

Département de la Réunion

Commune de Sainte-Marie



ENQUÊTE PUBLIQUE

Préalable à la délivrance du permis de construire concernant l'extension et la restructuration de l'aérogare passagers Roland Garros et des infrastructures côté piste sur le territoire de la commune de Sainte-Marie

1^{ère} partie : Arrêté du Préfectoral n° 2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020
Enquête publique du 26 février 2020 au 30 mars 2020

Suspension de l'EP : Arrêté préfectoral n° 2020-439 SG/DRECV du 17 mars 2020

2^{ème} partie : Reprise de l'EP : Arrêté préfectoral n° 2020-1867/DG/DDRECV du 26 mai 2020
Enquête publique du 15 juin 2020 au 29 juin 2020

Commissaire enquêteur : Béatrice Vittoz

Préambule à la rédaction de ce rapport :

Cette enquête publique s'est déroulée de façon atypique, initialement prévue pour la période du 26 février au 30 mars 2020, elle a été suspendue le 17 mars 2020 dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus COVID-19, puis reprise pour la période du 15 juin au 29 juin 2020 inclus.

Pour une bonne lisibilité je ne ferai pas deux rapports distincts un avant la suspension et un après la suspension, car des éléments du rapport sont les mêmes pour l'une ou l'autre des périodes. Par contre je différencierai dans le corpus lorsque ce sera nécessaire les deux périodes, une période 1 et une période 2.

RAPPORT D'ENQUÊTE

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 - GENERALITES	4
1.1 PREAMBULE.....	4
1.2 OBJET DE L'ENQUÊTE	4
1.3 CADRE JURIDIQUE	4
1.4 LE PROJET	5
1.5 LE DOSSIER D'ENQUÊTE.....	8
1.6 ANALYSE DU DOSSIER.....	9
1.7 COHERENCE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE GESTION	24
1.8 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....	25
2 - L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	35
2.1 MISE A LA CONNAISSANCE DU PUBLIC.....	36
2.2 MISE A DISPOSITION DU DOSSIER ET DU REGISTRE.....	37
2.3 DEROULEMENT DES PERMANENCES.....	37
2.4 INFORMATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	38
2.5 CLIMAT DE L'ENQUÊTE	38
2.6 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	38
3 – EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES.....	39
3.1 RECEPTION DE PUBLIC.....	39
3.2 OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LES REGISTRES OU DURANT LES PERMANENCES.....	39
3.3 OBSERVATIONS RECUEILLIES VIA L'ADRESSE COURRIEL MISE EN PLACE SUR LE SITE DE LA PREFECTURE	40
3.4 OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	43

CHAPITRE 1 - GENERALITES

1.1 PREAMBULE

L'aéroport de la Réunion, Roland Garros (ARRG) situé sur la commune de Sainte-Marie, constitue la principale desserte de l'île. L'aérogare actuelle est arrivée à saturation en 2018 avec 2,4 millions de passagers et connaît avec l'augmentation du transport aérien une croissance de 8% par an. Le projet présenté vise à étendre sa capacité et s'inscrit dans un programme de travaux démarré en 2011, en partie réalisés ou en cours de réalisation.

1.2 OBJET DE L'ENQUÊTE

L'objectif de cette enquête est de permettre au public de s'informer sur les projets susceptibles d'avoir un impact sur son environnement ou qualité de vie et d'émettre des observations sur ce dernier. Observations qui feront l'objet d'un rapport permettant à l'autorité compétente, en l'occurrence le Préfet, d'éclairer la décision qui en découlera.

A ce titre, le préfet de la Réunion a prescrit, par l'arrêté préfectoral n° 2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020, l'ouverture sur le territoire de la commune de Sainte-Marie, d'une enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire concernant l'extension et la restructuration de l'aérogare passagers Roland Garros et des infrastructures côté piste.

Dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus COVID-19 l'enquête publique a été suspendue par l'arrêté préfectoral n° 2020-439/SG/DRECV du 17 mars 2020.

