



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le 16 AVR. 2015

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet d'implantation d'une hélistation sur la commune d'Angers (49)**

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, la demande d'implantation d'une nouvelle hélistation situé dans l'emprise du centre hospitalier universitaire (CHU) sur la commune d'Angers est soumise à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

Cet avis porte sur la qualité du dossier de demande de construction, en particulier l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement conformément à la procédure relative à l'instruction au titre des articles L.421-1 et suivants et R.421-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Cet avis de l'autorité environnementale (AE) est adressé au maître d'ouvrage, il est joint au dossier soumis à enquête publique et porté à la connaissance du public, notamment par sa publication sur le site internet de l'autorité en charge de prendre la décision d'autorisation.

Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

1 - Présentation du projet et de son contexte

Le projet consiste à construire une nouvelle hélistation au sein du centre hospitalier universitaire (CHU) d'Angers pour accueillir un hélicoptère de type HéliSmur¹ et ainsi répondre aux besoins régionaux en la matière. Le choix de positionner cet équipement dans l'enceinte du CHU a été

1 HéliSmur : hélicoptères privés mis à disposition et adaptés aux missions des équipes des Samu et des Smur

dicté par la nécessité de proximité géographique entre l'hélistation et les services d'urgences. L'assiette du projet était occupé jusqu'à l'été 2014 par le bâtiment Montéclair, aujourd'hui démoli.

Le projet comporte les infrastructures suivantes : une aire d'approche finale et de décollage (FATO), un poste de stationnement, une station d'avitaillement (stockage et distributeur), un accès à la plate-forme adapté aux ambulances, et un parking.

L'HéliSmur du CHU d'Angers ne fonctionnera qu'en période de journée, de 8 h à 22h. Le trafic sur l'hélistation est estimé à 700 mouvements par an soit 2 mouvements par jour en moyenne, un atterrissage et un décollage constituant deux mouvements. L'HéliSmur du CHU de Nantes utilisera ponctuellement l'hélistation, dans la limite de 42 rotations par an en période diurne.

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Le projet est localisé dans un environnement fortement anthropisé, dans l'enceinte même du CHU d'Angers. Au regard de ce milieu urbain dans lequel s'inscrit le projet et de son emprise relativement modeste, les enjeux en présence sont ceux associés aux nuisances engendrées, notamment en ce qui concerne le bruit.

La proximité de milieux naturels remarquables, notamment pour l'avifaune nécessite également un regard particulier de la part de l'autorité environnementale quant à sa prise en compte dans l'étude d'impact.

3 - Qualité de l'étude d'impact

Sur la forme, l'étude d'impact est de bonne qualité. Bien que le projet soit situé en milieu urbain, l'état initial ne fait l'économie d'aucune rubrique classiquement retrouvée dans une étude d'impact. L'ensemble des chapitres énumérés à l'article R. 122-5 du code de l'environnement est traité, qui plus est de manière argumentée. L'étude d'impact intègre une analyse des projets connus et des effets cumulés.

3.1 - État initial

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions. En l'espèce, ce dernier est complet et présenté de façon claire et structurée. Au regard de la typologie particulière de ce projet, on ne peut que souligner l'effort d'exhaustivité quant au traitement d'un large panel de thématiques.

En ce qui concerne le milieu naturel, l'étude d'impact définit trois aires d'études pour l'évaluation du patrimoine naturel. L'aire d'étude éloignée est constituée d'une zone tampon de 5 km autour du projet ce qui permet l'analyse de tous les périmètres réglementaires et d'inventaires en faveur du patrimoine naturel. Le site envisagé n'est pas concerné par les arrêtés de biotope et ne se situe pas dans une réserve naturelle.

Dans l'aire d'étude éloignée, on trouve des sites Natura 2000 liés à la présence des Basses vallées Angevines. Les plus proches sont situées à environ 1 km au nord-est de la future hélistation : le site d'intérêt communautaire (SIC) « Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette » lié à la directive « Habitats » et la zone de protection spéciale (ZPS) « Basses vallées angevines et prairies de la Baumette » liée à la directive « Oiseaux ». La description des sites est bien menée et la hiérarchisation des enjeux proposées par l'étude d'impact est pertinente : l'avifaune ressort comme un enjeu très fort.

Sur les parcelles concernées par le projet, les zones humides ont été recherchées en s'appuyant sur l'atlas régional de prélocalisation de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire. Au regard du caractère artificiel de ces parcelles, l'autorité environnementale considère que cette méthodologie est adaptée.

