



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis de la mission régionale  
d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
relatif à l'étude d'impact du projet de  
transformation d'une hélisurface en hélistation  
présenté par la commune des Deux Alpes (38)**

**Avis n° 2018-ARA-AP-697**

<b>Préambule relatif à la nature du présent avis.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
1.1. Contexte et présentation du projet.....	4
1.2. Contexte réglementaire du projet.....	5
1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	5
<b>2. Qualité de l'étude d'impact.....</b>	<b>6</b>
2.1. Périmètre d'étude.....	6
2.2. État initial de l'environnement et perspectives d'évolution.....	6
2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....	7
2.4. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser ses impacts négatifs.....	7
<b>3. Conclusion.....</b>	<b>9</b>

## Préambule relatif à la nature du présent avis

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 13 novembre 2018 par la commune des Deux Alpes, maître d'ouvrage, pour avis au titre de l'autorité environnementale sur un projet de transformation d'une hélisurface en hélistation, « *en application des articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement* »<sup>1</sup>. Le dossier transmis à l'appui de la demande comportait un seul document intitulé « *Projet de transformation d'une hélisurface en hélistation sur la commune Les 2 Alpes en Isère (38) – Étude d'impact – Septembre 2018* ».

La DREAL a consulté :

- le préfet de l'Isère / direction départementale des territoires de l'Isère, qui a produit un avis le 12 décembre 2018,
- l'agence régionale de santé, qui a produit un avis le 14 décembre 2018,
- le parc national des Écrins, qui a produit une contribution le 27 décembre 2018.

La DREAL a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) puisse rendre le présent avis.

La MRAe s'est réunie le 8 janvier 2019 à Clermont-Ferrand. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif au projet de transformation d'une hélisurface en hélistation sur la commune des Deux Alpes (38).

Étaient présents et ont délibéré : Catherine Argile, Pascale Humbert, Jean-Paul Martin, Jean-Pierre Nicol.

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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Entre le 8 et le 11 janvier 2019, des échanges complémentaires par voie électronique entre les membres présents le 8 janvier ont permis la mise au point finale de l'avis.

La MRAe constate que :

- contrairement à ce que prévoit le I de l'art. R. 122-7 du code de l'environnement, l'autorité environnementale n'a pas été saisie par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation du projet, à savoir en l'occurrence le préfet de l'Isère<sup>2</sup>, mais par le maître d'ouvrage ;
- contrairement à ce que prévoit le V de l'art. L. 122-1 du même code, le dossier ne comprend pas la demande d'autorisation déposée<sup>3</sup>.

Il apparaît ainsi que l'autorité environnementale n'est pas régulièrement saisie. **Le présent avis ne doit donc pas être considéré comme valant avis de l'autorité environnementale en application des articles**

---

1 cf. lettre de saisine de la commune.

2 cf. art. 7 de l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères.

3 NB : L'étude d'impact comporte en annexe 2 (non mentionnée spécifiquement dans le sommaire général mais positionnée p. 161 et suivantes) copie d'un document intitulé « *Dossier de création concernant l'hélistation en surface des Deux Alpes* », daté de décembre 2017 et élaboré par le bureau d'études Pelagos Aéro. Il est indiqué dans ce document, p. 167 : « *Le présent document constitue le dossier de création de cette hélistation au niveau préfectoral et tient compte de la réglementation en vigueur* ». Néanmoins, ce document, dont le statut réel n'est pas précisé, ne peut en aucun cas être considéré en l'état comme tenant lieu de demande d'autorisation régulièrement déposée.

## L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement.

Cependant, du fait des graves lacunes constatées dans l'étude d'impact transmise et pour éclairer dès à présent le maître d'ouvrage, la MRAe formule sans attendre, après en avoir délibéré, les observations et recommandations qui suivent.

**Le présent avis est donc rendu sans préjudice de ce que seront les observations de la MRAe formulées à la suite de la saisine à laquelle l'autorité compétente devra régulièrement procéder.**

# 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1. Contexte et présentation du projet

La commune des Deux-Alpes<sup>4</sup> est l'une des principales stations de ski du département de l'Isère. Elle est située pour partie dans l'aire d'adhésion et pour partie dans le cœur du Parc National des Écrins. Elle appartient à la communauté de communes de l'Oisans et est incluse dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Oisans actuellement en cours d'élaboration. La zone urbaine des Deux Alpes est entourée par 4 sites Natura 2000<sup>5</sup> et 7 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)<sup>6</sup>. L'activité économique dominante du secteur est le tourisme tourné vers la pratique des sports d'hiver et des activités liées à la montagne.