L'arrêté préfectoral n° 2020-1867/SG/DRECV du 26 mai 2020 a entériné la reprise de l'enquête.

1.3 CADRE JURIDIQUE

1.3.1 Contexte réglementaire du projet

L'article L.121-1 du Code de l'Environnement prévoit que tous les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale. La liste des projets visés figure au tableau annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement.

Le projet d'extension Ouest de l'aérogare Roland Garros dont le terrain d'assiette s'étend sur un peu plus de 10 hectares est donc soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 39 du tableau susmentionné devant ainsi faire l'objet d'une enquête publique.

Le projet fait l'objet d'une étude d'impact spécifique portée par le permis de construire.

1.3.2 Cadre juridique

- **L'enquête publique** visant le projet EOAP est régie par les articles L.123-1 à L.123-18 et R.123-1 à R.123-46 du Code de l'Environnement et par les articles R.423-57 à R.423-58 du Code de l'Urbanisme.
- **Le dossier de demande de permis de construire** a été déposé au guichet de la mairie de Sainte-Marie en juin 2019. L'étude d'impact, conformément à l'article R.431-16 du Code de l'Urbanisme faisait partie des pièces du dossier. Le permis de construire étant un permis « Etat » accordé par le Préfet, conformément à l'article R423-16 du Code de l'Urbanisme, ce sont les services de l'état, la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) qui se sont chargés d'assurer la recevabilité du dossier de Permis de Construire et de l'étude d'impact.
- En application des articles L.122-1, R.122-6 et R.122-7 du Code de l'Environnement, le dossier jugé recevable a été transmis à l'Autorité Environnementale pour avis sur l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet. Cet avis en date du 6 novembre 2019, conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du Code de l'Environnement est inséré dans le dossier d'Enquête. Est également joint au dossier d'enquête la réponse écrite, en date du 12 décembre 2019, du maître d'ouvrage à cet avis (article L.122-1 V du Code de l'Environnement).
- La nomination du commissaire enquêteur

1.3.3 Information et participation du public en amont

Au titre de l'article R.222-5 du Code de l'Aviation Civile, compte tenu de la catégorie de l'aéroport, de la nature et du montant des travaux, le projet ne rentrait pas dans le champ de compétence de la CNDP et n'a pas été soumis à débat public. Il n'entrait pas non plus dans la catégorie des opérations d'aménagement devant faire l'objet d'une concertation préalable.

Le projet soumis à évaluation environnementale et bénéficiant d'investissements publics de plus de 5 millions d'euros a fait l'objet d'une déclaration d'intention de projet le 15 décembre 2018. Cette déclaration d'intention, conformément à l'article R.121-25 du Code de l'Environnement a été mise à la disposition du public pendant une durée de 4 mois sur les sites internet de la Préfecture et l'aéroport Roland Garros ainsi que dans les locaux de la mairie de Sainte-Marie. Comme, ni le public ni la commune n'ont émis de remarques ou demandes pour faire usage de leur droit d'initiative et demander l'organisation d'une concertation préalable, le Préfet a décidé par l'arrêté préfectoral n°2019-2164/SG/DRECV du 07/06/2019 de ne pas organiser de concertation préalable pour le projet Extension Ouest Aéroport (EOAP).

1.4 LE PROJET

L'aéroport de la Réunion Roland Garros (ARRG) est la principale porte d'entrée et de sortie de l'île. Il est aujourd'hui le 10ème aéroport français en nombre de passagers.

Créée le 20 juin 2011, la société Anonyme Aéroport de la Réunion Roland Garros (SA ARRГ) s'est vu confier la gestion de l'aéroport jusqu'en 2048. Elle a pour actionnaires l'Etat (60%), la CCIR (25%), la Région Réunion ((10%) et la commune de Sainte-Marie (5%).

La SA ARRГ a mis en œuvre un programme de développement aéroportuaire en deux phases distinctes :

- Phase 1 période 2007-2015 :
 - Mise en conformité des infrastructures vis-à-vis des avions gros porteurs de la nouvelle génération ;
 - Mise en conformité des installations aéroportuaires avec la réglementation en vigueur, en matière d'environnement et de servitudes aéronautiques ;
 - Adaptation à la croissance du trafic.

