

**Enquête publique préalable à l'autorisation ministérielle requise
concernant le projet de création (régularisation)
de l'hélistation de l'Ermitage
sur le site de la société Corail Hélicoptères
à Saint-Gilles sur la commune de Saint-Paul**

Par note en date du 05 septembre 2018 reçue le 07 septembre, monsieur le Président des Tribunaux Administratifs de La Réunion et de Mayotte requiert l'apport de compléments vu l'insuffisance de motivation des conclusions remises avec le rapport d'enquête publique le 23 juillet 2018.

Le présent document rédigé le 12 septembre 2018 et communiqué à la même date à qui de droit porte les compléments requis.

Auteure : madame Dany ANDRIAMAMPANDRY, commissaire enquêteur

Destinataires :

Monsieur le Président des Tribunaux Administratifs de La Réunion et de Mayotte
Monsieur le Préfet de La Réunion, DRECV

Conclusions motivées

Préambule portant rappel du contexte et des enjeux du projet soumis à enquête publique.

La société Corail Hélicoptères porte un projet de création d'une hélistation ministérielle sur le territoire de la commune de Saint-Paul.

L'hélistation de l'Ermitage, établissement secondaire de la société, fonctionne sur autorisation préfectorale délivrée par arrêté n° 1841/CAB/PA en date du 09/08/2010.

En 2014, la Commission Européenne met la France en demeure de requérir une autorisation ministérielle pour les hélistations susceptibles d'être ouvertes à la circulation aérienne publique. Les demandes d'autorisation de l'espèce sont obligatoirement accompagnées d'une étude d'impact environnemental.

D'où la présente enquête publique relative à la conversion du statut préfectoral de l'hélistation en statut ministériel dans le cadre d'une « régularisation ».

La circulaire du 6 mai 1995 relative aux hélistations et hélisurfaces apporte les précisions suivantes.

Les hélistations ministérielles *« peuvent être ouvertes à la circulation aérienne publique, agréées à usage restreint, ou réservées à l'usage d'administrations de l'État. »*

Elles « sont pérennes, et peuvent donc accepter des infrastructures lourdes. Elles sont destinées à recevoir un trafic important et régulier.

Pour la création de ces hélistations, une enquête publique préalable est nécessaire, en application de l'article R.211-5 du code de l'aviation civile.

Ces hélistations peuvent être protégées (plan de servitudes aéronautiques) par rapport à l'urbanisation. »

Les hélistations « préfectorales » de transport public à la demande *« sont destinées à recevoir un trafic moins important... De plus, ces hélistations n'ont pas le même caractère de pérennité que les hélistations ministérielles ».*

La société Corail Hélicoptères saisit l'opportunité de la « régularisation » pour y intégrer concomitamment un projet de réaménagement des infrastructures du site de l'Ermitage qu'elle occupe depuis 2010.

Jusqu'à cette date, elle était basée sur l'aérodrome de Pierrefonds, commune de Saint-Pierre. Actuellement, le site de Pierrefonds est surtout dédié à la maintenance des appareils.

L'hélistation occupe une ancienne « base logistique et de stockage d'hydrocarbures pour les besoins du chantier de construction de la Route des Tamarins », actuelle RN1.

Le choix du lieu est consécutif à l'échec de deux projets d'installation dans les Hauts de Saint-Leu (La Chaloupe) et aux abords du théâtre de plein air de Saint-Gilles les Bains. Ces circonstances ont alimenté la chronique des médias de l'époque.

Corail Hélicoptères propose un choix de survols des sites remarquables de La Réunion. Pour mémoire, 42% du territoire départemental sont intégrés dans le Parc National de La Réunion classé patrimoine mondial par l'UNESCO.

C'est le produit phare proposé par les professionnels du tourisme tant institutionnels (Conseil Régional) que privés.

En 2016, 20 000 touristes ont survolé via Corail Hélicoptères les paysages remarquables de La Réunion, soit 3500 rotations d'hélicoptères.

Les réveils de La Fournaise ainsi que le séjour hivernal des baleines au large des côtes réunionnaises donnent lieu probablement à des pics d'activité.

Corail Hélicoptères partage son champ d'action aérien, terrestre voire marin avec :

- ⇒ une autre hélistation offrant des prestations similaires, propriété de la société HÉLILAGON dans le secteur relativement proche de l'Éperon (à 5 km),
- ⇒ des pratiquants professionnels ou non d'activités diverses : aéromodélisme, parachutisme, ULM, parapente, voire équitation, randonnées ...
- ⇒ les habitants des zones survolées parmi lesquels la population du « cœur habité » du Parc National,
- ⇒ la faune terrestre et aviaire des espaces naturels protégés, notamment les « cirques , pitons et remparts » du Parc National de La Réunion occupant 42% du territoire,
- ⇒ la faune marine lors des survols du lagon et de l'océan à basse altitude pour une observation saisonnière de baleines,
- ⇒ les services de sécurité et d'incendie, la brigade de recherche de la gendarmerie nationale, les services de l'État et des collectivités pour des missions de contrôle ou d'étude en des lieux inaccessibles par voie terrestre, les propriétaires d'hélicoptère pour un usage privé.

L'évêque de La Réunion soi-même se fait transporter par hélicoptère pour célébrer la messe de l'Ascension sur le Piton des Neiges, point culminant de l'île.

