

Saint-Denis, le 12 SEP 2017

Avis de l'Autorité Environnementale
demande de régularisation de l'hélistation préfectorale
du centre hospitalier universitaire (CHU) Félix-Guyon
commune de Saint-Denis

I. Portée et cadre réglementaire

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 centre hospitalier universitaire (CHU) Félix-Guyon sur la commune de Saint-Denis. Le maître d'ouvrage est le CHU Félix-Guyon.

Cette installation en terrasse, a déjà fait l'objet d'un arrêté préfectoral de création en date du 27 août 1999, est spécialement destinée au transport public à la demande dans le cadre du service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH).

Cependant, selon la réglementation en vigueur, les hélistations sont assimilées à des aérodromes et leur création est assujettie à la réalisation d'une étude d'impact (rubrique 9a de l'annexe de l'article R.122-2 du code de l'environnement). L'ouvrage est soumis à une étude d'impact en vertu du paragraphe III. 1°) de l'article R.122-2 relatif à la modification d'un projet n'ayant pas fait l'objet antérieurement d'une étude d'impact.

L'Autorité Environnementale a accusé réception du dossier le 13 juillet 2017.

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.

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. Présentation du projet et de son contexte

Le projet se situe, dans l'enceinte du CHU, à proximité de la route nationale 6 (« boulevard Sud ») et en bordure de la rivière Saint-Denis, dans le quartier de Bellepierre de la commune de Saint-Denis ; le secteur du CHU Félix-Guyon s'inscrit dans un contexte urbain dense. Cette hélistation est déjà construite et en service.

D'après l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères, une hélistation est destinée à recevoir plus de 200 mouvements (atterrissage ou décollage) par an ou plus de 20 par jour. Lorsque l'hélistation accueille des vols organisés à la demande elle doit être autorisée par arrêté préfectoral.

L'hélistation du CHU Félix-Guyon est utilisée exclusivement pour un trafic d'hélicoptères sous la forme d'un transport public à la demande. Elle est aménagée et prévue en termes d'installations et de procédures pour l'accueil de vols du peloton de gendarmerie de haute montagne (PGHM) en intervention dans le cadre de secours de personnes en montagne. Elle doit également servir à terme de station de base pour le SMUH. Ces opérations sont menées en lien avec le centre de régulation du SAMU à Saint-Denis.

L'hélistation du CHU Félix-Guyon est une hélistation préfectorale. Elle a pour usages principaux, le transport de personnes malades en vue de soins ou hospitalisations au CHU Félix-Guyon. Les appareils qui utilisent l'hélistation sont ceux de la sécurité civile ou la gendarmerie. Ils ne sont donc pas ravitaillés ni entretenus sur le site.

Ce projet de régularisation administrative de l'hélistation du CHU Félix-Guyon entre dans le cadre de l'amélioration du service public, pour l'efficacité de la prise en charge des malades et accidentés. Le positionnement de l'hélistation, sur les toits du centre hospitalier, a été dicté par des raisons pratiques en lien avec l'activité du CHU et ses contraintes. En effet, il est nécessaire d'avoir une grande proximité géographique entre l'hélistation et les services d'urgence du CHU. De ce fait, la localisation de l'hélistation et ses trouées s'est vue être imposée par la position géographique du CHU, son implantation à proximité du centre-ville de Saint-Denis, en bordure de la route nationale 6 et par la disponibilité d'un espace libre et adapté sur les toits du CHU.

