 65 dB pour les façades latérales. Pour l'EPMSR, le niveau est de 75 dB pour la façade Sud et de 60 à 75 dB pour les façades latérales. Les niveaux sont de 50 à 55 dB sur les autres bâtiments les plus exposés du GHER, respectivement 53 à 62 dB en zone habitée proche du quartier de Bras fusil (dont le collège), de 53 à 58 dB dans le secteur de Bras Canot pour les zones les plus exposées en proximité de la ravine Bras Canot et sous l'axe d'approche, et de 49 à 52 dB pour les habitations de La Confiance situées sous l'axe de décollage (Cf. étude sonore, section H.2.2).

La trouée de décollage intercepte la RN3 à une distance de 1 200m à « vol d'oiseau » de la plate-forme (FATO) au niveau du village de la Confiance. L'altitude de la voie étant d'environ 150 m, les appareils survolent à 72 m le jour et 120 m la nuit, le sol à l'aplomb de la route nationale, ce qui est compatible avec le gabarit de la voie (page 13 des Q/R, avant l'EI et le RNT).

Les cartographies d'émergence sonore occasionnée par le trafic d'hélicoptères de nuit (22h - 7h) sur les zones habitées démontrent un impact sonore résiduel globalement modéré (EI en figure 58 page 129 et annexe H.2.3.3), et ponctuellement fort en plusieurs zones proches et distantes (Tableau 29, page 130). L'AE estime que l'EI décrit de façon satisfaisante le potentiel de gêne pour la population, qui constitue un référentiel pour appréhender les troubles « psychologiques » pour les habitants impactés (décret n° 2006-1009 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage réglementairement non applicable en matière de bruit aérien).

L'AE estime qu'une proposition de mesure compensatoire mériterait d'être déclinée, chiffrée et concertée entre le GHER, la ville, la SEMAC et le bureau d'études Biotope en charge de l'EI (voir suggestion plus haut, en introduction du chap. III.B.).

### *Qualité de l'air*

L'impact de l'hélistation sur la qualité de l'air est estimé faible.

### *Santé des habitants :*

L'impact de l'utilisation de l'hélistation est estimé positif pour la prise en charge des malades, pour la rapidité des soins aux malades accidentés et pour l'acheminement plus rapide qu'en ambulance entre le GHER et d'autres centres de soins.

- Milieux naturels :

### *Faune :*

Le site est éclairé ponctuellement de nuit en cas de rotation d'engins ; l'allumage et l'extinction étant sous la responsabilité du PC sécurité du PSE. L'impact brut sur la faune est jugé faible. Le risque de collision de la faune remarquable avec les hélicoptères constitue un impact qualifié négligeable.

### *Flore :*

Le souffle des appareils lors des phases de décollage et d'atterrissage provoque un impact négligeable relativement à la dispersion de poussières sur la flore environnante.

- Paysage et patrimoine :

L'impact de l'hélistation sur le paysage est estimé faible. Le site est entretenu régulièrement par le personnel du GHER et des plantations ont été réalisées en bordure du site.

## ***5. Appréciation des effets cumulés avec d'autres projets***

L'EI mentionne qu'en « fonctionnement normal, et sauf circonstances exceptionnelles, aucune autre activité aéronautique ne vient impacter l'activité de l'hélistation du Pôle Sanitaire de l'Est ».

L'EI informe du projet de TCSP de la CIREST, Esti+, ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale en date du 22 mai 2013, pour lequel un terminus de transport collectif et parc relais automobile et envisagé à proximité de l'entrée du GHER.

### **6. Suivi environnemental**

L'article R122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact présente « *les principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets* ».

Le tableau 33 en page 140 de l'EI propose 5 mesures de suivi. L'AE les estime pertinentes.

L'EI prévoit, pour le suivi des mesures (ME01 et MR04), la tenue par le GHER et par l'aviation civile d'un registre de suivi des plaintes liées aux nuisances sonores. L'EI prévoit aussi la tenue d'un registre en mairie (ou à la SEMAC, aménageur de la ZAC de la Madeleine) relatif à l'évolution du nombre de logements neufs bénéficiant d'isolation acoustique renforcée. L'AE considère cette dernière mesure vertueuse et note qu'elle sera inopérante pour prioriser la ventilation naturelle des logements (fenêtres ouvertes). L'effet induit indirect pourrait être un recours accru à la climatisation (coût énergétique).

### **7. Évaluation des coûts collectifs, consommations énergétiques**

L'impact de l'utilisation de l'hélistation sur les émissions de gaz à effet de serre est estimé négligeable. Le bureau d'études de l'EI n'a pas réalisé d'analyse par principe de proportionnalité avec la nature du projet, estimé que les résultats seraient non significatifs, au vu du nombre de rotations quotidiennes.

L'AE partage cette prise de position.

### **8. Estimation financière des mesures de réduction et de compensation d'impacts**

L'EI propose (cf. tableau 31 en page 137) cinq mesures de réduction d'impacts, pour une estimation financière de 0 € HT, car supportée par ailleurs par les propriétaires des engins ou les agents de maintenance du Pôle Sanitaire de l'Est. Il n'est pas répertorié de mesure d'évitement ni de compensation d'impacts.

### **9. Analyse des méthodes et auteurs des études**

Le dossier décrit bien les méthodes utilisées pour évaluer les impacts. Il précise les organismes consultés, les recherches bibliographiques, les observations de terrain réalisées et les difficultés rencontrées dans l'élaboration de l'étude d'impact. La justification des hypothèses de calculs, le choix de l'appareil EC 145 pour l'hélicoptère de référence et la méthode retenue pour l'étude acoustique sont présentées dans le préambule à l'EI, dans le dossier de « réponse aux observations présentées dans le courrier de la préfecture » du 24 avril 2015 (pages 9 à 12).

Dans l'étude acoustique, les emplacements des mesures acoustiques sont décrits : dans les trois zones habitées de la Confiance, Bras Fusil, Bras Canot et en façade de la Clinique de la Paix. Les enregistrements sonores ambiants ont été réalisés en mai 2014. L'hélicoptère de référence cité est le BK117-C2 (même appareil que le EC 145).

Les auteurs des études sont présentés dans l'EI et dans l'étude acoustique.

## **IV. Prise en compte de l'environnement dans le projet**

**La prise en compte de l'environnement dans le projet est satisfaisante.** En dix ans, la tâche urbaine sur la commune de Saint-Benoît s'est agrandie. La pression de l'urbanisation se fait ressentir autour de l'équipement du Pôle Sanitaire de l'Est.

Les enjeux environnementaux du site sont dans l'ensemble bien caractérisés.

Au vu des enjeux environnementaux du secteur, principalement sonores, le maître d'ouvrage a correctement caractérisé les enjeux propres au projet et précisé les niveaux d'émergence sonore dans un rayon de 2km autour de l'hélistation du GHER. Les orientations des deux trouées sont favorables à une réduction des effets négatifs sur le milieu humain. Des mesures de réduction d'impact sont proposées. L'AE recommande que l'étude d'impact développe davantage la partie requise par l'article R. 122-5 du code de l'environnement en



proposant des mesures qui puissent compenser, dans la limite du possible, les effets du projet sur l'environnement et la santé humaine.

L'AE préconise par ailleurs que le PLU de Saint-Benoît en cours de révision permette d'informer les tiers sur les contraintes acoustiques sous les trouées d'atterrissage et de décollage, notamment dans les secteurs en zones futures et prioritaires d'habitations.

  
Le préfet  
Pour le préfet par délégation  
le Secrétaire Général

**Maurice BARATE**