J'observe que les hélicoptères sillonnent régulièrement l'espace aérien réunionnais.

Corail Hélicoptères doit relever les défis suivants inhérents au statut « ministériel » :

- assurer la « pérennité » de l'hélistation dans un contexte à forts enjeux environnementaux (impacts sur les masses d'eau souterraines, sur la faune et la flore, émission de GES, nuisances acoustiques)
- préserver les sites naturels remarquables (cirques, pitons et remparts) de renommée mondiale réputés protégés de toute pollution liée aux activités socio-économiques.

Je souligne qu'une hélistation « ministérielle » assure des liaisons aériennes commerciales régulières accessibles au public, ce qui nécessite des infrastructures lourdes en adéquation avec un trafic important.

C'est le cas, par exemple, de l'hélistation à Port-Joinville sur la commune de l'île d'Yeu qui a fait l'objet en 2017 d'une demande de conversion en hélistation ministérielle en vue d'assurer l'exploitation d'une ligne régulière de transport commercial entre l'aéroport de Beauvoir-Fromentine sur la côte vendéenne et l'île d'Yeu à 17 km.

Les travaux nécessaires correspondaient à la construction d'un aéroport.

Une hélistation ministérielle a donc vocation à offrir un transport de personnes par hélicoptère d'un point A jusqu'à un point B, assurant ainsi un service d'intérêt général comme tout autre moyen de transport de biens et de personnes accessible au public.

L'hélistation « préfectorale » Corail Hélicoptères n'assure aucune liaison aérienne commerciale régulière de cette sorte.

Les aménagements prévus optimiseront les conditions matérielles des activités au sol mais ne donneront pas lieu à création d'infrastructures lourdes.

Le coût relativement élevé des prestations de Corail Hélicoptères suppose pour les clients un budget « loisirs » conséquent incompatible avec le revenu moyen dont dispose théoriquement une partie relativement importante de la population du département de La Réunion étant donné un taux de chômage élevé.

La clientèle de Corail Hélicoptères comprend ainsi, en grande majorité, des touristes extérieurs ou locaux qui ont expressément fait des prévisions budgétaires ad hoc.

Des propos entendus le 16 juillet 2018 lors d'un rendez-vous pour faire des prises de vue confirment cette assertion.

J'ai assisté à l'atterrissage d'un hélicoptère chargé de touristes.

Certains d'entre eux déclaraient qu'ils s'étaient offert quelque chose d'exceptionnel.

Une Réunionnaise en vacances affirmait qu'elle avait découvert son île autrement, ce qui l'enchantait.

J'observe que Corail Hélicoptères déploie des activités principalement commerciales dans l'intérêt d'un public relativement restreint motivé par une offre touristique promettant la découverte de paysages extraordinaires.

M LOURME, responsable du projet, déclare que l'actuelle autorisation préfectorale répond exactement aux activités de son entreprise mais qu'il se satisfera d'une autorisation « ministérielle » qui en garantira la « pérennité ».

J'en conviens.

Les locaux d'accueil des clients sont fonctionnels et confortables. Le parc de stationnement attenant a une capacité suffisante (45 places).

Le site est intégralement clôturé par des grillages métalliques solides hormis la lisière Sud, en bordure de la ravine de l'Ermitage.

Le hangar technique est suffisamment grand pour y assurer l'entretien courant de deux appareils.

Un portail avec digicode sécurise l'accès aux aires où évoluent les appareils (FATO, aires de stationnement).

Un portail à ouverture sur commande sécurise l'ensemble du site.

Je considère que l'hélistation préfectorale actuelle, dotée d'une flotte de cinq appareils, employant 35 personnes, fonctionne dans des conditions parfaitement conformes aux dispositions réglementaires en vigueur en matière de sécurité des biens et des personnes.

Ceci étant, la conversion de l'hélistation préfectorale actuelle en hélistation ministérielle nécessite enquête publique et étude d'impact.

L'étude d'impact porte principalement sur :

- ⇒ les masses d'eau souterraines,
- ⇒ la qualité de l'air,
- ⇒ les bruits.

Les considérations motivant l'avis du commissaire enquêteur sur le projet sont présentées selon l'architecture suivante :

1. Considérations induisant une appréciation positive
2. Considérations appelant des recommandations
3. Bilan des considérations et avis motivé du commissaire enquêteur

1. Considérations induisant une appréciation positive

1.1. Publicité de l'enquête, participation du public.

J'ai dûment constaté que l'affichage sur site, en mairie principale de Saint-Paul et en mairie de proximité de la Saline les Bains a été mis en place conformément à la réglementation en vigueur.

De même, les services de la Préfecture de Saint-Denis, DRECV, ont dûment fait paraître dans les délais requis l'avis d'enquête publique dans la presse écrite quotidienne locale (JIR et Le Quotidien) ainsi que sur le site internet de la Préfecture de La Réunion.

Je considère que le public a été suffisamment informé.

1.2. Déroulement de l'enquête

J'ai assuré trois permanences de trois heures permanences en mairie principale de Saint-Paul et deux de trois heures en mairie de proximité de la Salie les Bains aux jours et selon les horaires indiqués dans l'arrêté préfectoral portant organisation de l'enquête publique.