- Phase 2 période 2016-2020 :
 - Mise en conformité européenne des infrastructures ;
 - Augmentation de la capacité de traitement (cible : 3 millions de passagers) ;
 - Objectif « Haute Qualité Environnementale »

Le projet, soumis à enquête publique aujourd'hui, rentre dans le cadre de cette « période ».

La hausse progressive du nombre de passagers empruntant l'aéroport oblige l'ARRГ à redimensionner ses structures d'accueil. Suite à une étude réalisée en octobre 2016, le scénario le plus probable prévoit 3 160 000 passagers 2025. La capacité de traitement de l'aérogare actuelle est de 2,3 millions de passagers. L'aérogare actuelle est arrivée à saturation ne permettant plus d'accueillir les passagers de demain dans les meilleures conditions.

Le trafic aérien a été jusqu'à la crise du COVID-19 en constante évolution, l'ARRГ afin d'accompagner cette évolution a débuté un vaste programme d'aménagement et d'extension qui a commencé en 2011 et devrait prendre fin en 2022 avec la réalisation du projet EOAP (Extension Ouest de l'Aérogare Passagers), celle des accès à l'aérogare, parkings véhicules et aménagements paysagers.

Le projet intègre de nouveaux aménagements urbains et affiche un objectif de haute qualité environnementale.

Le projet concerne une emprise d'environ 10 hectares de la concession aéroportuaire.

Objectifs du projet :

- L'objectif principal du projet est la refonte intégrale du système tri-bagages de façon à pouvoir répondre aux normes européennes de sûreté aéroportuaires dites Standard 3 au 31 juillet 2022, sans possibilité de report (obligation réglementaire) ;
- Fluidifier et simplifier le parcours passager permettant d'optimiser le fonctionnement de l'aérogare ;
- Répondre aux augmentations de trafic projetées (avant la crise du COVID-19) avec un objectif de 3,16 millions de passagers à l'horizon 2015 ;
- Développer l'offre commerciale et réduire les coûts d'exploitation et de maintenance ;

- Construire la première aérogare bioclimatique en milieu tropical ;

Description du projet et principe d'aménagement :

Le projet consiste en :

- L'extension Ouest de l'aérogare existante, avec la création d'un nouveau bâtiment dédié aux arrivées sur environ 25 000 m² et quatre niveaux, équipée d'une jetée qui abritera une galerie d'accès à deux parkings avions réaménagés pour pouvoir accueillir des gros porteurs, de passerelles et d'équipements de sûreté ;
- La réalisation d'une jetée de 1 350 m² à l'Est de l'aérogare existante ;
- La restructuration et le réaménagement de l'aérogare existante qui va être agrandie et dédiée aux départs ;
- La restructuration et l'extension du système bagage afin de pouvoir répondre aux normes de sûreté européennes ;
- Le décalage de la façade Sud et la création d'une esplanade devant l'aérogare ;
- Le réaménagement et la mise en conformité des infrastructures côté piste et VRD associés ;
- L'aménagement paysager des abords et la création d'une esplanade largement végétalisée devant les bâtiments.

Cette opération est conduite en parallèle avec le réaménagement des parkings et des accès à l'aérogare.

Les deux bâtiments (l'aérogare actuelle et son extension) seront reliés par des galeries mais non accolés, de manière à créer une brèche de circulation de l'air qui préservera le système de ventilation naturelle de l'aérogare actuelle. Les deux parties de la toiture du nouveau bâtiment seront séparées par un « canyon » végétalisé permettant l'extraction de l'air intérieur. L'ondulation de la toiture contribuera à l'extraction de l'air intérieur en utilisant les vents pour créer un phénomène dépressionnaire.

