



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur l’hélistation du nouveau centre hospitalier d’Ajaccio (2A)

n°Ae : 2019-104

Avis délibéré n° 2019-104 adopté lors de la séance du 22 janvier 2020

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 22 janvier 2020 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'hélistation du nouveau centre hospitalier d'Ajaccio (2A).

Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Serge Muller

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la direction générale de l'aviation civile, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 23 octobre 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 4 novembre 2019 :

- la préfète de département de la Corse-du-Sud,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de Corse, qui a transmis une contribution en date du 20 novembre 2019.

Sur le rapport de Charles Bourgeois et Christian Dubost, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

L'hôpital d'Ajaccio est implanté dans le centre-ville de la commune, ce qui ne permet pas son développement à long terme. Un projet de nouvel hôpital a été défini, au nord-est de la ville, au lieu-dit du « Stiletto » dans un secteur encore récemment naturel et désormais largement anthropisé, qui accueille aujourd'hui de nombreux équipements. Cet aménagement, en cours de réalisation, a fait l'objet d'un permis de construire délivré le 14 novembre 2014 par le préfet de Corse-du-Sud.

Le dossier présenté à l'Ae porte sur une hélisation dite « ministérielle », dont la réalisation est prévue au sein du nouvel hôpital, sur un parking réservé au personnel. L'hélisation et le parking l'accueillant constituant des équipements du futur centre hospitalier, ils sont par nature inclus dans le même projet d'ensemble que l'hôpital. Ce projet est soumis à étude d'impact de manière systématique, selon la réglementation actuellement en vigueur, ce qui n'était pas le cas au moment du dépôt des dossiers de demande d'autorisation de l'hôpital, qui n'a donc pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Sollicitée par le biais d'un dossier d'examen au cas par cas, l'Ae avait considéré, dans ce cas particulier, que la production d'une étude d'impact centrée sur l'hélisation mais rappelant les impacts du centre hospitalier et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) mises en œuvre constituait la solution la plus pertinente. L'étude d'impact produite par le maître d'ouvrage ne revient pas suffisamment sur les caractéristiques et les impacts de l'hôpital. L'Ae recommande donc de compléter le dossier par une description plus précise des impacts constatés ou prévus de la construction et de l'exploitation du centre hospitalier ainsi que des mesures ERC éventuellement mises en œuvre.

Elle recommande également de présenter une analyse des impacts cumulés des différents projets structurants prenant place dans le secteur du Stiletto, y compris ceux relatifs à la desserte du secteur.

Plus spécifiquement pour l'hélisation, elle recommande principalement :

- d'ajouter au dossier une description du projet de téléphérique prévu devant relier Mezzavia à l'entrée de la ville, de ses interactions avec le projet d'hôpital, en phase travaux comme en phase exploitation, y compris en termes de servitudes aéronautiques ;
- de compléter le dossier par les éléments requis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement concernant les infrastructures de transport, incluant les aérodromes ;
- de compléter le dossier par une analyse comparative de plusieurs axes de « trouées » (couloirs de vol) distincts, raisonnablement envisageables, intégrant des critères environnementaux (et notamment le bruit) et de justifier le choix de la solution retenue ;
- de procéder à une analyse plus détaillée de l'impact des survols d'hélicoptères sur le dérangement de l'avifaune et des chiroptères et de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires, et de reprendre l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 en conséquence.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et périmètre du projet

La réglementation distingue quatre types de sites d'accès aux hélicoptères : les hélisations « ministérielles », destinées à recevoir un trafic « important et régulier », les hélisations spécialement destinées au transport public, les hélisations privées et les hélisurfaces. Le dossier présenté à l'Ae porte sur une hélisation du premier type, dont la réalisation est prévue au sein du nouvel hôpital d'Ajaccio, sur le toit d'un parking à créer dans le cadre de l'opération.

Le site historique d'implantation de l'hôpital d'Ajaccio-la Miséricorde, dans le centre-ville de la commune, ne permet plus son développement. Un projet de nouvel hôpital a été défini, localisé au nord-est de la ville, dans le secteur du Mont Sant'Angelo et plus spécifiquement au lieu-dit du « Stiletto ». Cette zone encore récemment naturelle est désormais largement anthropisée ; elle accueille ainsi de nombreux équipements publics (collège notamment) et privés (hypermarché, centre commercial, etc.). Le nouvel hôpital a fait l'objet d'un permis de construire délivré le 14 novembre 2014 par le préfet de Corse-du-Sud, complété à diverses reprises. Il est aujourd'hui en cours de réalisation. Le dossier ne précise pas le devenir de l'hôpital actuel, et en particulier de l'hélisurface qu'il accueille.



Figure 1 : Localisation du projet (source : dossier, modifiée par les rapporteurs). Le carré orange, ajouté par les rapporteurs, représente le secteur du nouvel hôpital, et le point rouge la localisation de l'hélisation. Les périmètres rouges de part et d'autre de l'hélisation, en forme de U inversé, représentent les trouées prévues.

L'hélistation et le parking l'accueillant constituant des équipements du futur centre hospitalier, ils sont par nature inclus dans un projet d'ensemble, au sens du code de l'environnement, regroupant le centre hospitalier et l'intégralité des opérations et équipements nécessaires à son bon fonctionnement².

La création de l'hélistation a fait l'objet le 29 novembre 2018 d'une demande d'examen au cas par cas (complétée le 22 janvier 2019) ne portant strictement que sur les équipements aériens.

Le courrier du 26 février 2019³ adressé par l'Ae à l'hôpital d'Ajaccio en réponse à cette demande :

- prenait acte de l'état d'avancement du projet de centre hospitalier et de l'absence d'étude d'impact le concernant en application des dispositions du droit national en vigueur au moment du dépôt de ses dossiers d'autorisation, les éléments fournis par le maître d'ouvrage précisant que *« les différents dossiers d'autorisations réglementaires pour la construction du nouvel hôpital d'Ajaccio ont été formalisés et déposés auprès des autorités compétentes en juillet 2014. La ville d'Ajaccio étant dotée dès cette époque d'un PLU ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, cette disposition permettait, en application des dispositions de l'article R. 122-2 et son annexe (rubrique 37) du code de l'environnement alors en vigueur, de s'affranchir d'une évaluation environnementale du projet »* ;
- indiquait qu'en l'état du droit en vigueur à la date de la saisine pour examen au cas par cas, le projet d'ensemble était soumis à étude d'impact de manière systématique au titre de la rubrique 39a du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement (*« travaux, constructions et opérations d'aménagement »*) ;
- précisait néanmoins que, dans le contexte particulier de ce projet, une étude d'impact centrée sur l'hélistation mais rappelant les impacts du centre hospitalier paraissait la solution la plus pertinente. Ce courrier concluait qu'il serait nécessaire *« de rappeler les mesures d'évitement, de réduction et de compensation déjà prises pour la construction de l'hôpital et de développer une démarche complémentaire concernant l'hélistation, visant à éviter, réduire et compenser ses impacts propres mais aussi ceux du centre hospitalier dans son ensemble. »*

L'étude d'impact produite par le maître d'ouvrage présentée à l'Ae est centrée sur l'hélistation ; elle ne revient pas suffisamment sur les caractéristiques et les impacts de l'hôpital, ceux-ci n'étant présentés que pour certaines thématiques et de manière particulièrement laconique⁴.