J'ai ouvert un registre sur chaque lieu de permanence et reçu par deux fois une seule et même personne par ailleurs présidente d'une association de riverains de l'hélistation.

L'absence de participation du grand public tant sur les registres d'enquête que par voie électronique ou par courrier postal adressé au siège de l'enquête publique s'explique d'une manière générale par une défiance culturelle vis-à-vis de la chose administrative et de l'écrit.

En outre, le caractère très technique des treize pièces du dossier peut rebuter le lecteur.

En mairie de proximité de la Saline les Bains, bâtiment de plain pied limitrophe d'un parking gratuit, le public avait aisément accès au dossier ainsi qu'au lieu de permanence du commissaire enquêteur.

En revanche, en mairie principale de Saint-Paul, le dossier ainsi que le lieu de permanence se trouvaient à l'étage d'un bâtiment annexe proche équipé d'un digicode à la porte d'entrée.

Les agents affectés à l'accueil en mairie principale ont eu la consigne d'orienter convenablement le public.

La sonnette pour faire ouvrir la porte du bâtiment annexe fonctionnait bien.

Le bâtiment, le bureau dédié aux permanences du commissaire enquêteur et le dossier étaient donc accessibles moyennant une brève recherche.

A ma question relative aux conditions d'accès pour les personnes à mobilité réduite, il m'a été répondu que le dossier serait transféré au rez-de-chaussée.

J'en ai déduit que le commissaire enquêteur se déplacerait même le cas échéant.

Je considère que les conditions d'accueil du public étaient les meilleures possibles.

Le 29 juin 2018, j'ai remis régulièrement le procès-verbal de synthèse des observations à monsieur Fabrice LOURME, responsable du projet. La réponse m'est parvenue par courriel le 12 juillet 2018.

Une seule observation volumineuse et très détaillée m'a été remise en main propre le 21 juin 2018, jour de clôture de l'enquête publique, en mairie de proximité de La Saline les

Bains. Cette remise faisait suite à l'unique observation consignée par la même personne sur le registre ouvert en mairie principale de Saint-Paul, annonçant l'envoi d'un dossier.

Le 23 juillet 2018, dans les délais requis, j'ai restitué les deux registres, le dossier en trois exemplaires, le rapport et les conclusions en Préfecture de Saint-Denis, DRECV. Simultanément, j'ai déposé une copie du rapport et des conclusions au greffe du Tribunal Administratif de Saint-Denis.

Les conditions matérielles de l'enquête publique étaient globalement satisfaisantes. Les délais prescrits pour la réponse du responsable du projet au procès-verbal des observations recueillies ont été strictement respectés.

1.3. Le dossier soumis à enquête publique.

Le dossier comprend treize pièces dont deux majeures : une étude d'impact en deux versions, une originale et une deuxième amendée conformément aux observations et recommandations de l'Autorité environnementale.

J'ai sollicité une personne-ressource de ma connaissance pour des explications sur le fonctionnement d'un hélicoptère. Ces apports ont utilement éclairé l'étude du dossier.

Le bureau d'étude BIOTOPE a produit deux versions de l'étude d'impact environnemental respectivement en mars 2016 puis en décembre 2016 comme suite à l'avis délibéré de l'Autorité environnementale en date du 07 décembre 2016.

Outre les deux études d'impact, le dossier de demande d'autorisation ministérielle contient l'intégralité des échanges entre Corail Hélicoptères et les instances administratives concernées soit :

- la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Océan Indien représentant la Direction générale de l'Aviation Civile, Ministère de la Transition Écologique et Solidaire,
- La Direction Régionale des Douanes et des Droits Indirects de La Réunion,
- la commune de Saint-Paul,
- l'ensemble des documents attestant de l'activité de la société depuis la création de l'établissement secondaire sur le site de l'Ermitage suite à autorisation par arrêté préfectoral en 2010.

J'avais donc à ma disposition un dossier complet, lisible malgré une présentation en vrac des treize pièces sous forme de feuilles A4 dont certaines recto-verso indistinctement rassemblées dans un classeur sur une épaisseur de 7 cm. Étaient insérés documents cartographiques et notices techniques.

A ma demande, la personne responsable de l'organisation matérielle de l'enquête publique en mairie de Saint-Paul a fourni aimablement un jeu d'intercalaires. Ces intercalaires cartonnés à languette ont servi à individualiser et signaler chacune des pièces constitutives du dossier.

L'étude d'impact a donné une évaluation claire des impacts identifiés ainsi qu'une déclinaison exhaustive des mesures « ERC » (Éviter, Réduire, Compenser) consécutives.

Une lacune apparente : l'étude de dangers n'est pas individualisée, donc ne fait pas l'objet d'une approche particulière.

En revanche, les dispositifs « ERC » en cas d'accident sont bien présentés à l'occasion de l'analyse notamment de l'impact du projet sur les masses d'eau souterraines.

Je considère néanmoins que le dossier soumis à enquête publique a suffisamment exploré les tenants et les aboutissants du projet.

1.4. Les orientations du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) en vigueur.

Orientation 1 :

« Affirmer une stratégie d'offre territoriale pour la relance du tourisme ».