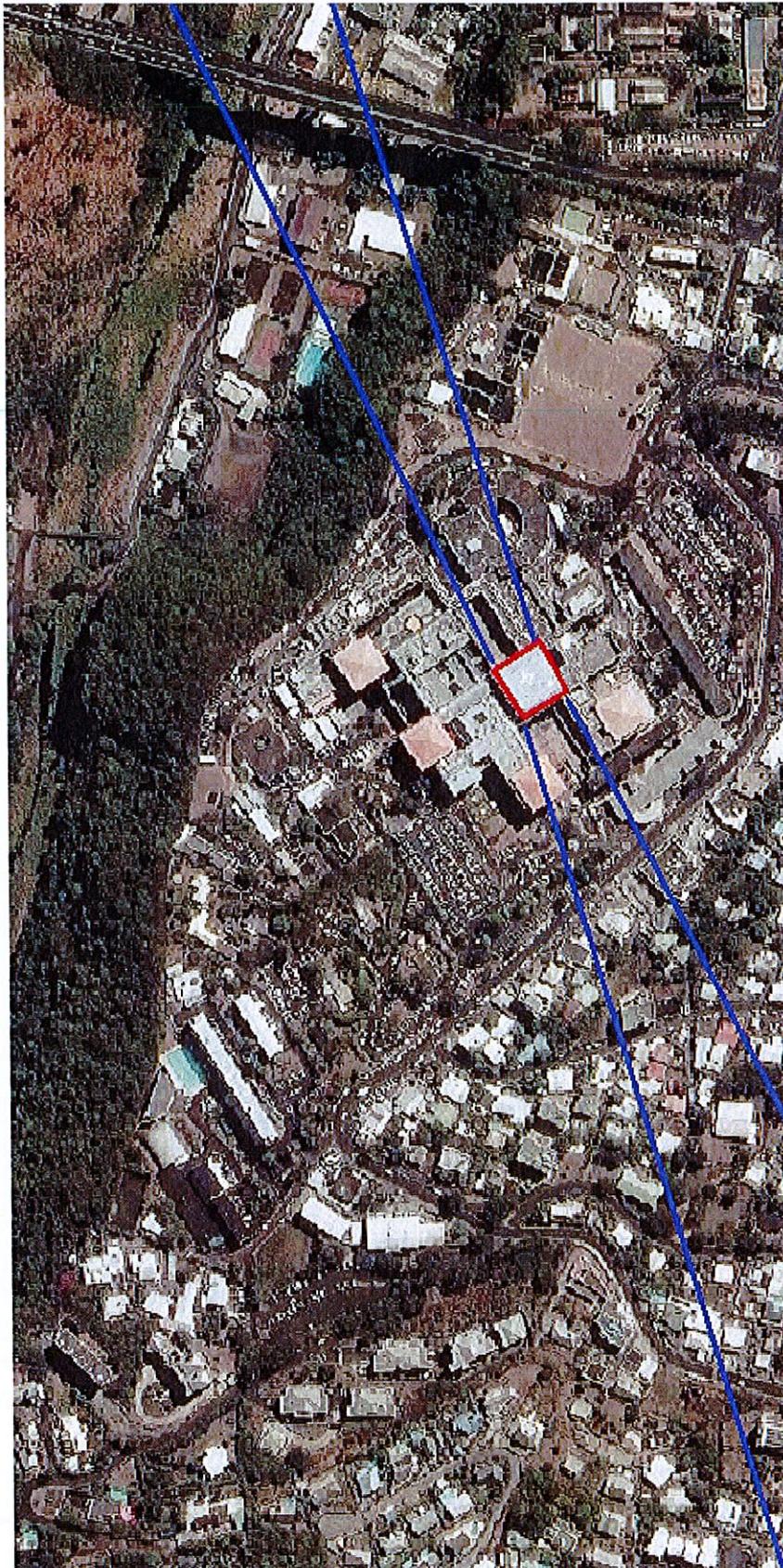
L'hélistation est constituée d'une plateforme installée au niveau le plus haut du CHU, à une altitude de 119 m en toiture d'un bâtiment hospitalier. L'hélistation n'est équipée d'aucun bureau, hangar ou aire de stockage de carburants ou matériaux.

Le FATO (Final Approach and Take Off) est un carré ou un cercle représentant une aire de sécurité de décollage et d'atterrissage. Il est prévu de faire évoluer cette aire en lui adjoignant une « aire de garage » permettant le stationnement en journée d'un hélicoptère Hélimur (avec un rapatriement nocturne vers les hangars de l'aéroport Roland Garros), ce qui permettra ainsi à un autre hélicoptère de la gendarmerie nationale d'intervenir.

➤ *L'Ae recommande que les impacts de cette « aire de garage » soient pris en compte dans le cadre de cette étude d'impact.*

L'Autorité environnementale (Ae) a identifié comme principaux enjeux environnementaux :

- **la perturbation de l'avifaune (y compris chauves-souris) ;**
- **les nuisances sonores sur l'environnement humain.**



Localisation des trouées de l'hélistation

Cette hélistation possède deux trouées préférentielles pour les décollages et atterrissages. Son utilisation de nuit est autorisée. Les trouées sont orientées au nord et au sud directement après le décollage puis vers l'océan suite à un virage prononcé nord-est.

