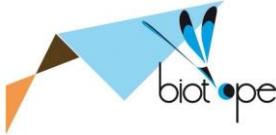


Saint-André, le 06/10/2017

EMETTEUR : JS PHILIPPE

	<u>DESTINATAIRES :</u> M. BOX (MAFATE HELICOPTERES)
REF. :BIOTOPE_Note_cadrage prise_EIE_06102017.docx	
Objet : Note de réponse concernant les remarques émises par l'Autorité Environnementale (en date du 11 août 2017) concernant le dossier d'étude d'impact pour la régularisation de l'hélistation de Mafate Hélicoptère de La Nouvelle (La Possession)	

Dans le cadre du dossier de régularisation de l'hélistation de Mafate basée à La Nouvelle (pour le compte de la compagnie Mafate Hélicoptères), une 1<sup>ère</sup> version de l'étude d'impact a été réalisée par BIOTOPE en décembre 2014. Dans le cadre des avis de l'Autorité Environnementale, un avis a été émis en 2016 par le CGEDD (avis 2016-24), émettant des remarques, accompagné d'avis complémentaires apportés par les Services de l'Etat (DGAC, DEAL, Préfecture). Un second dossier d'étude d'impact a donc été produit en décembre 2016. La procédure s'est poursuivie, avec l'émission d'un autre avis de l'Autorité Environnemental émis le 11 août 2017 (ref. n°0548/2017).

**La présente note reprend les remarques émises par l'Autorité Environnementale en août 2017, permettant d'apporter une réponse dans la mesure du possible aux Services de l'Etat, et identifier les points pouvant être repris dans l'étude d'impact, de façon à pouvoir déposer le dossier pour mise à l'Enquête Publique.**

## ANALYSE DE L'AVIS AE 0548/2017 DU 11 AOÛT 2017

### [Avis A.E] Recommandation 1.2

Dans l'étude d'impact, les travaux d'entretien et d'optimisation de l'hélistation sont précisés dans le § III.2.3, sur la base des éléments fournis par la société Mafate Hélicoptère.

*Cette dernière précise que le nivellement concerne un volume 320 m<sup>3</sup>, dont 220m<sup>3</sup> seront utilisés pour rehausser la zone de pose, suivi d'un engazonnement. Les autres 100m<sup>3</sup> serviront à réaliser un jardin pour du maraîchage, à proximité de l'hélistation. L'ensemble de la terre décaissée est donc utilisée sur zone. Ces éléments sont donc repris dans la 3<sup>ème</sup> version de la présente étude d'impact (§ III.2.3 « Description des travaux »).*

Concernant les impacts temporaires IT06, IT07 et IT08, différentes mesures sont proposées pour limiter les différentes incidences (adaptation de la période des travaux en fonction de la phénologie des espèces indigènes, gestion des espèces exotiques envahissantes, accompagnement environnemental...). Avec l'application de ces mesures, les impacts résiduels sont faibles et non significatifs. Le contenu de la présente étude d'impact semble donc répondre aux remarques émises dans l'avis AE 0548/2017.

### [Avis A.E] Recommandation 1.3

La figure 53 a été modifiée de façon à la rendre lisible.

### [Avis A.E] Recommandation 2.3.2.1

Pour l'évaluation quantitative sommaire des polluants gazeux émis par les hélicoptères, il est envisageable de reprendre les informations indiquées pour l'émission de ces gaz par les hélicoptères.

L'étude d'impact sera mise à jour sur les éléments suivants pour l'impact IP01 (§ XIII.1.2) :

*La Fédération Nationale de l'Aviation Marchande a réalisé avec l'ADEME un guide à disposition des compagnies aériennes leur permettant de mettre en place un suivi de leurs émissions de gaz à effet de serre.*

*Ce guide a été publié en Janvier 2013 et est disponible à l'adresse suivante :*

<http://bilans-ges.ademe.fr/fr/ressource/guide-sectoriel-list/index/idElement/6>

*L'unité utilisée pour les calculs d'émissions est le kilogramme équivalent CO<sub>2</sub>. Elle permet de comptabiliser les rejets de CO<sub>2</sub> mais également des autres gaz à effet de serre potentiellement produits et devant être pris en compte dans le protocole de Kyoto.*

*Ainsi, il est facile de calculer les émissions des hélicoptères en fonction de leur consommation de kérosène. Le facteur d'émission du kérosène a été fixé par la Décision 2007/589/EC :*

**1 kg de kérosène consommé produit 3,15 kg d'équivalent CO<sub>2</sub>.**

*Enfin, le manuel de vol du constructeur fourni les consommations de kérosène dans sa section 5.2. Ce facteur d'émission est donc facilement utilisable pour déterminer les émissions correspondantes*

*Il est considéré par la réglementation que l'hélicoptère est en phase de décollage ou d'approche finale lorsqu'il se situe à une hauteur inférieure à 200ft par rapport à l'altitude de l'hélistation.*

*Compte tenu des trajectoires nous estimons qu'une minute est nécessaire pour un atterrissage ou un décollage. Les consommations des appareils sont les suivantes :*

Type hélicoptère	Consommation horaire Zp = 0ft / ISA+10°C
AS 350 B2 Ariel 1D	150 kg/h = 2.5 kg/min
AS 350 B3 Ariel 2B	162 kg/h = 2.7 kg/min
AS 350 B3e	170 kg/h = 2.84 kg/min
AS 355 N – 2 * Arrius 1A	185 kg/h = 3.09 kg/min
AS 355 F2 – 2 * Allison 250C20	200 kg/h = 3.33 kg/min

**Un mouvement d'hélicoptère sur l'hélistation rejette dans l'atmosphère « locale » entre 7,87 et 10.5 kg eq CO<sub>2</sub>.**

Pour la pollution des eaux et sols, ainsi que le dérangement des oiseaux, ces différents impacts sont évalués, permettant de répondre aux attentes de l'avis AE 0548/2017 (impact IP01-IP04 notamment).

#### [Avis A.E] Recommandation 2.3.2.4

La société Mafate Hélicoptère va lancer une étude géotechnique préalablement aux travaux d'entretien de l'hélistation. Elle s'engage à prendre en compte les différentes préconisations qui seront précisées dans cette étude.

Concernant le risque naturel de mouvement de terrain, l'état des lieux environnemental met en évidence la situation de l'hélistation en zone élevée pour le risque de mouvement de terrain (§ V.5 « risques naturels »). L'impact sur le mouvement de terrain s'inscrit donc dans un contexte naturel à risque, sans pour autant conclure que les travaux prévus ou l'exploitation de la présente hélistation vont augmenter cet impact. Au vu de ce contexte, la présente étude d'impact va reprendre ce niveau d'impact (IT4 => impact modéré), en précisant la mesure associée (MR07 : prise en compte des préconisations de l'étude géotechnique).

#### [Avis A.E] Recommandation 2.4

Les incidences sur le corridor de déplacement des oiseaux au niveau de la rivière des Galets a été pris en compte dans la présente étude d'impact (IP05), en considérant un impact jugé faible.

Du fait de vols uniquement diurnes, il semble que les déplacements dans la rivière des Galets semblent peu affectés les oiseaux (Busard de Maillard, Paille en queue à brins blancs) qui adaptent leur vol dans le large corridor formé par la rivière.

Lors des décollages (voire atterrissages), le risque de collision avec ces oiseaux reste faible au vu de la trajectoire de l'appareil et de la faible fréquentation de la zone par ces espèces.