La présentation retenue ne permet donc pas d'appréhender de manière globale les impacts de l'ensemble constitué par le centre hospitalier et l'hélistation située sur le toit du parking de l'hôpital.

Ceci est d'autant plus dommageable que les travaux de construction de l'hôpital, y compris le parking supportant l'hélistation, sont déjà bien avancés, et que des éléments documentés sur les impacts constatés et les mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser, devraient être disponibles.

² L'hélistation a d'ailleurs été envisagée dès la création de l'hôpital et a fait l'objet d'une délibération avec avis favorable du conseil municipal d'Ajaccio le 29 septembre 2014.

³ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/232_reponse_demande_examen_kpark_helistation_hopital_ajaccio_260219_cle2a17c4.pdf

⁴ Par exemple : *« Antérieurement aux travaux de construction du centre hospitalier, le site accueillait des milieux naturels et leur cortège faunistique classique. En conséquence, les travaux du centre hospitalier ont donc engendré leur destruction ».*

L'Ae recommande de compléter le dossier par une description approfondie des impacts constatés ou prévus de la construction et de l'exploitation du centre hospitalier dans son ensemble ainsi que des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation mises en œuvre, en se fondant notamment sur le suivi et le retour d'expérience des travaux déjà menés.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

1.2.1 Présentation générale du nouvel hôpital

L'étude d'impact présente une description du programme et des caractéristiques du nouvel hôpital, dans un style lyrique⁵, laissant peu de place aux éléments techniques. Cette partie est en outre peu illustrée, ce qui rend la compréhension du projet complexe. L'Ae reprend ici les principales informations à sa disposition, mais estime nécessaire de faire figurer, dans le dossier soumis à l'enquête publique, une description plus compacte et technique des principales caractéristiques de l'hôpital. Celui-ci se décompose en deux principaux pôles : le pôle médico-technique et logistique, sur 5 niveaux, et le pôle ambulatoire et d'hospitalisation, sur 6 niveaux.

D'après le permis de construire du 14 novembre 2014, l'hôpital comprend notamment :

- un bâtiment principal de 348 lits ;
- un bâtiment consacré à la dialyse, de 28 lits ;
- un parc de stationnement couvert ;
- un bâtiment « pôle énergie ».

Le procès-verbal de la sous-commission départementale pour la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur du 10 octobre 2014, joint au permis de construire, indique : « *le site est susceptible de recevoir à terme une clinique privée, une crèche, l'IFSI (Institut de Formation en Soins Infirmiers), un internat, un bâtiment de radiothérapie et un hôtel* ». La superficie de la parcelle d'implantation est de 16,7 hectares. Le dossier n'indique pas si de tels compléments sont intervenus ou prévus, et les procédures qui seraient alors à mettre en œuvre, notamment en matière d'évaluation environnementale.

Le projet de centre hospitalier prévoit également l'installation de trois toitures photovoltaïques pour une superficie totale d'environ 2 850 m².

L'accès s'effectuera dans un premier temps principalement par la RD 31. L'Ae revient sur les questions de desserte de l'hôpital dans la partie 2.1.4 de cet avis.

Le dossier indique « *que le nouvel hôpital d'Ajaccio développe un concept d'équipement à haute valeur environnementale* », sans qu'aucune précision ne vienne étayer cette affirmation.

L'Ae recommande de reprendre la présentation du nouvel hôpital pour la rendre plus factuelle, et de préciser de manière claire les différentes composantes du projet prévues à court ou long terme, y compris pour assurer la desserte de l'hôpital.

⁵ « *Un site, certes généreux dans son amplitude, dans son paysage comme dans ses vues sur la baie d'Ajaccio ou sur les collines verdoyantes, qui appelle cependant une délicate appropriation* » ; « *Quant aux deux corps de bâtiments (pour deux types d'affectations aux exigences structurelles et techniques définitivement différentes) ils relèvent l'un et l'autre le défi de leurs propres rationalités* ».

1.2.2 Présentation de l'hélistation et du parking

L'hélistation recevra des hélicoptères transportant des malades et des blessés lors de vols d'ambulance et de vols du service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH). Compte tenu de l'absence actuelle d'hélicoptères du SAMU, elle accueillera principalement des hélicoptères EC 145 (hélicoptère dit de référence, de près de 4 tonnes de masse) mis en œuvre par la sécurité civile et la gendarmerie nationale. Le trafic prévu pour ces appareils est de plus de 900 mouvements annuels, soit environ 3 par jour, un mouvement représentant soit un atterrissage soit un décollage. L'hélistation est également susceptible de recevoir ponctuellement (moins d'une vingtaine de mouvements par an) des hélicoptères des armées du type NH 90 (de masse légèrement supérieure à dix tonnes) et Super Puma (environ 7 tonnes).

Elle est située à l'altitude 108,4 m NGF, au-dessus d'un parking en ouvrage (parking silo qui s'élève sur trois niveaux) réservé au personnel de l'hôpital, et sera utilisée de jour et de nuit, sans limitation d'horaires, 365 jours par an, en fonction des besoins, dans des conditions météorologiques permettant le vol à vue.

L'hélistation comprend une aire d'approche et de décollage (FATO : Final Approach and Take Off area) de 20 mètres de côté, une aire de sécurité incluant la FATO de 39 mètres de côté et deux postes de stationnement. La longueur totale de l'hélistation est d'environ 70 mètres (cette distance a été estimée par les rapporteurs, aucun des plans transmis ne présentant les dimensions totales de l'hélistation).