Plan d'action proposé par Corail hélicoptères :

Promouvoir, en synergie avec les « colocataires » de son domaine d'activité, une offre touristique alternative au « tout lagon ».

Parmi les « colocataires », le responsable du projet cite :

- l'hélistation Héliagon basée à l'Éperon, secteur proche du site de l'Ermitage.
- Parapentistes, ULM, parachutistes, aéromodélistes.
- Randonneurs à pied, à cheval, en VTT.
- Habitants des zones survolées.
- Faune et flore des espaces naturels y compris le milieu marin.

Je considère que le plan d'action de Corail Hélicoptères à la faveur d'une autorisation ministérielle s'inscrit bien dans l'actuelle stratégie d'offre territoriale pour la relance du tourisme. En témoignent les 20 000 touristes transportés en 2016.

Corail Hélicoptères propose des prestations identiques à celles qu'offre une société sise dans le même secteur, Héliagon.

J'estime qu'une telle proximité appelle raisonnablement une mutualisation de la mise en œuvre des orientations du SAR.

L'objectif de relance du tourisme dans un territoire insulaire par définition contraint nécessite évidemment la recherche de moyens à mettre en commun pour l'atteindre.

J'approuve donc l'appel de Corail hélicoptères à une synergie entre l'ensemble des acteurs du tourisme en vue de favoriser notamment une offre alternative au « tout lagon ».

Orientation 2 :

« Promouvoir un aménagement qui ne participe pas à l'augmentation du risque actuel. »
Les aménagements des infrastructures de l'hélistation inhérents au projet font l'objet d'une étude d'impact non requise dans le cadre de l'autorisation préfectorale actuellement en vigueur.

Je considère que les mesures « ERC » (éviter, réduire, compenser) décrites dans l'étude d'impact favorisent la maîtrise des risques. Cf infra.

Il s'ensuit que le projet ne participe effectivement pas à l'augmentation du risque actuel, étant entendu que l'état actuel du site vaut état initial à défaut d'une étude d'impact dans le cadre de l'autorisation préfectorale de 2010.

Orientation 3

« Participer au bon état écologique des masses d'eau ».

Je trouve tout-à-fait pertinente la convocation de trois orientations du SAR en vigueur à l'appui des plans d'action proposés pour inscrire le projet dans le contexte de la stratégie régionale de développement durable.

1.5. Éléments de l'étude d'impact.

Impacts sur la qualité de l'air par émission de gaz à effet de serre (GES)

Les activités de Corail Hélicoptères (20 000 clients transportés en 2016) donnent lieu à des rotations d'hélicoptères (3500 en 2016).

D'où une émission inéluctable de gaz à effet de serre (GES).

Les mesures de réduction proposées :

- Appareils performants équipés de dispositifs limitant l'émission de GES.
- Achat volontaire de crédits carbone le cas échéant.

Pour démontrer que l'impact est relativement « négligeable », l'étude rapporte le volume des GES émis à l'occasion des activités de Corail hélicoptères au volume des émissions de GES cumulées par les trajets annuels domicile-travail effectués par les Réunionnais. Le calcul établirait que les GES émis par Corail hélicoptères représenteraient 0,70% de la masse des émissions liées aux trajets domicile-travail.

Dans l'absolu, 0,70 % relève en effet du « négligeable » car noyé dans la masse. Cependant, je considère que les mesures de réduction d'une pollution par GES apparemment « négligeable » contribuent à réduire les émissions de GES dans le droit fil de la fameuse légende du colibri qui apporte sa part pour détruire l'incendie en apportant le contenu de son bec.

Dans le contexte de dérèglement climatique avéré sur la planète, je pense que l'utilisation d'hélicoptères parmi les plus performants au plan mondial témoigne d'une prise en compte réelle de cet aléa.

L'achat volontaire de crédits carbone, mesure compensatoire ultime, confirme cette prise en compte.

Impacts sur les milieux naturels.

Corail Hélicoptères propose des survols des paysages remarquables de La Réunion de réputation mondiale confirmée par le classement de 42% du territoire au patrimoine mondial par l'UNESCO.

Les pilotes de Corail Hélicoptères ont des consignes strictes relatives au respect des 1000 pieds d'altitude-plancher réglementaires notamment pour le survol des territoires du Parc National.

En outre, les rotations s'effectuent exclusivement en matinée.

Je considère que l'impact sur les paysages est négligeable. Bien au contraire, la « vue d'en haut » sur les cirques, pitons et remparts fait encore mieux apprécier leur exceptionnelle beauté.

L'hélistation elle-même est installée sur une parcelle classée en « zone A » (agricole) au PLU en vigueur de la commune de Saint-Paul.

Malgré ce classement, la parcelle est environnée de champs de canne à sucre et de friches. La ravine de l'Ermitage limite naturellement la parcelle côté Sud.

Les milieux naturels environnants sont fortement colonisés par les activités humaines.

La partie de la ravine de l'Ermitage, non pérenne, limitrophe de l'hélistation subit directement l'impact des rotations d'hélicoptères.

Une végétation sans intérêt floristique particulier peuple les abords de la ravine. L'étude ne signale aucune espèce faunistique remarquable mais l'étude d'impact laisse supposer que, le cas échéant, les espèces animales ont migré en aval à l'abri de l'ouvrage de franchissement sur la route des Tamarins toute proche.