L'aménagement paysager doit améliorer l'image « vitrine » du site, créer un sentiment de bien-être et de confiance grâce à un paysage magnifiant le patrimoine environnemental local et par le choix d'une palette végétale respectueuse du biotope local en concertation avec les services du Parc national de la Réunion.

Un parvis végétalisé accueille le voyageur, estompant la vue sur les parkings appelant le regard sur la montagne. On retrouve le paysage dans le bâti avec le « canyon », dans la « brèche climatique » et le « Jardin des Remparts » qui prolonge la brèche en formant une avant-scène de l'extension de l'aérogare. Ces espaces ont également d'autres fonctions, protection des façades du rayonnement solaire par les plantations, en créant un espace de fraîcheur pour le confort thermique des usagers ; participation à la gestion et au traitement des eaux pluviales.

Le projet EOAP présente un coût global de 76 000 000 d'euros. Les autres coûts principaux liés à la conception (étude, frais de concours) et à la réalisation (suivi des travaux) du projet d'extension représentent 15 000 000 d'euros.

L'ARRG financera en partie ce projet sur ses fonds propres. En parallèle, il a obtenu le soutien de la Banque Européenne d'Investissement jusqu'à 100 millions d'euros. L'aéroport sollicite également des soutiens publics de l'Etat, du conseil Régional de la Réunion et de l'Union Européenne (FEDER).

1.5 LE DOSSIER D'ENQUÊTE

Composition du dossier :

1^{ère} période :

Les dossiers outre le registre d'enquête et l'arrêté d'ouverture d'enquête publique n°2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020 sont constitués des documents suivants :

- Dossier d'enquête publique au titre du code de l'environnement
- Etude d'impact
 - Résumé non technique de l'étude d'impact
 - Avis délibéré de l'Autorité environnementale du 6 novembre 2019
 - Mémoire de réponse à l'avis délibéré N° 2019-90 du 06/11/2019 de l'Autorité environnementale
 - Dossier de Pièces complémentaires publiques

Le dossier d'enquête déposé à la mairie annexe de la Rivière des Pluies ne contenait pas l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique.

Le numéro du PC porté sur l'arrêté préfectoral est erroné il aurait fallu lire PC n° 974 418 19A 00 84 déposé le 03/06/2019 et non PC n° 974 418 19 A 00 34 déposé le 06/06/2019.

Précisions du commissaire enquêteur

Le 11 février 2020, alors que je vérifiais l'affichage à la mairie principale de Sainte-Marie, M. BAREGE attaché au service de l'urbanisme m'a indiqué que le n° de Permis de Construire porté sur l'arrêté préfectoral n'était pas le bon. J'en ai avisé immédiatement par téléphone l'autorité organisatrice représentée par Mme DAIRIEN chef du bureau du cadre de vie à la préfecture de la Réunion. Elle m'a rappelé un peu plus tard me disant que l'erreur était du fait de la DEAL (service instructeur du Permis de Construire) mais que cette erreur n'avait aucune incidence sur la légalité de l'acte, donc qu'il n'y avait de son côté aucun problème pour que l'enquête continue.

Le 12 février 2020 J'ai envoyé un courriel à M. SEVAL juge au Tribunal Administratif en charge des enquêtes publiques afin de m'assurer que cette « erreur » ne présentait aucun risque dans le cas d'une éventuelle contestation. M. SEVAL m'a confirmé « qu'une telle erreur de visa relève bien des erreurs dites matérielles sans incidence sur la légalité de l'acte comportant une telle erreur. » Il m'a assuré que je pouvais continuer l'enquête « dès lors que les documents soumis au public comportent bien la référence exacte du PC voire une copie du PC ». J'ai immédiatement contacté Mme DAIRIEN pour lui faire part de cette réponse et lui demander de bien vouloir joindre les pièces aux dossiers.

Le 26 février 2020 date de ma première permanence en mairie centrale j'ai constaté qu'aucune pièce portant le bon numéro de PC n'avait été jointe au dossier. J'ai alors renvoyé un courriel à

Mme DAIRIEN lui demandant de remédier à cela, lui suggérant qu'une copie du récépissé de dépôt du PC avec le bon numéro me semblait suffisante, ce que m'a confirmé M. SEVAL dans un courriel du 28 février 2020. Je n'ai reçu aucune réponse.