Le parking sur lequel sera située l'hélistation est de type silo, sur 6 demi-niveaux. Il proposera 206 places de stationnements pour les voitures, dont 4 réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR), et 60 pour les deux-roues.

Le planning présenté dans le dossier mentionne un démarrage de chantier en novembre 2018 pour une fin de travaux en février 2020. Il n'indique pas comment ce planning s'articule avec celui de la mise en service de l'hôpital, également non précisé (il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que l'achèvement des travaux est prévu avant la fin de l'année 2020).

L'Ae recommande de préciser le planning prévu pour la création de l'hélistation, et d'indiquer son articulation avec celui de la mise en service de l'hôpital.

1.2.3 Trouées aéronautiques

Deux « trouées » (c'est-à-dire deux couloirs de vol) ont été définies aux orientations 125° (sud-est) et 305° (nord-ouest). Un plan de servitudes aéronautiques, en cours d'établissement par les services de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), sera établi par arrêté ministériel.

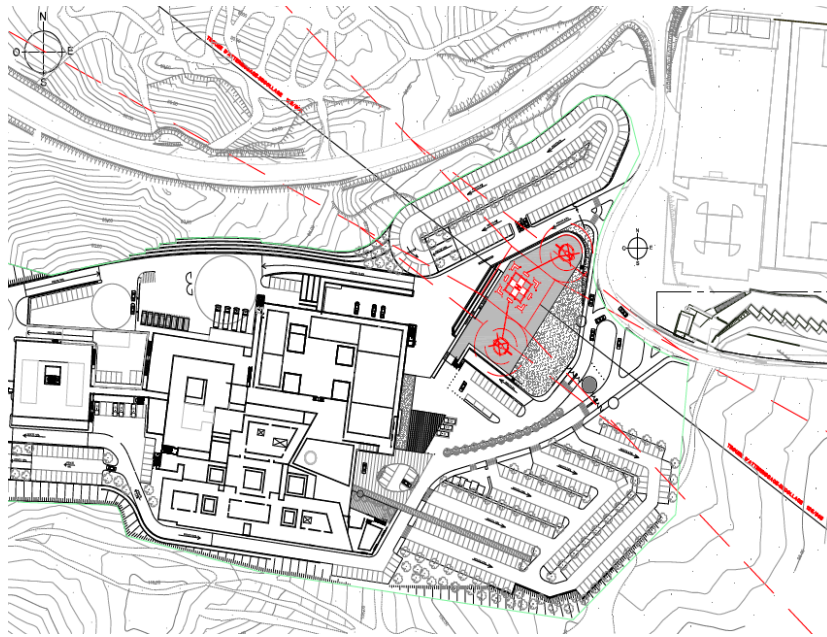


Figure 2 : Plan de l'hélistation, et localisation au sein de l'hôpital (source : dossier)

L'analyse faite dans le dossier conclut à l'absence d'obstacle venant « percer » les trouées d'approche. Les obstacles les plus proches sont une ligne électrique haute tension, les pylônes d'éclairage d'un stade et bien évidemment l'hôpital lui-même. Le dossier mentionne toutefois l'existence d'emplacements réservés au PLU d'Ajaccio pour un projet de téléphérique, devant relier Mezzavia à l'entrée de la ville et desservir via une gare intermédiaire le futur hôpital et le collège du Stiletto ; cette station devra, selon le dossier, « *se conformer aux contraintes de l'existence du centre hospitalier* ». Comme en témoigne une autre partie du document, le recensement des obstacles n'a été effectué que pour ceux préexistant, la question du positionnement des installations du projet de transport public par câble et de la compatibilité entre l'hélistation et le futur téléphérique n'est pas abordée. Il a été précisé aux rapporteurs que le projet de téléphérique avait été pris en compte dans le choix de l'altimétrie de l'hélistation.

L'Ae recommande d'ajouter au dossier une description du projet de téléphérique prévu et de ses interactions avec le projet d'hôpital, en phase travaux comme en phase exploitation, y compris en termes de servitudes aéronautiques.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier présenté à l'Ae est un dossier de demande de création d'une hélistation ministérielle, qui fera l'objet d'une approbation du ministre en charge des transports (également en charge de l'environnement) ; l'autorité environnementale compétente est donc l'Ae.

Le dossier ne précise pas si ce projet fera l'objet d'une enquête publique ou d'une consultation électronique du public. L'Ae rappelle que tous les projets soumis à évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une procédure de participation du public. Il a par ailleurs été indiqué aux rapporteurs que le permis de construire du bâtiment de l'hélistation avait déjà été accordé au printemps 2019.

Étant soumis à étude d'impact, le projet est également soumis à évaluation des incidences sur les sites Natura 2000⁶.

La partie du dossier intitulée « *rappel des procédures réglementaires dont le projet a fait l'objet* » présente plusieurs éléments non explicites qu'il conviendrait de clarifier et notamment, préalablement à la saisine de l'Ae pour examen au cas par cas fin 2018, « *le dépôt en Préfecture de la Corse du sud, le 7 février 2017, de la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact* », et la « *confirmation le 14 février 2017 par la DSAC⁷-SE de la Corse de la nécessité d'une étude d'impact environnemental* ».

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont, à l'échelle de l'opération présentée :

- le bruit au voisinage de l'hélistation;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- les risques d'accident, d'explosion ou d'incendie liés à la présence et l'usage de l'hélistation.

De manière générale, la réduction des nuisances liées au déplacement de l'hélistation d'un secteur urbanisé du centre-ville d'Ajaccio à un secteur moins densément peuplé constitue un enjeu important. La préservation des milieux naturels au niveau du projet d'ensemble et la limitation des nuisances induites par les différents projets du secteur du Stiletto constituent également des enjeux significatifs.

2. Analyse de l'étude d'impact

La genèse du projet a été longue, la demande initiale, formulée auprès de la mairie d'Ajaccio, remontant à janvier 2014. Une première version de l'étude d'impact de l'hélistation avait été élaborée en mai 2017. Elle a été légèrement complétée en 2019 en particulier par la description du projet de centre hospitalier d'Ajaccio, et ponctuellement par l'analyse des impacts globaux au niveau du projet d'ensemble.

L'étude est parfois fondée sur des données anciennes non actualisées et obsolètes quant au projet. Il est ainsi fait mention, concernant l'un des sites Natura 2000, d'« *une deuxième tranche de réhabilitation prévue en 2011-2012 [qui] va permettre de rénover les habitats remarquables* », témoignant d'un manque de contrôle qualité⁸.