Une hélisurface<sup>7</sup> est située en entrée de station, à 1580 m d'altitude en bordure de la route départementale 213, à environ 300 m des habitations les plus proches et à proximité du ruisseau de l'Alpe et du lac de la Buissonnière. D'une surface d'environ 2 600 m<sup>2</sup>, elle est constituée pour l'essentiel d'une aire bitumée et est actuellement utilisée comme aire de décollage et d'atterrissage d'hélicoptères pour du service médical d'urgence ainsi que pour du transport aérien de matériel, notamment pour l'entretien et la réfection des remontées mécaniques du domaine skiable ; elle n'a fait l'objet d'aucune autorisation particulière.

Le projet, porté par la commune des Deux Alpes, consiste à transformer cette hélisurface en hélistation<sup>8</sup> dans le but de développer son usage, en particulier pour du transport public à la demande « *afin d'attirer une nouvelle clientèle, désireuse de faciliter ses déplacements et diminuer son temps de trajet entre les*

---

4 La commune des Deux Alpes a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2017 sous le statut de commune nouvelle, par la fusion des deux communes de Mont-de-Lans et Vénosc, qui sont donc devenues communes déléguées.

5 Directive habitats : Plaine de Bourg d'Oisans (FR8201738) – Massif de la Muzelle en Oisans (FR8201751) – Marais à Laiche bicolore, prairies de fauche et habitats rocheux du Vallon du Ferrand (828201736) et Directive oiseaux : Les Ecrins (FR9310036)

6 ZNIEFF de Type I : Versants nord et est de la Grande Aiguille (820031946) ; Pointe nord du Mont de Lans (820031967) ; Versant de la Croix de Trévoux (820031936) ; Gorges de l'Infernet (820031935) ; Versant rocheux sous bons (820031934) et ZNIEFF de Type II : Massif de l'Oisans (820031930) ; Adrets de la Romanche (820003755).

7 « *Les hélisurfaces sont des aires non nécessairement aménagées qui ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel* » (cf. art. 11 de l'arrêté du 6 mai 1995). Notamment, sur une longue durée, le nombre de mouvements annuel doit être inférieur à 200 et le nombre de mouvements journaliers inférieur à 20. Les hélisurfaces ne sont pas considérées comme des aérodromes (cf. art. 1 du même arrêté).

8 Les hélistations sont des aérodromes (au plan réglementaire) équipés pour recevoir exclusivement des hélicoptères (cf. art. 1 de l'arrêté du 6 mai 1995).

*différents domaines skiabiles de la région »<sup>9</sup>.*

Pour la réalisation de ce projet, les travaux envisagés sont pour l'essentiel :

- la réfection de l'actuelle surface bituminée pour répondre aux besoins de portance de l'hélistation et la réalisation d'une aire de stationnement d'hélicoptère ;
- le déplacement d'un cabanon existant dont l'usage n'est pas défini ;
- le raccordement électrique permettant ultérieurement la mise en place éventuelle de feux ;
- la réalisation du marquage des différentes aires (peinture blanche rétro-réfléchissante).

L'étude d'impact indique que l'utilisation de l'hélistation sera uniquement diurne, par conditions météorologiques permettant le vol à vue, et réduite à des mouvements (atterrissage et décollage) d'hélicoptères<sup>10</sup>. Elle indique cependant que, dès à présent, « *les travaux nécessaires à l'alimentation électrique de la zone d'étude seront réalisés, en prévision d'une hypothétique installation future de feux permettant le vol de nuit* »<sup>11</sup>. Elle indique également qu'aucun dépôt, notamment de carburant, ne sera réalisé sur le site.

## 1.2. Contexte réglementaire du projet

Les hélistations spécialement destinées au transport public à la demande sont autorisées par arrêté du préfet, conformément à l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères qui précise notamment la composition du dossier à joindre à la demande d'autorisation.