Pour ces raisons, je considère que l'impact de l'hélistation sur la faune domiciliée dans l'emprise de la ravine est relativement faible car limitée à la portion de ravine limitrophe.

Impacts socio-économiques.

L'implantation de Corail Hélicoptères sur le site actuel de l'Ermitage depuis 2010 a probablement favorisé le développement de la société notamment grâce à une meilleure visibilité. Actuellement, elle emploie directement 35 personnes.

L'hélistation est remarquable en amont la route des Tamarins toute proche, ce qui fait le même effet qu'un immense panneau publicitaire animé.

Corail Hélicoptères contribue à étoffer une offre touristique alternative au « tout lagon ».

BIOTOPE, auteur de l'étude d'impact, qualifie cet impact de positif.

Je souscris à cette évaluation.

1.6. Les avis de l'Autorité environnementale, de la DGAC OI, du conseil municipal de Saint-Paul.

La DGAC (Direction générale de l'Aviation Civile) ainsi que le conseil municipal de Saint-Paul reprennent à leur compte textuellement une bonne part des recommandations de l'Autorité environnementale.

L'Autorité environnementale reconnaît la pertinence de l'étude d'impact dûment amendée suite à son avis délibéré rendu le 07 décembre 2016.

Elle recommande principalement des études complémentaires en vue de :

- ⇒ affiner l'approche des impacts acoustiques sur les êtres vivants lors du survol des cirques, pitons et remparts, en particulier le « **retour d'expérience du ressenti des populations des cirques vis-à-vis des nuisances liées aux survols** »,
- ⇒ quantifier exactement le niveau de pollution de l'air attribuable au fonctionnement de l'hélistation,
- ⇒ approfondir l'analyse du devenir des polluants dans les eaux de surface et souterraines.

Il s'agit d'études d'envergure.

Le responsable du projet s'engage à les mener à condition toutefois d'y associer l'ensemble des occupants de l'espace aérien au droit des cirques, pitons et remparts. Effectivement Corail Hélicoptères n'est pas le seul opérateur touristique à proposer des survols des paysages remarquables de La Réunion.

Je considère que cette condition préalable est réaliste et raisonnable.

Quant au « retour d'expérience du ressenti des populations des cirques vis-à-vis des nuisances liées au survol », c'est un item majeur de l'observation unique consignée par madame Patricia MARRET, présidente de l'association Cadre de Vie Saline. Cf infra en 2.2.

Point particulier sur l'avis « réservé » du conseil municipal de Saint-Paul.

Par délibération en date du 07 juin 2018, le conseil municipal de Saint-Paul « émet un avis réservé à la demande de régularisation de l'hélistation de l'Hermitage sur le site de la société Corail Hélicoptères » alors que la commission « Aménagement-Environnement et Développement Économique » réunie le 29 mai 2018 a émis un avis favorable.

La réserve faite par le conseil municipal à l'unanimité des suffrages exprimés porte strictement sur trois recommandations de l'Autorité environnementale, soit :

- ⇒ procéder à une analyse objective du retour d'expérience du ressenti des populations des cirques vis-à-vis des nuisances liées aux survols et aux reprises de touristes par les hélicoptères,
- ⇒ procéder à une étude de bruit aux émergences sonores liées au survol des cirques et pitons et à leurs impacts sur la faune et la population,
- ⇒ procéder à une analyse des mouvements des hélicoptères et de leur évolution probable,

mais aussi sur l'incompatibilité des constructions liées à cette activité en zone agricole au PLU en vigueur. Cette dernière réserve fait l'objet de considérations infra, 2.3.

Corail Hélicoptères s'engage à participer à ces études complémentaires en posant une condition. Cf en haut de page.

Je considère que l'avis du conseil municipal de Saint-Paul, qui ne suit pas l'avis de la commission Aménagement-Environnement et Développement Économique, manifeste une volonté de se cantonner dans une neutralité attentiste.

1.7. Étude de dangers.

L'étude d'impact fait l'impasse sur une étude de dangers spécifique.

Les activités d'une hélistation sont sujets à des risques particuliers, soit

- chute d'un appareil en phase d'approche ou bien au décollage
- explosion accidentelle du réservoir de kérosène (10 000 actuellement, 35 000 litres prévus) donnant lieu à incendie outre les dommages corporels et matériels.

L'hélistation est riveraine de la RD 100. En face exactement du site, une aire de covoiturage est à la disposition des usagers de la route des Tamarins.

La RD 100, voie cannière convertie en bretelle de la route des Tamarins, est très fréquentée notamment aux heures dites de pointe.

Le trafic journalier descendant (14 000 véhicules) et le même trafic montant (8000) confirment ce constat.

Statistiquement, le risque de chute d'un aéronef est sans commune mesure avec le risque d'accidents de circulation terrestres.

Mais le risque zéro n'existe pas.

A défaut d'une étude de dangers spécifique, je relève que la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Océan Indien (DSAC OI) a mené une enquête technique le 26 juin 2016 en application des articles D.232-2 et D.232-6 du code de l'Aviation Civile.