L'étude d'impact n'est en outre pas complète, au regard de l'article R. 122-5 du code de l'environnement qui stipule : « *Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre [...] :*

⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC) et ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁷ Direction de la Sécurité de l'Aviation civile, l'une des directions de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

⁸ On trouve aussi dans le document la mention selon laquelle le projet s'inscrit « en cohérence avec la politique du gouvernement au travers de la Stratégie de Développement Durable (2003-2008) ».

- *une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ;*
- *une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;*
- *une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. »*

Le dossier remis à l'Ae ne comporte ainsi aucun développement sur les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre, le document se contentant d'indiquer « *les rejets de gaz à effet de serre ne seront cependant pas significatifs, les effets sur le climat et la qualité de l'air peuvent être considérés comme faibles* ». Un chiffrage de ces émissions, proportionné aux enjeux, serait cependant attendu.

Les hypothèses de trafic ne sont par ailleurs jamais présentées de manière détaillée⁹ ; cela permettrait pourtant d'apprécier les évolutions dans le temps du nombre de mouvements d'hélicoptères, et les éventuelles différences par rapport à l'hélistation de l'hôpital actuellement en service. Il a été précisé aux rapporteurs :

- que les trafics connaissent une forte variabilité saisonnière, notamment en raison de la fréquentation touristique ;
- que l'hôpital actuel était doté d'une hélisurface¹⁰.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les éléments requis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement concernant les infrastructures de transport, et notamment de présenter des hypothèses précises d'évolution de trafics, permettant d'apprécier les nuisances, notamment sonores, du projet.

L'étude d'impact pourrait utilement comporter un glossaire, le document utilisant de nombreux sigles ou termes techniques souvent non explicités.

2.1 État initial, analyse des incidences du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences

2.1.1 Paysage, patrimoine

Aucun site ou monument classé (ou inscrit) n'est proche du site ou, d'après le dossier, en position de covisibilité. L'étude d'impact ne comporte toutefois pas de carte répertoriant l'ensemble des sites et monuments avec leurs périmètres de protection.

Le volet paysager de l'étude d'impact indique « *le terrain d'assiette de l'hélistation se confond avec l'ensemble des aménagements du nouveau centre hospitalier* ».

L'hélistation avait été initialement envisagée à un autre endroit et à une autre altitude. Dans cette nouvelle configuration (qui intègre par ailleurs deux postes de stationnement), une passerelle aérienne reliera l'hélistation à la terrasse du bâtiment abritant le service des urgences.

⁹ À l'exception de la mention générale de « plus de 900 mouvements annuels ».

¹⁰ À la différence de la situation prévalant actuellement, l'hélistation ministérielle pourra accueillir des hélicoptères du SMUH (Service Médical d'Urgence par Hélicoptère), dont les procédures de pose sont plus strictes

L'étude d'impact présente, le plus souvent, des photomontages du complexe hospitalier dans son ancienne configuration (altimétrie plus faible, absence de passerelle, non identification des postes de stationnement). Il n'est donc pas facile pour le lecteur d'apprécier correctement les incidences paysagères de l'hélistation telle qu'envisagée désormais.



Figure 3 : Photomontage présentant l'insertion de l'hélistation à l'altimétrie actuellement envisagée (source : dossier)

L'Ae recommande de présenter de nouveaux photomontages présentant l'hélistation telle qu'aujourd'hui envisagée, incluant la passerelle aérienne vers le service des urgences.

2.1.2 Milieux naturels, sites Natura 2000

Le site de l'hélistation est situé à proximité de plusieurs zonages écologiques, avec, dans un rayon de 3,5 km autour du site :

- quatre sites Natura 2000 « Campo dell'Oro (Ajaccio) » (ZSC), « Golfe d'Ajaccio » (ZSC), « Îles sanguinaires, golfe d'Ajaccio » (ZPS marine), « Colonie de Goélands d'Audouin d'Aspretto/Ajaccio » (ZPS marine) ;
- un arrêté de protection de biotope « landes à genêt de Salzmann de Campo dell'Oro »
- quatre ZNIEFF¹¹ de type I « vallée du Verdana, Ficciolosa, Suartello », proche du site, « agrosystème d'Afa Apietto », « dune de Porticcio – zone humide de Prunelli Gravona – zone humide de Caldaniccia », « digue d'Aspretto ». Le dossier signale pour ce dernier site la présence d'hélicoptères, a priori militaires « *qui ne semble[nt] pas déranger les oiseaux* » ;

Les trouées traversent certains de ces sites, notamment ceux situés dans la baie d'Ajaccio.

Le secteur du Mont Sant'Angelo, dans lequel s'inscrit le nouvel hôpital, constitue un réservoir de biodiversité, comme le souligne la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Corse dans son avis du 21 février 2019 sur la révision du PLU d'Ajaccio : « *le réservoir de biodiversité du*

¹¹ Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I, secteurs de grand intérêt biologique ou écologique et les Znieff de type II, grands ensembles naturels riches et peu modifiés offrant des potentialités biologiques importantes.

Mont Sant'Angelo est défini comme « hot spot » pour la Tortue d'Hermann qui est présente en densités exceptionnelles sur les piémonts : entre 10 et 20 individus par hectare ont été recensés vers la Confina suite à un incendie en 2012 [...]. Le Mont Sant'Angelo est identifié en espace remarquable ou caractéristique du littoral (2A25) au sein du PADDUC¹² notamment pour son rôle refuge pour la faune et la flore au sein de la densité urbaine, ce qui a justifié son classement en réservoir de biodiversité de la trame verte et bleue ».

Cet avis de la MRAe précise également que : « avec la mise en œuvre du PLU d'Ajaccio, les piémonts du Mont Sant'Angelo seront amenés à supporter de nombreux nouveaux aménagements... Au total, la révision générale du PLU d'Ajaccio engendrera à moyen terme l'artificialisation de pratiquement 140 ha d'espaces naturels des versants du Mont Sant'Angelo et fragmentera ce secteur par la création d'une nouvelle route entre le Vazzio et le nouvel hôpital. Au final, ce réservoir de biodiversité se verra enserré entre de nouvelles infrastructures routières, de nouveaux équipements publics, de nouveaux équipements sportifs et de nouveaux quartiers : le maintien de sa qualité et de sa fonctionnalité à moyen terme est questionné par la MRAe ».