Les trouées de décollage et d'atterrissage surplombent des milieux urbains.

La situation du terrain de décollage ne présente aucun obstacle environnant sur l'axe de décollage depuis le FATO.

L'activité sur l'hélistation du CHU Félix-Guyon est très variable. Il est donc impossible de prévoir les niveaux d'activité de l'hélistation (tranches horaires privilégiées ou « heures de pointe ») pour cette installation. Des vols de nuit peuvent également avoir lieu.

En termes de trafic, l'installation est déclarée comme drop-zone à usage permanent, sans restriction du nombre de mouvements. Le trafic est toutefois estimé à vingt mouvements maximum par jour (un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements).

Les appareils susceptibles d'intervenir sur l'hélistation sont les suivants :

- ◆ EC 145 / EC 135 (l'EC 145 étant utilisé dans la très grande majorité des interventions) ;
- ◆ Ecureuil ASN 355N (utilisé en cas d'indisponibilité de l'EC 145) ;
- ◆ AS365 N2 (exceptionnellement présent sur la FATO, utilisé par la marine).

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 de manière proportionnée à la nature du projet.

1. Analyse de l'état initial de l'environnement, des impacts et définition des mesures

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, réduction ou compensation idoines.

- Milieu physique :

Le projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage d'eau destinée à l'alimentation humaine.

Aucun aléa inondation n'est identifié.

Le secteur du CHU Félix-Guyon n'est pas particulièrement exposé au risque mouvement de terrain, malgré un aléa faible à modéré.

➤ *L'Ae considère que l'impact de l'hélistation sur le milieu physique est neutre.*

- Milieu humain :

L'environnement naturel du CHU Félix-Guyon, incluant l'hélistation, s'inscrit dans un environnement largement artificialisé et fortement anthropisé. Ce centre hospitalier est inclus dans l'ensemble urbanisé de Saint-Denis, densément construit. Le CHU Félix-Guyon se compose principalement de constructions massives, avec quelques plantations d'arbres. Le secteur de l'hélistation du CHU Félix-Guyon est entièrement urbanisé (ou principalement résidentiel), à l'exception d'espaces verts plantés.

Dans son environnement proche, le CHU est entouré :

- ◆ à l'ouest, par la ravine de la rivière Saint-Denis ;

- ◆ au nord, par une bande étroite entre le CHU et le boulevard Sud comprenant quelques habitations en bordure du quartier de la Source ;
- ◆ à l'est, par le quartier de la Source : résidentiel, scolaire, commerces, administration...
- ◆ au sud, par le secteur de Bellepierre essentiellement résidentiel.

L'étude acoustique relève qu'un potentiel de gêne peut être ressenti dans les secteurs où l'émergence dépasse l'émergence admissible, soit principalement dans le secteur de la Source et Bellepierre.

La qualité de l'air sur le site du CHU Félix-Guyon et au niveau de l'hélistation est dégradée, mais conforme aux objectifs réglementaires et valeurs limites pour la protection de la santé et la végétation.

➤ *L'Ae estime que l'impact sonore de l'hélistation sur les habitations avoisinantes aux trouées est conséquent et partage l'intérêt, bien que non réglementairement exigé actuellement pour une hélistation, la réalisation d'un plan d'exposition au bruit (PEB) ainsi que la traduction concrète de ses prescriptions permettant de réduire notablement les gênes ressenties par les riverains (amélioration du confort acoustique des logements impactés, registre de suivi des plaintes liées aux nuisances sonores) ; ce qui permettrait de compenser ces effets.*

- Milieux naturels :

S'agissant du patrimoine naturel, l'hélistation est située dans une zone ne présentant pas de richesses naturelles patrimoniales et remarquables en termes de faune et flore. Néanmoins, dans la zone d'influence de l'hélistation, la rivière Saint-Denis joue un rôle important de corridor écologique avéré pour les oiseaux marins.

Le secteur du CHU Félix-Guyon se situe à proximité de continuités écologiques et d'espaces naturels dans la rivière Saint-Denis. La proximité des remparts de la rivière Saint-Denis est néanmoins à considérer du fait des possibles nidifications d'oiseaux marins et chauves-souris.

Au vu du contexte largement anthropisé de la zone d'étude, seuls certains groupes sont à considérer : les oiseaux marins et les chauves-souris.