Suite à cette enquête, **« au plan de la sécurité aérienne, la DSAC OI émet un avis favorable à la conversion de l'hélistation préfectorale de l'Ermitage en hélistation ministérielle à usage restreint.. »**

La DSAC OI retient que « l'exploitant prévoit, dans un **délai de deux ans**, le déplacement de la FATO dans le but de dégager les trouées et les phases de recul des obstacles existants. Le projet constituerait une amélioration de la sécurité, cependant il devra faire l'objet d'une nouvelle enquête technique pour l'infrastructure au sol. »

Le 16 juillet 2018, j'ai constaté que le déplacement de la FATO était réalisé, ce qui est conforme à l'engagement pris auprès de la DSAC OI.

Cette circonstance tient lieu de réponse aux griefs vivement exprimés par la présidente de l'association Cadre de Vie Saline, auteure de l'unique observation recueillie pendant l'enquête publique. En effet, l'auteure de l'observation dénonce l'anticipation des travaux de déplacement de la FATO. À tort dans la mesure où les travaux en question, achevés en juillet 2018, répondaient aux recommandations sécuritaires de la DSAC OI.

Conformément aux mêmes recommandations de la DSAC OI, Corail Hélicoptères a réalisé le dégagement de deux trouées. La trouée de décollage à 355° et la trouée d'atterrissage à 165° garantissent l'absence d'obstacles, à condition que la RD 100 soit libre de tout véhicule.

En outre, des aires de recueil sur des parcelles en friche sont prévues le long de la trouée d'atterrissage.

Corail Hélicoptères affiche la volonté d'utiliser une flotte d'un haut niveau technologique régulièrement renouvelée.

La circulation soutenue sur la RD 100 peut rendre hypothétique l'absence de tout véhicule en phase d'approche. Un système de feux de signalisation contribuerait peut-être à garantir épisodiquement la vacuité de la RD 100. Ce serait l'équivalent d'un passage à niveau sur cette bretelle de la route des Tamarins au droit de la trouée d'atterrissage.

Concernant le risque incendie suite à une explosion accidentelle de la cuve de kérosène de 10 000 litres (installation programmée d'une nouvelle cuve à « double pot » de 35 000 litres), l'étude d'impact n'en fait pas état.

Les consignes de sécurité en vigueur sont cependant dûment préconisées.

Je considère que les mesures de sécurité que Corail Hélicoptère s'engage à déployer sous l'autorité de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Océan Indien (DSAC OI) contribuent à maîtriser autant que possible les dangers inhérents à son activité tant au sol qu'en vol, notamment en phases de décollage et d'atterrissage.

2. Considérations appelant des recommandations.

2.1. Impacts sur les masses d'eau.

L'hélistation se situe dans le périmètre de protection du forage d'eau potable F1 de l'Ermitage issue de l'aquifère de Trois Bassins.

La ravine non pérenne de l'Ermitage limite naturellement la parcelle côté Sud. Lors des épisodes de fortes pluies particulièrement intenses à La Réunion, la ravine de l'Ermitage sert d'exutoire aux eaux de ruissellement pluvial qui se déversent directement dans le lagon éponyme. L'étude d'impact qualifie de « moyen » le risque de pollution des eaux souterraines et des eaux de surface par des hydrocarbures et par des huiles utilisées pour les engins de chantier.

Les mesures de réduction annoncées :

Mesure 1 : Installation d'un séparateur à hydrocarbures coûtant moins de 4000 €.

Les séparateurs à hydrocarbures équipent couramment les stations service par exemple, les garages, d'une manière générale les lieux à haut risque de pollution par rejet d'hydrocarbures dans les milieux naturels.

Leur fonctionnement se base sur le piégeage par gravité ou par coalescence des hydrocarbures présents dans les eaux pluviales.

Le piégeage par gravité s'effectue par la différence de densité entre eau (densité 1) et liquides légers dont les hydrocarbures (densité 0,85). Les hydrocarbures remontent à la surface tandis que les matières lourdes décantent au fond de l'appareil.

Corail hélicoptères indique un coût inférieur à 4000 € sans autres précisions.

Le choix d'un séparateur à hydrocarbures devra tenir compte des conditions climatiques de la mi-pente ouest de La Réunion. C'est une zone semi-sèche.

Cependant les épisodes de fortes pluies provoquent ruissellement intense et crue des ravines non pérennes. La ravine de l'Ermitage, exutoire naturel des eaux de ruissellement pluvial, se déverse directement dans le lagon éponyme.

Je constate que l'installation d'un séparateur à hydrocarbures est présentée comme une mesure majeure de réduction de la pollution des masses d'eau par les hydrocarbures.

La capacité de cet appareil ainsi que les performances attendues devront être en adéquation avec l'aléa pluies intenses très fort en saison cyclonique.

Mesure 2 : Contrôle visuel et entretien réguliers des installations et caniveaux, du séparateur à hydrocarbures.

La mise en œuvre de cette mesure requiert sensibilisation, information et formation des ressources humaines de Corail Hélicoptères.

J'ai pu observer que l'entreprise veille au strict respect des consignes d'exploitation.

Mesure 3 : Un réservoir de carburant de 35 000 litres à « double pot » rendra inutile le bac de rétention actuel sous le réservoir de 10 000 litres.

Le stockage des produits polluants dans le hangar est pourvu également de bacs de rétention en cas de fuite accidentelle.

Si une fuite accidentelle survient malgré les bacs de rétention, 2 kits anti-pollution sont prévus.