Au niveau plus local, le dossier indique que le projet est situé au sein ou à proximité de corridors aquatiques et terrestres, mais qu'aucun réservoir de biodiversité n'est directement identifié au sein du terrain d'assiette du projet¹³.

Le document rappelle de manière pertinente les résultats des inventaires réalisés en 2013–2014 pour les dossiers d'autorisation de l'hôpital, complétés en 2017 pour le dossier de création de l'hélistation.

Le site comprenait une suberaie¹⁴ ainsi que des pelouses, accueillant notamment des espèces animales et végétales protégées ou patrimoniales. On peut en particulier citer :

- pour la flore, le Sérapias à petites fleurs, le Sérapias méconnu et le Sérapias d'Hyères, trois espèces d'orchidées qui font l'objet de fiches descriptives dans le dossier,
- pour l'avifaune, la présence de seize espèces¹⁵,
- une espèce d'amphibien : le Discoglosse sarde,
- la présence de la Tortue d'Hermann, le secteur accueillant un grand nombre d'individus,
- vingt-deux espèces d'insectes, non protégées,
- en ce qui concerne les mammifères, la présence du Hérisson d'Europe et de plusieurs espèces de chauves-souris utilisant le site pour la chasse et le transit (Pipistrelle pygmée, Grande noctule, Vespère de Savi, Molosse de Cestoni, Pipistrelle commune),

Le dossier ne présente pas les niveaux d'enjeux de chacune de ces espèces.

Aucun cours d'eau ou zone humide n'est par ailleurs présent sur le site de l'hôpital.

Ces inventaires relatifs à l'état initial ne sont pas utilisés pour conduire des analyses des incidences du projet d'hôpital sur le milieu naturel. Le dossier ne présente pas non plus les impacts réellement

¹² Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse

¹³ Le réservoir le plus proche étant à environ un kilomètre (ZNIEFF vallée du Verdana, Ficciolosa, Suartello).

¹⁴ Forêt exclusivement composée de chênes-lièges.

¹⁵ Balbuzard pêcheur, Corneille mantelée, Engoulevent d'Europe, Faucon crécerelle, Fauvette à tête noire, Fauvette mélanocéphale, Fauvette passerinette, Fauvette pitchou, Goéland leucophaé, Petit duc scops, Martinet noir, Mésange à longue queue, Milan royal, Pic épeiche, Roitelet triple bandeau, Rougegorge familier

observés à l'occasion de la réalisation de l'hôpital, ni les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) mises en œuvre. L'Ae note que le dossier comporte par ailleurs un extrait de l'évaluation environnementale du PLU d'Ajaccio qui fait état pour le secteur de l'hôpital d'un « *impact négatif fort* » avec la destruction d'habitats pour la tortue d'Hermann, la Fauvette pitchou et le Milan royal, assortie d'une « mesure de réduction » consistant en une évaluation préalable de l'incidence sur les espèces protégées et la mise en place d'une démarche ERC. Il a été indiqué aux rapporteurs qu'aucun dossier de demande de dérogation au régime de protection stricte de certaines espèces n'a été réalisé, ce qui reste ambigu dans le dossier¹⁶. Il conviendrait de le confirmer et d'en expliquer les raisons.

L'étude d'impact conclut en ce qui concerne les impacts en phase travaux que « *les emprises du projet, situées dans l'enceinte du nouveau centre hospitalier, sont déjà artificialisées. Ainsi aucun effet ne sera induit par le projet sur la faune, la flore et les habitats naturels* ». Cette affirmation, qui se cantonne à l'hélistation en elle-même, n'est pas dans la logique de prise en compte du projet d'ensemble qui était attendue de la part du maître d'ouvrage. Aucune mesure d'évitement ni de réduction supplémentaire à celles, non précisées, mises en œuvre pour l'hôpital, n'est ainsi prévue, à l'exception du suivi environnemental du chantier.

En phase exploitation, l'étude d'impact indique que « *le couloir aérien emprunté par les hélicoptères traverse au sud les zonages écologiques du littoral et des espaces marins du golfe d'Ajaccio. Il passe notamment à 700 mètres à l'Est de la colonie d'oiseaux marins de la base d'Aspretto (site classé ZNIEFF et Natura 2000). Toutefois cette colonie de goélands d'Audouin n'est pas dérangée par les différentes activités de la base militaire et du golfe d'Ajaccio. Par conséquent, le passage d'hélicoptères n'est pas identifié comme une menace pour la conservation de cette espèce patrimoniale* ».

L'Ae note que l'évaluation n'est pas menée pour les autres espèces d'oiseaux, alors même que le couloir aérien traverse également la ZPS « *Îles Sanguinaires, golfe d'Ajaccio* ». Aucune analyse n'est par ailleurs présentée en ce qui concerne les chiroptères, une allusion étant faite à cet ordre de mammifères au paragraphe traitant des continuités écologiques. Le dossier conclut à un effet « nul ».

L'évaluation des incidences Natura 2000 réalisée n'analyse pas les effets de dérangements des espèces par les hélicoptères. Sa conclusion selon laquelle « *le projet n'induirait aucune incidence sur les habitats et les espèces d'intérêts communautaires des sites Natura 2000* » n'est pas recevable en l'état.

L'Ae recommande, au niveau du projet d'ensemble :

- ***de présenter les impacts effectifs sur les milieux naturels liés à la construction du nouveau centre hospitalier ;***
- ***au regard de la forte sensibilité identifiée par l'évaluation environnementale de la révision du PLU d'Ajaccio, d'expliquer si un dossier de demande de dérogation au régime de protection stricte des espèces a été élaboré pour la construction de l'hôpital, et le cas échéant, d'en***

¹⁶ Il est notamment précisé, au titre des mesures de suivi, la réalisation d'une visite « *afin de vérifier qu'aucune évolution significative du milieu naturel n'est intervenue depuis la fin des expertises écologiques de l'étude environnementale et du dossier CNPN* ».

reprendre les principaux éléments, ou d'expliciter les raisons ayant conduit à ne pas en constituer ;

- *de présenter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation éventuellement mises en œuvre à l'échelle du projet d'ensemble, ainsi que leur efficacité et leur suivi.*

Elle recommande par ailleurs, pour l'hélistation :