Le 28 février je renvoie un courriel à Mme DAIRIEN avec la copie de la réponse de M. SEVAL lui demandant de régulariser au plus vite cette situation dans les deux dossiers déposés en mairies et sur les sites internet de la préfecture et de l'aéroport Roland Garros. Je n'ai pas eu de réponse.

Le 10 mars 2020, suite à la première permanence à la mairie annexe de Rivière des Pluies, j'ai encore une fois informé Mme DAIRIEN qu'il n'y avait toujours pas copie du bon numéro de PC dans le dossier et qu'il y manquait également l'arrêté préfectoral d'enquête publique, lui demandant d'y remédier. Mme DAIRIEN étant absente j'ai envoyé copie de mon courriel comme demandé à M. Claude HAISMAN et à Mme Corinne NATIVEL, courriel resté sans réponse.

Le 17 mars 2020 l'enquête a été suspendue.

2^{ème} période :

On trouve dans les dossiers d'enquête les mêmes documents. Avec en plus :

- L'arrêté de suspension de l'enquête publique n° 2020-439/SG/DRECV du 17 mars 2020 dans le cadre de la lutte contre la propagation du virus COVID-19.
- L'arrêté de reprise de l'enquête publique n° 2020-1867/SG/DRECV du 26 mai 2020

Le numéro de PC porté sur l'arrêté du 26 mai 2020 a été rectifié, suite à ma demande.

1.6 ANALYSE DU DOSSIER

1.6.1 Sur le dossier en général :

Le dossier est volumineux, il comporte plusieurs pièces. Dans l'ensemble il est clair bien documenté. La seule difficulté que j'ai rencontrée est la pagination par volet dans l'étude d'impact, qui ne facilite pas le passage d'un volet à l'autre. Certains documents sont très techniques, difficilement abordables pour un public non averti.

1.6.2 Sur l'étude d'impact et son résumé non technique :

Le projet d'extension Ouest de l'aérogare de l'aéroport Roland Garros entre dans la catégorie des travaux, constructions ou aménagement soumis à étude d'impacts, car il présente une surface d'assiette de plus de 10 hectares (article R.122-2 du code de l'environnement).

La maîtrise de l'impact environnemental de l'ARRG est une des orientations prioritaires de la Société Aéroportuaire depuis sa création en 2011.

L'étude d'impact suit un fil conducteur clair et lisible pour le lecteur, elle est dense, chaque phase est bien détaillée avec en fin de chacune un tableau récapitulatif, permettant une vue synthétique de ce qui a été détaillé en amont.

Le résumé non technique de l'étude d'impact est beaucoup plus abordable pour le public, il est fidèle à l'étude d'impact dans ses grandes lignes ce qui permet une vision rapide et très compréhensible.

L'état initial

L'analyse de l'état initial de l'environnement fait ressortir des éléments sensibles représentant des enjeux moyens à forts qui doivent être pris en compte pour la suite du projet.

Milieu physique

L'eau :

L'aéroport est bordé en limite Ouest par la Rivière des pluies, cours d'eau pérenne du Domaine Public Fluvial (DPF) dont l'état global est moyen selon le SDAGE 2016. La rivière est classée comme continuité écologique à préserver. Le réseau Eaux Pluviales de l'aéroport a été mis en conformité, une étude menée en 2013 démontre que le rejet eaux superficielles de l'aéroport n'a pas d'incidence sur la qualité du milieu récepteur.

Les eaux côtières dont la qualité est en bon état global selon le SDAGE 2016 mais avec un risque de non atteinte du bon état 2021.

Les eaux pluviales, réseau en direction de la Rivière des Pluies mis en conformité et dimensionné depuis 2017 pour période de retour 20 ans à l'horizon 2025, en prenant comme hypothèse que deux réseaux intercepteurs amont de la RN2 soient en fonctionnement, pour l'instant ces projets sont en attente.