En outre, en ce qui concerne l'évaluation environnementale, ce projet a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement<sup>12</sup> ; suite à cet examen, l'Autorité environnementale a soumis le projet à évaluation environnementale par décision du 21 mars 2018.

## 1.3. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du projet, et du territoire vis-à-vis de ce projet, sont :

- **la préservation de la quiétude des visiteurs et usagers de la montagne et de la qualité de vie des habitants, du fait des nuisances sonores potentielles générées dans l'espace montagnard par les hélicoptères qui utiliseront l'hélistation :**
- **la préservation de la biodiversité, notamment l'avifaune et les chiroptères, à proximité de l'hélistation d'une part et sur les secteurs empruntés par les hélicoptères qui utiliseront l'hélistation d'autre part :** le projet se situe au milieu d'un site riche et remarquable, en zone de montagne, à proximité de milieux naturels sensibles abritant notamment des espèces protégées ;
- **la limitation des émissions de gaz à effet de serre et la contribution à un développement durable.**

---

9 cf. p. 31 de l'EI.

10 cf. p. 32 de l'EI.

11 cf. p. 36

12 Le projet est en particulier concerné par la rubrique n° 8 de l'annexe à l'art. R. 122-2, relative à la construction d'aérodromes non dotés d'une piste de décollage et d'atterrissage d'une longueur d'au moins 2100 mètres.

## 2. Qualité de l'étude d'impact

### 2.1. Périmètre d'étude

L'étude d'impact d'un projet doit permettre d'évaluer l'ensemble des incidences notables qu'est susceptible de générer la mise en œuvre de ce projet sur l'environnement.

L'étude d'impact précise<sup>13</sup> que « *la zone d'étude* [sur laquelle sont évalués les impacts] *comprend le périmètre de l'hélicoptère actuelle... Elle couvre une surface de 2 618 m<sup>2</sup>.* » Si, en réalité, l'étude va un peu au-delà du strict périmètre de l'hélicoptère, elle reste cependant limitée à sa périphérie proche.

Or, la mise en œuvre de ce projet a pour objectif de développer le transport de personnes à la demande et générera donc non seulement une augmentation des mouvements sur l'hélicoptère elle-même, mais également une augmentation du trafic d'hélicoptères dans l'espace montagnard, entre les stations d'une part et avec les aéroports proches d'autre part<sup>14</sup>. L'impact d'un tel trafic ne peut être qualifié de négligeable, par exemple en ce qui concerne les nuisances sonores, tant pour les usagers de la montagne – tout randonneur sait ce que représente le passage d'un hélicoptère – que possiblement pour la faune sauvage, les grands rapaces en particulier ; il doit donc nécessairement être évalué.

**Le choix du périmètre d'étude, limité à l'hélicoptère actuelle et à sa périphérie proche, est donc inadapté et génère de graves lacunes dans l'ensemble de l'étude d'impact.**

### 2.2. État initial de l'environnement et perspectives d'évolution

Comme indiqué ci-dessus, le périmètre d'étude doit être élargi à l'ensemble des espaces susceptibles d'être impactés par le développement du trafic d'hélicoptères, de façon adaptée et différenciée selon la nature des impacts potentiels. Ainsi par exemple, s'il n'apparaît pas utile de détailler la flore ou les reptiles au-delà des zones d'approche immédiate de l'hélicoptère, l'analyse doit être étendue pour d'autres thématiques (caractère paisible et naturel des espaces utilisés par les touristes, randonneurs et usagers de la montagne, « esprit des lieux », avifaune, faune terrestre susceptible d'être dérangée, ...) à l'ensemble des espaces susceptibles d'être impactés de façon non négligeable par le bruit des hélicoptères en transit vers ou depuis la future hélicoptère.

En ce qui concerne le trafic actuel d'hélicoptères, l'étude d'impact reste très générale et n'apporte aucune précision quantifiée, que ce soit en termes de fréquentation de l'hélicoptère elle-même ou en ce qui concerne les zones actuellement fréquentées par les hélicoptères lors de leur transit. Il apparaît nécessaire notamment de préciser les fréquences de passage ou de mouvements selon les saisons et les horaires, les types d'appareils, les destinations et couloirs de passage, ainsi que les caractéristiques des impacts (notamment : niveau de bruit constaté au passage d'un hélicoptère).