- *de procéder à une analyse plus détaillée de l'impact des survols d'hélicoptères, de jour comme de nuit, sur le dérangement de l'avifaune et des chiroptères, notamment pour les espèces ayant contribué à désigner les ZNIEFF et sites Natura 2000 à proximité du secteur d'étude, et de reprendre l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 en conséquence ;*
- *de prévoir, en conséquence, des mesures d'évitement ou de réduction supplémentaires.*

2.1.3 Bruit

Une « étude de l'impact sonore du projet », datée de mai 2017, figure dans le dossier, ainsi qu'une étude modificative réalisée en 2019 visant à prendre en compte un relèvement de l'altimétrie de l'hélistation. Ces études rappellent la réglementation en vigueur pour les hélistations :

- l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères qui indique notamment que le dossier de demande de création comprend « *une note précisant l'impact sur l'environnement en matière de nuisances sonores, contenant... l'état des niveaux sonores avant la mise en place de l'hélistation, un état prévisionnel à terme des mouvements journaliers d'hélicoptères, l'hélicoptère de référence pourvu d'un certificat de limitation de nuisances et les niveaux sonores prévisibles autour de l'hélistation, au cours des manœuvres liées à l'atterrissage et au décollage* ». Cet arrêté n'impose aucun niveau sonore à ne pas dépasser ;
- la réglementation relative au bruit de voisinage (article R. 1334-33 du code de la santé publique) ;
- l'article R.571-31-3 du code de l'environnement, qui précise que « *durant la phase d'approche, l'atterrissage et le décollage au départ ou à destination des aérodromes [...], les équipages sont tenus de respecter les procédures de conduite à moindre bruit définies dans le manuel de vol ou d'exploitation de leur aéronef.* »

De fait, les contraintes réglementaires sont limitées en ce qui concerne les vols en lien avec des activités liées à la santé ou à la sécurité publique. Le dossier fait toutefois également référence, de manière opportune, à l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France (section milieux de vie) du 6 mai 2004 qui préconise certains seuils sonores à respecter¹⁷.

Afin d'éviter le survol de l'hôpital proprement dit et de s'inscrire dans la topographie des lieux (alternance de vallons et de collines), les axes de trouées sont orientés à 125 et 305 degrés. Le dossier indique « *Il n'y aura cependant pas de nombreuses habitations sous les trajectoires d'arrivée*

¹⁷ Cet avis préconise :

- pour évaluer et gérer la gêne liée au bruit des infrastructures aéroportuaires, d'utiliser l'indice Lden et de ne pas dépasser, en façade des habitations, un niveau Lden de 60 dB(A), toutes sources confondues ;
- pour évaluer et gérer la perturbation du sommeil par le bruit des infrastructures aéroportuaires, d'introduire dans la réglementation un indice événementiel, le LAmax (LAeq intégré sur 1 seconde) et de respecter pendant la période 22h-6h en façade des habitations, les critères suivants, correspondant aux recommandations de l'OMS en prenant en compte un isolement de façade de 25 dB(A) :
 - o LAeq < 55 dB(A) (toutes sources confondues)
 - o moins de 10 événements sonores, toutes sources confondues, avec un LAmax > 70 dB(A) »

et de départ des hélicoptères, en particulier pour la trouée axée au 125°». L'Ae note *a contrario* que l'axe 125° comprend le survol direct d'habitations proches de l'hélistation. Le dossier ne présente à cet égard aucune justification, au regard de critères notamment environnementaux, du choix des axes 125/305 et aucune « solution de substitution raisonnable » au sens du code de l'environnement. On notera par ailleurs que le dossier n'explique jamais les raisons de la forme coudée des trouées, l'axe 125/305 n'étant conservé que sur quelques centaines de mètres de part et d'autre de l'hélistation.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse comparative de plusieurs axes ou configurations de trouées distincts, raisonnablement envisageables, intégrant des critères environnementaux (et notamment le bruit), et de justifier le choix de la solution retenue.

Le bureau d'études a procédé à une mesure improprement dénommée « niveaux sonores résiduels », alors qu'il s'agit en réalité d'une mesure de l'ambiance sonore avant la mise en place du projet.

Celle-ci présente deux limites :

- les points de mesure sont généralement implantés en bord de voies routières et non à proximité d'habitations, ce qui limite l'intérêt de l'analyse. En particulier, aucune mesure n'a été effectuée pour le groupe de maisons directement impacté par la trouée sud « *car cela nécessitait l'accès à une propriété privée* » ;
- les mesures ont été réalisées alors que le chantier de l'hôpital était déjà lancé, ce qui se traduit par des nuisances sonores liées aux travaux, ne permettant pas de reconstituer l'état initial acoustique avant travaux ; du fait de ces perturbations, l'étude retient l'indice L50¹⁸ « *permettant [...] de s'affranchir des perturbations citées précédemment ainsi que du trafic routier intermittent* ».

Le bruit après mise en place de l'hélistation fait l'objet d'une modélisation avec une trentaine de positions de l'hélicoptère de référence (EC 145), croisée avec les points de mesure précédents. La signature bruit de l'EC 145 est présentée, en termes toutefois très techniques : 91,3 EPNdB¹⁹ sans que ce sigle anglais fasse l'objet d'une réelle explication. En dehors de l'hélistation proprement dite (LAmax²⁰ de 113 dB(A)) les niveaux sonores maximaux varient entre 81 et 92 dB(A). Les LAeq²¹ diurnes varient entre 50 et 55 décibels et les LAeq nocturnes entre 47 et 54.

Le dossier présente ensuite le niveau de bruit global, qu'il dénomme, là encore de manière impropre, « niveau sonore ambiant », qu'il présente en LAeq diurne, LAeq nocturne, et Lden (avec des niveaux compris entre 54 et 67 dB(A)). Ce niveau global ne prend pas en compte l'intensification de l'urbanisation de ce secteur avec notamment la présence à court terme d'infrastructures routières de grande capacité (2x2 voies notamment, cf. paragraphe 2.1.4), et plus généralement les impacts du projet d'ensemble ; une estimation, au moins qualitative, de cette majoration du bruit apparaît

¹⁸ Lorsque le bruit n'est pas stable, il peut être caractérisé par l'indice L50, représentant le niveau sonore dépassé pendant 50% du temps.

¹⁹ Effective perceived noise in decibels. L'EPNdB est l'unité de mesure de bruit appelée niveau effectif de bruit perçu (EPNL). Cette mesure représente l'expression numérique des effets subjectifs du bruit des avions sur l'être humain (sources wikipedia et ACNUSA)

²⁰ Niveau de bruit atteint sur une seconde (source : Bruitparif)

²¹ Indicateur fréquemment utilisé dans les transports ; il correspond au niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit existant réellement pendant la période considérée (source Bruitparif)

pourtant possible, au vu des prévisions de trafics devant figurer dans l'étude d'impact du projet routier.