Les risques naturels :

La zone est soumise aux cyclones. L'aléa inondation depuis la Rivière des Pluies identifié dans le Plan de Prévention Multirisques de la commune de Sainte-Marie ne concerne pas la zone.

Le risque d'inondation par ruissellement des eaux de pluies à ce jour les travaux effectués depuis 2011 sur les réseaux de la zone aéroportuaire permettent de gérer un événement de période retour 20 ans. Pour les pluies de période supérieure un risque d'inondation persiste au niveau des points bas du secteur

Milieu naturel

La faune :

Risques d'échouage pour des espèces protégées sensibles aux éclairages (Puffin de Baillon, Puffin du Pacifique et Pétrel de Barrau). On compte une trentaine d'échouages par an.

Les chauves-souris (espèces protégées) sont présentes sur le site de l'aéroport. Une colonie de Petits Molosses installée dans l'aérogare a été évacuée en 2012 vers des gîtes de substitution en toiture. Un nichage avéré de Petits Molosses et de Taphien de Maurice existe sur la façade Ouest.

La Rivières des Pluies est un corridor avéré de la trame eau douce. L'embouchure est réservoir de biodiversité avéré et corridor écologique avéré de la trame terrestre.

Rivière et littoral considéré comme corridor avéré de la trame aérienne.

Fonds marins jusqu'à 30 m de profondeur considérés comme réservoir de biodiversité avéré et potentiel.

Milieu humain

Occupation de la zone et activités :

Zone à vocation aéroportuaire qui s'étend sur 260 hectares. Elle est bordée par :

- au nord-ouest par un sentier littoral, associations de pêche aux bichiques de la Rivières des Pluies,
- au sud-est par la zone d'activité Pierre Lagourgue,
- au sud-ouest par la base aérienne militaire, dépôt de carburant AVIFUEL, locaux techniques et administrations, zone d'habitation du personnel entre 80 et 100 personnes, club équestre,
- à l'est par le port de plaisance de Sainte-Marie et la zone d'activité de La Mare.

Entre 700 et 1200 personnes sont présentes dans le secteur autour du projet, auxquelles il faut ajouter les 3000 à 7000 personnes par jour fréquentant l'aérogare passager.

Accès et trafic :

Accès depuis RN2 par échangeurs de Gillot et Duparc , le trafic de la RN2 dans la zone est l'un des plus dense de l'île (63 400 véhicules/j)

L'offre de transports en commun pour les passagers reste très limitée. Projet de Pôle multimodal en lien avec le Runrail (RRTG) porté par la région intégré au projet Par cet Accès.

Qualité de l'air

Suite à une évaluation sur la qualité de l'air, réalisée en 2013-2014, dans l'environnement proche de l'aéroport, il en ressort que la qualité de l'air est jugée bonne sur la zone.

Bruit :

Nuisances acoustiques liées au trafic aérien et routier.

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport 2017 indique que la plateforme technique est en zone de forte à très forte gêne. Zone concernée par le projet est caractérisée par une ambiance sonore non modérée (entre 57 et 62dB(A)).

Les risques industriels

- Présence d'un dépôt d'hydrocarbures classé SEVESO seuil bas à environ 150 m de l'aérogare et d'un oléoréseau permettant le transport du carburant entre le dépôt et l'aéroport. Il traverse la zone du projet dans le cadre duquel il fait l'objet d'une extension.

- Plusieurs installations et activités sur l'aéroport sont classées au titre de la protection de l'environnement.
- Présence de sols pollués liés à la nature des remblais utilisés pour la construction du site et à des pollutions accidentelles. Concentrations inférieures au seuil d'acceptabilité en centre de stockage de déchets inertes.

Principaux impacts du projet en phase chantier

Les impacts créés par le chantier peuvent être lourds de conséquences pour le milieu naturel comme pour le cadre de vie. Ils nécessitent de faire l'objet d'une évaluation soignée dans l'étude d'impact, car ils sont souvent mal vécus par les riverains et le public.