Le paysage local est marqué par son caractère urbain et anthropisé. La topographie du site et les constructions alentours rendent les points de vue limités. L'enjeu identifié par l'étude d'impact est l'intégration du projet dans ce contexte, notamment par rapport aux habitations les plus proches. Celles-ci se situent en limite de propriété du CHU et compte tenu des faibles distances, l'environnement humain représente un enjeu important. La qualité de l'air et l'environnement sonore font donc l'objet d'un développement détaillé pour établir l'état initial. L'étude d'impact conclut que la qualité de l'air du site d'étude est fortement influencée par les polluants émis par le trafic routier sur l'A11 et la RD323, et les installations de combustion de la zone logistique du CHU.

Les sources de bruit actuelles sont identifiées par l'étude d'impact et sont liées aux activités pratiquées dans le CHU, au trafic routier des rues les plus proches, à savoir la rue Roger Amsler et la rue des Capucins. Sur cette dernière, le passage des tramways génère également des nuisances. Enfin, le trafic des voies sur berges est également étudié. L'enjeu pour ce thème est de maîtriser les nuisances sur l'habitat proche.

Sur les autres thématiques, l'état initial se révèle être bien mené et proportionné à ce type de projet. En outre, il s'achève par des tableaux récapitulatifs des enjeux qualifiés et hiérarchisés de manière argumentée et pertinente.

3.2 - Justification du projet

L'étude d'impact présente de façon détaillée les motivations du projet. L'argumentaire est bien construit et justifie clairement le positionnement retenu. Le choix de la ville d'Angers pour accueillir cet équipement régional est justifié par sa localisation centrale qui permet de couvrir quasiment l'ensemble de la région en moins de 30 minutes. L'exercice est également mené par rapport aux HéliSmurs voisins, à savoir ceux de Nantes et d'Alençon et permet de démontrer le bénéfice obtenu sur les zones blanches actuelles.

Cet équipement vient en complément du premier HéliSmur régional basé à Nantes. L'étude d'impact présente les limites de l'équipement actuel (localisation décentrée vers l'ouest de la région, problèmes de disponibilité...) pour justifier d'équiper un second site régional. L'agence régionale de santé (ARS) a retenu le CHU d'Angers comme base du second HéliSmur des Pays de la Loire. Il est précisé que ce nouvel hélicoptère sera localisé 4 mois en Vendée pour répondre à l'afflux touristique sur le littoral en période estivale.

L'étude d'impact présente également les différentes variantes d'implantation de l'hélistation envisagées à proximité du CHU. Cinq variantes ont été étudiées et une étude comparative permet d'éclairer le choix retenu. Les arguments sont l'implantation au sein du CHU, le foncier disponible et le respect des contraintes aéronautiques.

3.3 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme et les schémas directeurs

La compatibilité avec les documents cadres est abordée par l'étude d'impact. Dans un premier temps, l'articulation du projet avec l'ensemble des plans et programmes mentionnés à l'article R122-17 est présentée sous forme de tableau. La compatibilité du projet avec les plans et programmes est ensuite développée dans la partie finale de l'étude d'impact. Le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE), le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du pays Loire Angers et le plan d'occupation des sols (POS) sont ainsi correctement étudiés.

Le projet se situe en zone UHa du POS de la commune d'Angers (et non UH1 comme mentionné dans les pièces du dossier). La zone UH est une zone urbaine réservée aux établissements sanitaires, autorisant également les constructions et les activités nécessaires à leur fonctionnement, dont les principales prescriptions sont rappelées dans l'étude d'impact. Le projet est donc compatible avec le POS en vigueur.

De plus, l'échelle très localisée du projet, comme son objet, ne sont pas de nature à compromettre la réalisation des objectifs généraux du SCoT du pays Loire Angers. Le projet est donc compatible avec celui-ci.

Le périmètre d'emprise du projet est concerné par la servitude d'utilité publique de télécommunication « PT2 » relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'État. Il conviendra donc de mettre à jour l'étude d'impact sur ce point et de recueillir l'avis du gestionnaire lors de la phase opérationnelle du projet.

3.4 - Résumé non technique

Le dossier d'étude d'impact présenté comporte un résumé non technique qui permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures prises. Il inclut notamment l'ensemble des tableaux de hiérarchisation des enjeux et des mesures proposées par le pétitionnaire ce qui participe à sa clarté et sa concision.

4 – Analyse des effets du projet et prise en compte de l'environnement par le projet

L'analyse des effets du projet sur l'environnement s'avère complète et bien menée. Les effets sont traités au travers de la doctrine « éviter, réduire, compenser », et les mesures sont suffisamment détaillées, ce qui facilite l'évaluation.