Constatant de façon pertinente que les indicateurs de bruit moyen sont « très mal corrélés » à la perception de gêne, le dossier présente des résultats en termes d'émergences, avec des émergences instantanées pouvant aller jusqu'à 54 dB(A) en période diurne (7h–22h) et 58 dB(A) en période nocturne (22h–7h), et des émergences en période diurne et nocturne, pouvant aller jusqu'à respectivement 19 dB(A) et 21 dB(A).

L'étude conclut :

- que les émergences sont supérieures aux valeurs limites du décret bruit de voisinages pour la majorité des points (à l'exception des points 1A, 2A et 3A de jour et 3A de nuit) ;
- que les recommandations du CSHPF ne sont pas respectées (quel que soit le point) pour le niveau sonore ambiant de nuit (avec des niveaux compris entre 56 et 67 dB(A)) contre une recommandation de 55 dB(A).

Elle conclut : « *les passages d'hélicoptères seront nettement audibles* ».

Le maître d'ouvrage ne tire pas réellement d'enseignements opérationnels de ce constat, en ne proposant aucune mesure d'atténuation, tant pour les nouveaux bâtis que pour les bâtis existants.

Toutefois, à la demande de l'Agence régionale de santé (ARS), les nouvelles constructions proches de l'hélistation feront l'objet d'une amélioration de leur isolation acoustique, portée de 30 à 38 dB, soit 8 dB de plus que le seuil réglementaire, niveau qui devra être attesté en fin de travaux. La contribution de l'ARS à l'avis de l'Ae mentionne notamment la création d'un ensemble immobilier à proximité immédiate de l'hôpital, pour lequel une étude acoustique spécifique aurait été réalisée. L'existence de ce projet et les résultats de cette étude ne sont pas mentionnés dans le dossier.

Aucune mesure n'est envisagée en ce qui concerne le bâti existant. Le dossier fait état du « respect des couloirs aériens » afin de diminuer l'impact du bruit, sans interroger le choix de ces couloirs et sans proposer de mesure de réduction spécifique.

Enfin le dossier n'évoque pas les dispositions prises au sein de l'hôpital pour réduire les nuisances vis-à-vis des occupants des bâtiments hospitaliers, et notamment des patients.

L'Ae recommande de prévoir des mesures d'isolation acoustique pour les habitations existantes (et les autres projets autorisés) susceptibles de connaître une dégradation importante du niveau sonore, et de rappeler les dispositions prises pour assurer l'isolation acoustique de l'hôpital.

On notera enfin que le dossier ne met jamais en avant la diminution, du fait du déplacement de l'hélistation, des nuisances sonores au centre-ville d'Ajaccio, beaucoup plus densément bâti que le secteur du Stiletto. L'étude d'impact gagnerait à être complétée sur ce point.

2.1.4 Desserte routière, impacts cumulés

Le secteur dans lequel s'inscrit le nouvel hôpital constitue l'axe majeur de développement de l'agglomération ajacéenne, avec l'implantation d'un collège et d'équipements commerciaux ainsi que des logements. Pour accompagner ces aménagements, un projet de nouvelle voie, la « pénétrante Est » est porté par la Collectivité territoriale de Corse. Il consiste à relier la RD 31 à la

RT 20 par un aménagement sur place de la RD 31 (mise à 2x2 voies avec création d'une contre-allée) sur une distance d'un peu plus d'un kilomètre, puis par la création d'une nouvelle route sur près de quatre kilomètres. L'enquête publique vient de s'achever.

Le décalage temporel entre le projet d'hôpital et celui de la pénétrante Est pose question. La mission régionale d'autorité environnementale de Corse, dans son avis du 1er juillet 2019 sur ce projet, indiquait que « *compte-tenu du délai de réalisation des travaux de la nouvelle voie (5 ans), qui ne paraît pas compatible avec l'imminence de l'ouverture des deux établissements publics (collège et hôpital), il serait opportun de définir rapidement des moyens d'accès transitoires à ces structures via les transports en commun par les voies existantes* ».

Il convient de souligner que la conjonction de nombreux projets, routiers ou d'urbanisation, devrait se traduire par une augmentation significative de différents impacts environnementaux (impact sur les milieux naturels et les espèces, bruit, qualité de l'air). Aucune analyse globale de l'impact cumulé de l'ensemble des projets prenant place sur ce secteur n'a été effectuée. Au regard notamment de la sensibilité écologique du secteur, soulignée dans l'avis de la MRAe sur la révision du PLU d'Ajaccio (Cf. §2.1), il serait pertinent que le dossier présente des éléments à ce sujet, au besoin en s'appuyant sur un éventuel mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

Le dossier comporte une partie relative aux impacts cumulés avec d'autres projets connus, mais qui ne prend en compte que les projets ayant déjà fait l'objet d'une première autorisation, ce qui n'inclut pas certains projets structurants. Même si elle n'est pas directement imposée par la réglementation, une extension de l'analyse à ces projets connus du public aurait été pertinente.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de présenter une analyse, quantitative lorsque cela est possible, des impacts cumulés des différents projets structurants prenant place dans le secteur du Stiletto, y compris ceux visant à améliorer la desserte du secteur.

2.1.5 Gaz à effet de serre, qualité de l'air

Concernant la qualité de l'air, le dossier ne fait état que des indices de qualité de l'air²² sur la commune d'Ajaccio (avec des niveaux variant de 4 à 6), sans présenter de mesures spécifiques au site du Stiletto, ou d'informations sur les potentiels impacts de l'hôpital dans sa situation actuelle. Ceci ne permet ensuite pas d'évaluer les impacts positifs comme négatifs du projet par rapport à la situation actuelle.

Le dossier ne comporte aucune information sur les émissions de polluants atmosphériques en provenance des hélicoptères.

Comme mentionné précédemment, aucune analyse n'est menée concernant les émissions de gaz à effet de serre, en phase travaux, ou en phase exploitation par rapport à la situation actuelle, ce qui devrait être complété.

L'Ae recommande de compléter le dossier avec une présentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en lien avec les mouvements d'hélicoptères, ainsi que de leur impact sur la qualité de l'air du secteur.