En ce qui concerne plus précisément le bruit, l'étude d'impact présente les résultats de deux mesures de bruit réalisées pendant 24 h en juin 2018 en façade des bâtiments d'habitation les plus proches, situés à environ 320 et 350 m de l'hélicoptère<sup>15</sup>. Cependant, les conclusions qui en sont tirées, du fait de l'utilisation

---

13 cf. p. 27 de l'EI

14 L'étude d'impact indique que l'objectif est « *d'attirer une nouvelle clientèle, désireuse de faciliter ses déplacements et diminuer son temps de trajet entre les différents domaines skiables de la région* », ce qui suppose un trafic entre les stations, mais on peut raisonnablement penser qu'il y aura également un trafic direct entre les principaux aéroports de la région et l'hélicoptère. S'il apparaissait que la mise en œuvre de l'hélicoptère générerait une évolution notable de la fréquentation d'autres hélicoptères de montagne, il y aurait lieu d'examiner également ces impacts et d'adapter en conséquence le périmètre d'étude.

15 NB : l'examen de la carte semble montrer une maison d'habitation dans la même direction mais un peu plus

de valeurs moyennes normalisées, ne permettent pas une bonne caractérisation de la situation<sup>16</sup>. Les très fortes variations constatées ne sont que très vaguement expliquées<sup>17</sup> et ne sont pas caractérisées (niveau, fréquence, durée). Par ailleurs, si les points de mesure choisis paraissent adaptés pour l'enjeu de qualité de vie des habitants, ils doivent être complétés par des sites adaptés aux enjeux relatifs à la quiétude des visiteurs et usagers de la montagne et au dérangement de la faune. Enfin, aucune mesure de bruit ne semble avoir été réalisée en situation réelle lors d'un mouvement d'hélicoptère.

### 2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus

La justification des choix du projet est présentée brièvement mais de façon claire<sup>18</sup>. Le projet d'hélistation n'a pas fait l'objet d'étude de variante, du fait que « *le choix s'est naturellement porté sur l'installation existante.* » La justification du projet est exclusivement commerciale, dans un contexte de concurrence avec les autres stations de ski alpines. L'objectif est « *d'attirer une clientèle désireuse de se déplacer rapidement et pour de courtes durées dans les différentes stations présentes dans le massif montagneux.* ». L'étude indique que la prise en compte de l'environnement est intervenue dans le choix de limiter l'usage de l'hélistation à la période diurne et d'évitement tout éclairage nocturne.

Cependant, du fait qu'ils n'ont pas été étudiés, les impacts environnementaux du projet extérieurs à la seule hélistation et sa périphérie proche n'ont pas été pris en compte dans les choix, tant en ce qui concerne son principe même que dans les dispositions à prendre pour limiter les impacts négatifs.

Par ailleurs, l'intérêt économique du projet, qui est affirmé de façon qualitative, n'est pas quantifié (nombre de touristes supplémentaires, ...) et ne peut donc être mis en regard des impacts négatifs<sup>19</sup>.

### 2.4. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser ses impacts négatifs

Comme indiqué en 2.1 ci-avant, les incidences du projet ne sont étudiées que sur le site de l'hélistation et ses abords immédiats. De ce fait, une grande partie des impacts susceptibles d'être générés par le projet, du fait du développement du trafic d'hélicoptères qu'il autorise, n'est pas abordée et encore moins évaluée.

En outre, certains éléments de base nécessaires à cette évaluation ne sont pas précisés, notamment les caractéristiques de la fréquentation et du trafic envisagés<sup>20</sup> : il est simplement indiqué que « l'utilisation de

---

proche, à environ 280 m de l'hélistation. Ce point mériterait d'être vérifié.

16 Ainsi, par exemple, il est indiqué (p. 93) que « *les niveaux de bruit entre le jour (7h-22h) et la nuit (22h-7h) sont très comparables, respectivement 44,8 et 46,5 dB(A) en LAeq (indicateur retenu par la réglementation, moyenne des niveaux de bruit sur la période)* », alors que les enregistrements présentés en figures 34 (p. 92) et 38 (p. 94) montrent clairement qu'il n'en est rien.