De plus, l'évaluation des impacts du chantier doit pouvoir recommander des méthodes de travaux, des techniques particulières, des principes d'ordonnement de chantier, des périodes de réalisation des travaux, eu égard à la prévention des effets et risques du chantier sur l'environnement.

L'objectif pour la SA ARRG est de réaliser un chantier à l'impact environnemental le plus faible possible, impliquant la prise de conscience partagée des enjeux, des préconisations, et des actions à mettre en place par chaque acteur du chantier. A ce titre une « Charte Environnement et Energie » regroupant les prescriptions qu'une entreprise est tenue de prendre en considération de l'exécution des travaux sera rédigée par le Coordinateur Environnement et devra être signée par toutes les entreprises qui interviendront sur le chantier.

Milieu physique

Thèmes et sous-thèmes	Impacts bruts	Mesures Evitement Réduction	Impact résiduel
Sols et sous-sols	Importants terrassements : risques de fragilisation des sols	Fort Majeure partie des terrassements hors saison des pluies. Stockage hors zones de concentration des ruissellements ou soumises à inondation. Optimisation des déplacements. Protection et stabilisation des talus	Faible
Sols et sous-sols	Risque de pollution chronique et accidentelle : présence d'engins et utilisation de matières polluantes.	Fort Engins en bon état sur zone étanche avec dispositif de collecte des pollutions. Entretien lourd interdit sur site. Présence de kit anti-pollution et cuve de rétention. Ravitaillement avec pistolet à arrêt automatique GE sur rétention Etiquetage matières selon réglementation	Faible

			Stockage sur rétention à l'abri des précipitations Poubelles dédiées pour DIS Procédure d'intervention en cas de pollution accidentelle Confection béton sur zone étanche avec dispositif de collecte des laitances Etc...	
Eaux souterraines	Risques de pollution par infiltration. Travaux proches Océan et à l'aval ouvrage AEP.	Modéré	Voir mesures de protection des sols contre risques de pollution	Faible
Eaux superficielles	Pas d'intervention au contact de la rivière des Pluies ou de l'Océan, mais risque de pollution par ruissellement via le réseau EP : pollutions chronique ou accidentelle, production de MES par lessivage des sols mis à nu, production de déchets flottants, laitance de béton	Fort	Assainissement provisoire des aires et installations de chantier : aucun rejet au réseau sans traitement Déconnexion des eaux amont du chantier Entretien régulier des dispositifs Mesure suivi qualité des eaux rejetées	Faible
Risques naturels	Réalisation de talus (10 m max) Zones de chantier hors aléa selon le PPR, mais identification d'un aléa résiduel en Q100 au niveau de la zone d'extension. Présence de personnes et de matériel sur cette zone	Modéré	Implantation installations hors zone de concentration des ruissellements Maintien zone de recul autour des ravines Suivi météorologique et vigilance en saison des pluies Procédure en cas d'alerte cyclonique Protection des talus contre ruissellement et intempérie terrassements par passe	

Milieu naturel

Thèmes et sous-thèmes	Impacts bruts	Mesures Réduction	Evitement	Impact résiduel
Patrimoine naturel	Aucune intervention au niveau des milieux patrimoniaux mais risque de pollution par ruissellement et envol de poussières.	Fort	Voir mesures de protection des sols contre risque d'érosion et de gestion des eaux pluviales. Maintien zone de recul de 100 m autour de ravines : piquetage et clôture, signalement par affichage	Faible
	Risque de débordements d'emprise sur EBC de la Ravine la Mare	Fort		Nul