J'estime que ces mesures sont suffisantes eu égard à la taille de l'hélistation.

Ma recommandation est fondée sur la nécessité de choisir un séparateur à hydrocarbures suffisamment dimensionné par rapport au risque de pollution des masses d'eau considérablement accru pendant les épisodes de pluies intenses.

2.2. Impacts sur la santé humaine : nuisances acoustiques

Les bruits générés par les activités de l'hélistation se fondent dans l'ambiance sonore permanente liée à la proximité immédiate de la RN1 dite Route des Tamarins, axe majeur de circulation dont les éventuels blocages (bouchons, mouvements sociaux) contribuent à perturber la vie économique de l'île.

En 2015, M Laurent ALAMY, chargé d'affaire de la société SOCOTEC, opère des mesures acoustiques sur le parcours de l'hélicoptère de type EUROCOPTER ECUREUIL AS 355 NP (bimoteur).

Les mesures acoustiques portent sur les niveaux sonores des axes 335° et 165° (les deux trouées) sachant que 60 mouvements, soit 30 rotations d'appareils au maximum sont organisées en journée à raison de 20 rotations dans l'axe 165° et de 10 rotations dans l'axe 335°.

Le niveau sonore moyen constaté apparaît comme « conforme » aux normes en vigueur (décret n° 2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique).

Un certificat acoustique délivré le 24 août 2009 par la Direction Générale de l'Aviation Civile atteste que l'appareil de type EUROCOPTER AS 355 NP immatriculé F-OINP « est considéré comme conforme aux normes acoustiques indiquées lorsqu'il est entretenu et utilisé en conformité avec les spécifications et les limites d'utilisation qui s'y rapportent ».

Au plan théorique et technique, je considère que, effectivement, les nuisances acoustiques ne dépassent pas les normes en vigueur.

L'unique observation consignée par madame Patricia MARRET, présidente de l'association Cadre de Vie Saline (CDVS) sous forme de note manuscrite avec photos et coupures de presse témoigne de l'impact **ressenti** des nuisances sonores évalué non pas comme « moyen » mais comme fort, insupportable voire délétère par les riverains.

Je constate que l'étude complémentaire recommandée par l'Ae va exactement dans le sens de la recherche de mesures réductrices des nuisances acoustiques « ressenties », mais devrait être élargie à l'ensemble des riverains de l'hélistation.

Le conseil municipal de Saint-Paul reprend la recommandation à son compte.

L'auteure de l'observation rappelle, articles de presse écrite et photographies à l'appui, les péripéties de l'implantation de Corail Hélicoptères dans le secteur et veut rendre audibles les doléances exprimées par la population.

J'observe que sa démarche a le mérite de convoquer, à l'occasion de l'enquête publique, une instance, la « population » à son avis non consultée en amont du projet alors qu'elle est en prise directe avec son impact environnemental, en particulier les nuisances sonores.

L'auteure de l'observation dénonce notamment

⇒ l'absence de « sondage » en amont auprès des riverains,

- ⇒ le recours à un bureau d'étude (BIOTOPE pour l'étude d'impact)) et à SOCOTEC pour l'étude de bruit, sollicités par Corail Hélicoptères, donc réputés non neutres,

Toutefois, elle a précisé verbalement que sa démarche dénonce non pas l'existence même d'une hélisation très fréquentée, mais les conditions de son installation et surtout le peu de cas que font les dirigeants des doléances régulièrement exprimées par les riverains, doléances portant sur des nuisances acoustiques ressenties comme dépassant les normes en vigueur.

La position du responsable du projet.

Comme suite au procès-verbal de synthèse des observations dûment remis le 29 juin 2018, le responsable du projet affirme que le niveau des émissions sonores des appareils reste en-deçà des normes réglementaires en vigueur.

Il s'engage à rendre pleinement opérationnel l'enregistrement-suivi des plaintes relatives à son activité.

Aujourd'hui en effet, les plaintes sont bien enregistrées, mais classées sans suite.

Je souligne le poids du « ressenti » dans l'appréciation des bruits.

De même que la froidure ou la chaleur « ressenties » sont toujours à des degrés supérieurs au froid ou au chaud « réels » mesuré objectivement avec le thermomètre, de même l'intensité de sonore « ressentie » est à un niveau supérieur par rapport à l'intensité sonore mesurée avec les instruments ad hoc.

Les appréciations subjectives se heurtent par nature aux données objectives d'un phénomène.

Je reconnais, pour l'avoir moi-même expérimenté, que le bruit des aéronefs à rotor survolant le cirque de Cilaos aux aurores fracture désagréablement la sérénité absolue que l'on recherche à l'ombre du Piton des Neiges.

Je considère que l'engagement de prendre réellement en compte les doléances éventuelles exprimées par la « population » témoigne d'une réelle volonté de poser les bases d'échanges constructifs.

Encore faudrait-il rechercher le traitement qui donnerait satisfaction et à l'exploitant et aux plaignants. Il est certain que la pratique actuelle, soit recevoir du courrier ou des courriels qui restent sans suite, appelle l'instauration d'un dialogue constructif.