17 Il est simplement indiqué : « Les quelques bruits émergents (chantier ou véhicules automobiles) ... » et fait référence à « *un chantier de bâtiment en cours à 100 m derrière le point de mesure.* »

18 cf. p. 144 de l'étude d'impact

19 NB : L'art. R. 122-5 (III) prévoit que « *Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2 [NDLR : dont les hélistations], l'étude d'impact comprend, en outre : ... une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité.* »

20 NB : pour les infrastructures de transport (dont les hélistations), l'étude d'impact doit notamment comprendre « *une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour*

l'hélistation sera uniquement diurne »<sup>21</sup> et que « le nombre de mouvements d'hélicoptères prévisible est de 600 mouvements annuels (un mouvement est équivalent à un décollage ou un atterrissage) »<sup>22</sup>, mais :

- les éléments permettant de justifier que la fréquentation ne devrait pas dépasser 600 mouvements annuels ne sont pas présentés ;
- il paraît peu probable que cette fréquentation soit équi-répartie tout au long de l'année et la fréquence prévisible de ces mouvements selon les saisons et les horaires n'est pas précisée, alors que l'impact peut être grandement influencé par cette fréquence ;
- les parcours possibles des hélicoptères dans l'espace montagnard et leurs origines et destinations prévisibles ne sont pas présentés.

En ce qui concerne les nuisances sonores, l'étude d'impact indique qu'une étude prévisionnelle a été réalisée par simulation numérique et en présente quelques résultats<sup>23</sup>. Cependant, outre que cette étude ne concerne que les habitations les plus proches de l'hélistation et n'est donc que très partielle :

- les éléments de l'étude elle-même, en particulier les hypothèses prises<sup>24</sup>, les méthodes de calcul et le mode de calage du modèle<sup>25</sup>, ne sont pas présentés, ce qui ne permet pas de juger la qualité des résultats ;
- les résultats présentés, constitués de valeurs globales et moyennes et sans référence à la fréquence des émergences, ne permettent pas une appréciation correcte du niveau des nuisances<sup>26</sup> et les commentaires de ces résultats paraissent pour le moins discutables<sup>27</sup> ;
- In fine, après un constat de bon sens pertinent, à savoir que « *les riverains sont déjà soumis à ce*

---

*les évaluer et en étudier les conséquences* » (cf. art. R. 122-5 III).

21 cf. p. 32. NB : l'étude précise que l'hélistation sera cependant équipée d'une alimentation électrique en vue d'une éventuelle future utilisation nocturne. Il est important qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur l'interdiction d'une utilisation nocturne de l'hélistation, point majeur en termes d'impacts. Le cas échéant, une nouvelle étude d'impact devrait être présentée.

22 cf. p. 89. NB : on peut noter que dans le résumé non technique (p. 10), il est indiqué que « *L'usage de l'hélistation serait restreint à une activité diurne exclusivement, avec des conditions de vol à vue, et à 600 mouvements par an maximum* » ; mais cette limitation à 600 mouvements/an n'apparaît nulle part dans l'étude d'impact elle-même et dans ses annexes.

23 cf. p. 136 à 138

24 notamment : la fréquence des vols, le niveau du bruit sur lequel se rajoute l'émergence, ...

25 Il aurait été intéressant de disposer d'une mesure en situation réelle du bruit que produit un mouvement d'hélicoptère sur l'hélistation actuelle, de façon à valider les résultats de la simulation.

26 Les émergences semblent calculées par rapport au niveau moyen Laeq, ce qui ne veut pas dire grand-chose car le niveau moyen intègre des bruits ponctuels déjà forts. Cela ne permet donc pas de donner une bonne information au public.

27 Par exemple, il est indiqué que « *Les émergences estimées sont en moyenne de 25 dB(A), ce qui correspond au niveau sonore d'une conversation chuchotée.* » Il semble qu'il y ait une confusion entre la quantification « absolue » du niveau de bruit exprimé en dBA (25 dBA correspond effectivement à une conversation chuchotée) avec l'augmentation du niveau de bruit engendrée par le projet (+25 dB). Ainsi, d'après les références présentées par wikipedia, passer de 40 à 65 dB (soit une augmentation de +25 dB) fait passer d'un niveau de bruit de salle d'attente à celui d'une voiture roulant à 60 km/h à 20 m ou à des aspirateurs domestiques. De même, l'indication « *De plus, en comparant les valeurs de bruit obtenues en état initial (sans mouvement d'hélicoptères) et celles obtenues lors de mouvements d'hélicoptères, on constate que ces valeurs sont inférieures aux valeurs de bruit maximales enregistrées en état initial* » mélange des notions différentes (valeurs moyennes et valeur maxi possibles) et le commentaire qui suit « *Il y aura donc une nuisance sonore mais cette dernière sera de niveau similaire voire inférieure aux gênes que les riverains subissent au quotidien* » paraît très contestable et propre à induire le public en erreur : il est difficile d'imaginer que des bruits forts supplémentaires, dont on ne précise pas la fréquence et qui se rajoutent à une situation existante se traduisent par une gêne inférieure pour les riverains.