Les incidences sur les zones Natura 2000 sont bien développées, que ce soit les effets temporaires en phase chantier ou permanents en phase d'exploitation. L'étude d'impact précise que l'hélistation actuelle située sur la commune d'Avrillé dispose d'une surface de dégagement au-dessus des zones Natura 2000 de l'île-Saint-Aubin. Les nouvelles surfaces de dégagement de l'hélistation du CHU éviteront ces secteurs et l'impact sera donc moindre. En ce qui concerne

l'avifaune, le risque de collision au niveau de la Maine est qualifié de faible du fait de la fréquence de vols (2 fois par jour) et des émissions sonores de l'appareil qui avertiront les oiseaux. Elle conclut donc à l'absence d'incidences à l'issue d'une démonstration satisfaisante.

S'agissant du paysage, l'étude d'impact intègre des montages photographiques qui permettent d'évaluer l'impact de l'implantation de l'hélistation. Le site est surélevé de 2 m par rapport au terrain naturel pour respecter les exigences aéronautiques des trouées. La proximité de bâtiments surélevés aux alentours limitent les points de vue vers l'hélistation. Au regard des aménagements présents dans le secteur, l'impact paysager du projet est considéré faible à juste titre. L'hélistation sera clôturée par des palissades pour limiter les vues.

L'étude d'impact aborde de façon exhaustive l'ensemble des thématiques liées aux impacts sur l'environnement humain. Elle conclut que les effets du projet sur la qualité de l'air sont faibles. Du fait de la nature du projet, l'impact des émissions sonores est prépondérant. L'étude d'impact expose clairement les sources sonores relatives à l'exploitation de l'hélicoptère : les phases d'envol, d'atterrissage et de vol ainsi que la circulation des véhicules de la plate-forme aux urgences du CHU. La méthodologie utilisée pour estimer l'impact acoustique est bien détaillée avec notamment les différentes étapes de la modélisation réalisée. La campagne de mesures de bruits résiduels est bien retranscrite et a été réalisée en période diurne et nocturne. Une modélisation des futurs bâtiments a également été menée et des points de réception ont été placés dans l'axe de chaque cône d'envoi pour déterminer les émergences sonores. La méthodologie mise en œuvre est donc adaptée au caractère urbain de l'environnement du projet.

En l'absence de réglementation pour ce type de projet, l'étude d'impact s'appuie sur les préconisations du conseil supérieur d'hygiène publique de France pour déterminer les seuils d'émergence à respecter. Il ressort de l'analyse que le niveau sonore résiduel du secteur est élevé et que l'implantation de l'hélistation augmente la nuisance. L'impact reste cependant limité en durée, du fait la fréquence faible de l'utilisation de l'équipement et du temps de passage rapide des hélicoptères.

Pour éviter l'émission de nuisances sonores, les rotations et les temps de passage journaliers de l'hélicoptère seront limités. Les rotations en période diurne seront quant à elles restreintes à 42 par an. La surélévation de la plate-forme de 2 m permet de faciliter les approches et d'élever les trajectoires.

Le niveau sonore engendré par un hélicoptère est difficilement atténuable à la source. L'étude d'impact prévoit tout de même une mesure en ce sens. Des procédures de conduites à moindre bruit sont définies dans les manuels de vol ou d'exploitation des aéronefs et les équipages seront tenus de les respecter durant les phases d'approche, d'atterrissage et de décollage ce qui réduira les nuisances.

L'analyse des effets temporaires en phase chantier est menée par l'étude d'impact. Les travaux seront réalisés exclusivement dans l'enceinte du CHU. Compte tenu du caractère urbain de ce site, les principales mesures envisagées permettent d'éviter des incidences sur la qualité des eaux superficielles ainsi que limiter le trafic et les émissions sonores générées par le chantier.

Conclusion

Le projet, par sa nature, apporte des bénéfices indéniables dans l'amélioration de la prise en charge des malades et accidentés. Malgré les contraintes imposées par le cadre urbain du site retenu, l'étude d'impact démontre clairement l'intérêt d'y implanter un tel équipement. L'autorité environnementale apprécie la démarche pédagogique mise en œuvre sur cette partie de l'étude d'impact, qui permet au public de bien appréhender le bénéfice d'un tel équipement.

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale ont bien été pris en compte par le porteur de projet. À ce stade du projet, les éléments fournis dans l'étude d'impact sont de nature à éclairer le public tant sur les enjeux environnementaux de la zone d'étude que sur le principe des mesures prises par le maître d'ouvrage pour limiter l'impact du projet. Les nuisances sonores et les impacts sur les milieux remarquables pour l'avifaune sont correctement étudiés.

Bien que les effets sonores résiduels restent importants, les mesures d'évitement et de réduction proposées sont pertinentes, notamment la limitation de la fréquence des rotations.

Le directeur adjoint,

Philippe VIKOLAUD