Corail Hélicoptères propose les mesures de réduction des nuisances sonores suivantes :

- ⇒ Appareils à turbomoteur, conçus pour limiter les nuisances sonores,
- ⇒ Flotte régulièrement renouvelée,
- ⇒ Rotations exclusivement diurnes, en majorité en matinée compte tenu de la couverture nuageuse qui se développe l'après-midi.

Je considère que ces mesures contribuent rendre plus acceptables des nuisances sonores inévitables sauf à cesser l'activité, autant que le permet une technologie réputée se perfectionner en permanence.

2.3. Points divers

Survol du lagon

Le survol du lagon entre 300 m (évolution) et 500m (station) d'altitude peut perturber la faune marine, notamment les baleines qui séjournent pour se reproduire au large des côtes réunionnaises pendant l'hiver austral.

Corail Hélicoptères affirme que ses pilotes respectent les altitudes-planchers réglementaires.

Je considère que les conditions de survol du lagon intéressent indirectement le statut de l'hélistation.

Dispersion des Espèces Exotiques Envahissantes (EEE)

Corail Hélicoptères s'engage à mettre en place des procédures appropriées pour l'entretien des espaces végétalisés en évitant de contribuer à disperser des graines d'EEE.

Je considère que cette mesure contribue bien à la réduction du risque identifié susceptible de faire proliférer les EEE.

Dépose et récupération de touristes dans le cirque de Mafate

Corail Hélicoptères confirme que son offre touristique exclut formellement toute dépose ou récupération de touristes dans le cirque de Mafate.

Il n'y a donc pas lieu d'évaluer ce risque.

Maîtrise foncière et zonage de l'emprise de l'hélistation.

Corail Hélicoptères est actuellement locataire de la parcelle incluant l'emprise de l'hélistation. Le bail commercial contracté avec CBO Territoria court jusqu'à fin 2018.

Le responsable du projet m'a déclaré verbalement que des négociations sont en cours en vue d'une acquisition du foncier.

Si la transaction d'achat se réalise, je considère que la maîtrise foncière de l'hélistation par l'exploitant va confirmer le statut « ministériel ».

Par ailleurs, dans son avis délibéré du 07 juin 2018, le conseil municipal de la commune de Saint-Paul exprime une réserve « du fait de l'incompatibilité des constructions liées à cette activité en zone agricole au PLU en vigueur ».

L'avis du conseil municipal maintient ce zonage malgré l'avis favorable de la commission « Aménagement-Environnement et développement économique ».

Corail Hélicoptères a dûment déposé puis réitéré une demande de déclassement en temps utile, qui a fait l'objet d'une réponse subordonnant l'examen de la demande à une prochaine révision du PLU.

En application du règlement du PLU en vigueur en zone A, la commune serait fondée à ordonner la démolition des bâtiments et infrastructures existants.

L'alternative serait un déclassement dans le cadre d'une future révision du PLU.

Je constate qu'il s'agit d'une affaire en instance dont l'issue est aujourd'hui incertaine.

3. Bilan des considérations et avis motivé du commissaire enquêteur

Actions et mesures induisant un avis favorable :

- ⇒ Mise en œuvre de la publicité,
- ⇒ Organisation matérielle et déroulement de l'enquête publique,
- ⇒ Exhaustivité du dossier,
- ⇒ Prise en compte de trois orientations du SAR en vigueur,
- ⇒ Mesures contribuant à réduire des pollutions atmosphériques (GES),
- ⇒ Mesures contribuant à préserver les milieux naturels,
- ⇒ Actions contribuant au développement économique,
- ⇒ Engagements consécutifs à l'avis et aux recommandations de l'Autorité environnementale repris textuellement par la Direction Générale de l'Aviation Civile Océan Indien et par le conseil municipal de la commune de Saint-Paul,
- ⇒ Mesures relatives à la sécurité des personnes et des biens.

Actions et mesures appelant des recommandations :

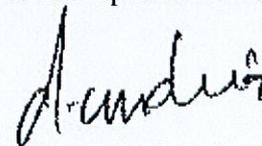
- ⇒ Choisir un séparateur à hydrocarbures à l'épreuve des conditions extrêmes en période cyclonique,
- ⇒ Compte tenu du « ressenti » de la population sur les nuisances acoustiques liées au trafic hélicoptère à des fins touristiques, rechercher les actions possibles en vue d'élever le seuil de tolérance. L'approche de la problématique des nuisances acoustiques appelle une mutualisation des recherches. Il y aurait donc lieu de contribuer à l'émergence d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, en particulier la société HéliLagon basée à 5 km du site de l'Ermitage.

En foi de quoi j'émet un **avis favorable** au projet de régularisation du statut administratif de l'hélistation de l'Ermitage, établissement secondaire de la société Corail Hélicoptères sur le territoire de la commune de Saint-Paul, soit un fonctionnement autorisé par arrêté ministériel.

Mon avis favorable est assorti des recommandations suivantes :

- ➔ Faire l'acquisition un séparateur à hydrocarbures à l'épreuve des conditions extrêmes en période cyclonique.
- ➔ Étant donné la quasi mitoyenneté des hélistations Corail Hélicoptères et HéliLagon, mutualiser l'approche de la problématique des nuisances acoustiques.

Saint-Pierre le 12 septembre 2018



Dany ANDRIAMAMPANDRY,
commissaire enquêteur