*type de nuisance sonore puisque l'hélicoptère accueille déjà des hélicoptères dans le cadre de vols sanitaires et techniques. Ainsi, le classement en hélistation sera source du même type de nuisance sonore mais de manière plus fréquente* »<sup>28</sup>, le niveau d'impact est jugé « modéré » ; cependant, en l'absence d'éléments sur l'augmentation de la fréquence de ces nuisances, la justification de ce niveau paraît insuffisante.

Quoi qu'il en soit, l'évaluation des nuisances sonores doit être élargie à l'ensemble des zones susceptibles d'être utilisées par les hélicoptères en transit vers ou depuis l'hélistation, notamment pour les usagers de la montagne et les randonneurs, nombreux à fréquenter ces espaces et sensibles à « l'esprit des lieux ».

En ce qui concerne la biodiversité, l'étude ne traite que du périmètre de l'hélistation et de ses abords immédiats et conclut à des effets indirects (dus aux opérations de vol), temporaires (uniquement lorsque les hélicoptères sont en vol) et d'intensité faible. Ces qualifications sont non seulement discutables<sup>29</sup>, mais surtout très partielles : là encore, il y a lieu de s'intéresser aux impacts sur un espace beaucoup plus large. Ainsi, dans sa contribution, le parc national des Écrins (PNE) indique que « *les impacts seront importants pour la faune sauvage du haut Oisans et notamment les rapaces* », apporte quelques éléments de connaissance et fait des propositions pertinentes pour limiter ces impacts négatifs. L'Autorité environnementale ne peut que recommander au maître d'ouvrage de se rapprocher du PNE<sup>30</sup> pour examiner avec lui ces éléments et ces propositions.

Enfin, la thématique des émissions de gaz à effet de serre (GES), qui est pourtant l'un des enjeux environnementaux principaux, n'est pas même évoquée dans l'étude d'impact. Il y aurait lieu d'évaluer les émissions supplémentaires produites par les vols d'hélicoptères générés du fait de la mise en œuvre du projet<sup>31</sup>, par passager transporté et globalement, et de rechercher les mesures permettant d'éviter, réduire, voire compenser ces émissions supplémentaires.

### 3. Conclusion

**En l'état, l'étude d'impact présentée, du fait principalement de l'inadaptation et de l'insuffisance de son périmètre d'étude, omet une grande partie des impacts du projet et ne permettrait pas une bonne information du public. L'Autorité environnementale recommande de la reprendre de façon approfondie pour tenir compte des éléments présentés ci-avant.**

---

28 cf. p. 137-138

29 Lorsque les hélicoptères sont en vol, les effets sont directs. On ne peut exclure sans examen que ces effets directs puissent également générer des effets indirects s'ils se traduisent de façon permanente ou saisonnière, notamment du fait du dérangement, par une évolution des populations présentes. Enfin, le niveau faible n'est pas toujours correctement justifié : ainsi, pour les oiseaux, il est indiqué que « *le bruit des hélicoptères a tendance à les faire fuir. Ainsi, les collisions sont plutôt rares* » ; ceci n'est pas suffisant pour conclure à un impact faible car, si effectivement les collisions sont rares, le dérangement régulier est susceptible d'affecter les populations concernées.

30 NB : à titre de mesure d'accompagnement, l'étude d'impact indique qu' « *un comité de pilotage intégrant le Parc National des Écrins pour l'exploitation de l'hélistation sera mis en œuvre* ». Il ne semble pas que cette mesure ait été préalablement discutée avec le parc national.

31 NB : pour les infrastructures de transport (dont les hélistations), l'étude d'impact doit notamment comprendre « *une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* » (cf. art. R. 122-5 III)