Les oiseaux marins présentent une activité de survol nocturne de la zone d'étude, entre leurs sites de reproduction et alimentation.

Les chauves-souris sont potentiellement présentes sur la zone d'étude ; elles ne l'utiliseraient qu'en tant que site de transit voire d'alimentation.

Le déplacement des oiseaux marins est à considérer par rapport à l'activité de survol des hélicoptères au niveau de l'hélistation et plus spécifiquement le survol de la rivière Saint-Denis.

➤ *Au regard du faible nombre de rotations majoritairement journalières et de l'orientation des trouées évitant la rivière Saint-Denis, l'Ae considère que l'impact de l'hélistation sur l'avifaune marine et les chauves-souris reste néanmoins limité.*

La FATO peut être ponctuellement éclairée par des balises lumineuses encastrées au sol. Trente-huit feux émettent une lumière jaune lorsqu'ils sont allumés, complétés par un éclairage rasant de couleur blanche tous les six mètres (de type halogène). Leur mise en marche est occasionnelle et rendue nécessaire afin de sécuriser l'approche des appareils de nuit.

➤ *L'Ae recommande l'usage d'ampoules sodium haute ou basse pression et luminaires en ULOR zéro afin de limiter les incidences sur l'avifaune marine et réduire aussi les échouages des oiseaux marins.*

- Paysage :

L'hélistation est installée dans l'enceinte du groupe hospitalier, en milieux urbanisés et à proximité de la rivière Saint-Denis. L'hélistation est cependant visible par les airs (ceci étant son objectif principal en termes de sécurité), et de ce fait quasi-uniquement par les hélicoptères susceptibles de l'utiliser ainsi que depuis les hauts.

Seul, l'ancien hôpital Félix-Guyon se trouve dans le périmètre de cinq cents mètres des monuments historiques.

➤ *L'Ae estime que l'impact paysager est faible.*

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

L'usage principal de l'hélistation permet aux malades de se faire acheminer plus rapidement qu'en ambulance au CHU ou du CHU Félix-Guyon vers un autre centre de soins. Ce mode de transport permet de s'affranchir des contraintes de circulation et du relief de l'île afin de gagner un temps précieux pour soigner les malades ou les accidentés.

➤ *Au vu du choix des angles des trouées, l'Ae estime que le projet d'aménagement présente la solution optimale pour le fonctionnement de l'hélistation en bidirectionnel.*

3. Compatibilité du projet avec les plans et programmes

L'hélistation du CHU Félix-Guyon se situe dans l'armature urbaine de Saint-Denis, elle est en adéquation avec les orientations du SAR du 22 novembre 2011.

Cette hélistation est également compatible avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la CINOR, approuvé le 18 décembre 2013, dans la mesure où elle offre un service et des équipements de qualité pour une mission d'urgence sanitaire.

En outre, l'hélistation est admise par le plan local d'urbanisme (PLU) de la mairie de Saint-Denis approuvé en octobre 2013.

L'hélistation n'ayant aucun impact sur la qualité des eaux, elle est compatible avec le SDAGE 2016-2021 approuvé en 2015.

4. Impacts cumulés avec d'autres projets

L'étude d'impact indique qu'aucun projet de construction et/ou développement d'hélistation n'est connu sur le secteur nord de l'île de La Réunion.

➤ *L'Ae recommande néanmoins de prendre en compte les effets cumulés avec les projets de transport par câble de la Montagne (et la compatibilité de la trouée avec les futurs câbles) et la nouvelle entrée ouest (NEO) de Saint-Denis.*

5. Estimation financière des mesures de réduction et de compensation d'impacts

L'hélistation étant déjà en service, les mesures d'évitement correspondent aux différentes mesures qui peuvent être mise en place lors de la mise aux normes de l'hélistation et la définition des trouées de décollage et d'atterrissage.

Dans ce contexte, situé dans une ambiance déjà fortement impactée en zone urbaine à proximité de la RN 6, il n'est pas envisagé de mesure compensatoire à l'impact résiduel sonore du projet.

➤ *Cela n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Ae.*

6. Méthodologie utilisée

Le dossier liste bien les sources bibliographiques et expertises de terrain utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement et la santé et une étude acoustique a également été réalisée.

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

Globalement, l'étude d'impact est proportionnée aux enjeux et à la nature du projet.

Le préfet,
Pour le Préfet par délégation
le Secrétaire Général

Maurice BARATE