²² L'indice dit « ATMO » de qualité de l'air va de 1 (très bon) à 10 (très mauvais) et est calculé chaque jour dans chaque Association Agréées Surveillance Qualité de l'Air (AASQA). Ce chiffre permet de caractériser de manière simple et globale la qualité de l'air d'une agglomération urbaine (source : <https://atmo-france.org/lindice-atmo/>).

2.1.6 Autres thématiques

Qualité des eaux, matériaux, pollutions

En phase travaux, un niveau moyen est identifié pour les impacts sur les sols et sous-sols, du fait des potentiels transferts de pollutions accidentelles et des quantités de matériaux déplacés en cas de fortes pluies, et pour les effets sur les eaux souterraines (« *les quantités de polluants transférés dans les eaux souterraines peuvent être significatives* »). Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation classiquement envisagées sont prévues.

Le dossier indique que les déblais seront évacués sur une zone de dépôt agréée par arrêté préfectoral, sans plus de précisions et sans qu'aucune autre réutilisation n'ait *a priori* été envisagée.

L'Ae recommande de présenter, à l'échelle du projet d'ensemble, les volumes de déblais et remblais mobilisés et les modalités de réutilisation, de stockage et de traitement des matériaux excédentaires.

Aérologie

Si le document présente la situation aérologique, avec des vents dominants entre 40° et 60°, ainsi qu'entre 200° et 240° (avec sur cet axe des vitesses globalement plus élevées), il n'indique pas la manière dont ces informations ont été prises en compte pour la répartition des approches (exemple : procédure d'atterrissage face au vent) et les axes des trouées. Cette information est pourtant importante, notamment en matière de nuisances sonores. Dans le même ordre d'idées, le dossier présente des informations quantitatives assez précises sur le nombre de jours de vent important, sans qu'il n'en tire de conséquences sur les vols d'hélicoptères, aucun seuil de vitesse de vent n'y étant indiqué.

Pollutions et risques

Le dossier indique que le site du projet ne fait pas partie d'un zonage de plan de prévention des risques (PPR) naturels ou technologiques, sans effectuer une analyse par risque, qui aurait été la bienvenue, notamment pour le risque incendie, mais aussi pour celui lié au retrait-gonflement des argiles.

Conformément aux normes de sécurité, l'hélistation sera équipée, contre le risque d'incendie, de 250 kg de poudre ou de 25 litres d'émulseur de niveau B, ainsi que d'un extincteur à poing de 5 kg de CO₂ pour l'extinction d'un feu électrique sur un hélicoptère. Le dossier fait état de la possible installation d'un décanteur séparateur d'une capacité double des réservoirs de l'hélicoptère le plus important, tout en indiquant *ensuite* « *le décanteur-séparateur pourra être remplacé par une cuve de rétention munie d'un système de "by-pass" »*.

Il n'est pas prévu de station d'avitaillement sur l'hélistation.

Au-delà de la description technique faite, l'étude d'impact ne comprend pas, comme le requiert l'article R. 122-5 du code de l'environnement, « *une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné* ». Le dossier ne présente

pas clairement les conséquences sur l'hélistation d'un incendie se déclarant dans le parking (et vice versa).

De plus, la question de l'impact sur l'environnement d'une situation accidentelle (crash d'un hélicoptère au décollage ou à l'atterrissage) n'est pas évoquée.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une description des incidences négatives notables sur l'environnement qui résulteraient de la vulnérabilité du projet face à des risques d'accidents majeurs.

2.1.7 Suivi des mesures et de leurs effets

Le dossier prévoit une mesure générale de suivi environnemental du chantier. Il n'est en revanche pas envisagé de suivi des impacts acoustiques du projet, qui permettrait de vérifier l'adéquation de la modélisation acoustique aux impacts réellement constatés. L'Ae considère qu'un tel suivi est nécessaire, afin notamment de mettre en œuvre, le cas échéant, des mesures ERC supplémentaires.

L'Ae recommande de mettre en œuvre un suivi des impacts acoustiques du projet.

2.1.8 Compatibilité du projet avec les plans programmes

Le dossier consacre un court chapitre à la compatibilité du projet, notamment :

- avec le PLU d'Ajaccio : le projet est situé en zone UE du PLU d'Ajaccio (réalisation d'équipements publics ou d'intérêt collectif), dans un secteur en pleine mutation,
- avec le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC), pour lequel le dossier peine à montrer la compatibilité, le site du projet se situant en espace ressource pour le pastoralisme, les équipements collectifs ne pouvant y être autorisés qu'à la triple condition qu'ils « *ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole et pastorale* », « *ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages* » et « *sous réserve de justifier qu'aucun autre emplacement ou autre solution technique n'est envisageable à un coût économique ou environnemental acceptable* ».

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La justification du choix du parti retenu pour le nouvel hôpital est traitée en quelques lignes, sans revenir sur les critères environnementaux ayant conduit à la détermination de sa localisation. On notera que l'étude d'impact met en avant les « *meilleurs accès situés en dehors de la ville d'Ajaccio et la proximité de la route territoriale* » alors que l'accessibilité du site constitue aujourd'hui un point de fragilité du fait des difficultés rencontrées par le projet routier.

En ce qui concerne l'hélistation proprement dite, le dossier fait état d'un premier projet sans parc de stationnement, qui avait fait l'objet d'un dépôt de permis de construire. La version retenue permet d'accueillir les véhicules du personnel et se caractérise également par la création de la passerelle reliant l'hélistation au bâtiment des urgences, permettant un accès plus rapide à celui-ci.

La question du positionnement des trouées n'est pas évoquée, comme indiqué plus haut dans l'avis (§ 2.1.3).

2.3 Résumé non technique

Le résumé non technique ne se présente pas sous la forme d'un fascicule spécifique, mais d'un chapitre de l'étude d'impact. Pour faciliter sa visibilité par le public, il pourrait être pertinent de le présenter sous la forme d'un document séparé. Très court (huit pages), le document ne présente pas les grandes caractéristiques du projet. En matière d'effets potentiels sur l'environnement, le résumé n'identifie qu'une seule thématique, celle du bruit, sans décrire les impacts correspondants.

Globalement, il ne permet pas au lecteur de disposer des éléments nécessaires à la bonne compréhension du projet.

L'Ae recommande de rendre le résumé non-technique plus accessible, de le présenter sous forme d'un document spécifique donnant au public les principales indications sur la nature du projet et sur ses impacts sur l'environnement, et de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.