Faune terrestre	Destruction de 1 à 2 ha de fourrés arbustif susceptible d'abriter la petite faune commune patrimoniale (perte d'habitat et fuite temporaire) Risque de destruction selon période de débroussaillage	Fort	Débroussaillage entre les mois de mars et de juillet Visite écologique préalable travaux sur zone Butte Est Débroussaillage progressif Recherche active caméléons et mise à l'abri Procédure en cas de découverte de nid	Faible
	Travaux conséquents à proximité d'espèces de chauve-souris protégée (Petits-Molosses et Taphien de Maurice) Risque de perturbation forte pour les deux espèces lors des travaux Risque de perturbation de la reproduction et de destruction d'individus si travaux pendant la période de reproduction Risque d'abandon temporaire des gîtes voir abandon définitif	Fort	Observation colonies pendant un an avant travaux Adaptation planning travaux à la sensibilité des espèces : travaux impactant entre mi-juin et mi-septembre Condamnation du disjointement occupé par les Petits-Molosses Intervention hors période de reproduction Interventions suivies par un écologue Mesures de réduction du bruit, des poussières et des éclairages Suivi de la colonie de Taphien et des gîtes sur le toit (2 visites/an pendant 10 ans)	
	Nécessité de travaux de nuit avec éclairage présentant un risque d'échouage pour la faune avicole marine (Pétrel, Puffin) et insectes	Modéré	Adaptation travaux de nuit aux périodes d'échouage massif Utilisation de matériel d'éclairage préconisé par la SEOR Procédure d'intervention en cas de découverte d'oiseau échoué	Faible
Milieux dulcicoles et marins proches	Pas d'intervention en contact de la Rivière des Pluies et de l'Océan, mais risque de pollution chronique ou accidentelle par ruissellement via le réseau EP Production de MES par lessivage des sols mis à nu, production de déchets flottants, et laitance béton	Fort		Faible

Milieu humain

Thèmes et sous-thèmes	Impacts bruts		Mesures Evitement Réduction	Impact résiduel
Occupation de la zone	Risque de perturbation des établissements très proches des zones de travaux	Modéré	Plan de circulation provisoire Signalétique au déplacement des engins de chantier L'envol des poussières sera limité par une batterie de mesures Un dossier « Bruits de chantier » sera réalisé préalablement au démarrage des travaux conformément à l'article R.5741-50 du Code de l'Environnement	Faible
Activités	Travaux prévus pour une période de 36-42 mois y compris pendant les heures de fonctionnement. Perturbation possible, mais maintien des services et des niveaux de sécurité.	Modéré	Programmation des travaux Travaux en servitude de nuit en dehors des plages de fonctionnement de l'aéroport Information des usagers	Faible
	76 Millions d'euros d'investissement sur 2-3 ans ce qui va entraîner des retombées économiques pour le secteur avoisinant l'aéroport	Fort Positif	Clause favorable à l'emploi local et à l'insertion sociale dans le dossier des consultations	Fort Positif
Population et habitats	Risque de perturbation des habitations proches des travaux	Modéré	Voir mesures de protection des réseaux et accès et de réduction des nuisances pour le voisinage (bruit et poussière) Information des riverains	Faible
	Risque de perturbation des usagers et travailleurs de la plateforme	Fort		Faible
Qualité de l'air	Les zones sous le vent à l'ouest des travaux seront impactées par les émissions de poussières en fonction du sens du vent	Modéré à Fort	Compactage et arrosage régulier des pistes et plateformes Limitation vitesse Arrêt chargement/déchargement matériaux en cas de vent fort ou arrosage Bâchage des bennes Aires de stockage régulièrement arrosées	Faible
Ambiance sonore et vibration	Les travaux surtout lors des démolitions et des terrassements seront générateurs de bruits et de vibrations Augmentation du trafic	Modéré	Organisation et planification du chantier et des tâches pour éviter les interventions en zones sensibles en période sensibles Information des riverains si	Faible

	Ambiance sonore de la zone déjà non modérée Certains travaux se feront de nuit		travaux exceptionnels Bon entretien des engins En cas de plainte, réalisation aux frais de l'entreprise de mesure d'émergence	
Patrimoine	Risque de détérioration du petit patrimoine (pylones fougères, et stèles commémoratives)	Fort	Sensibilisation des entreprises et protection des stèles	Nul
Risques industriels	Utilisation d'engins thermiques ou électriques Réalisation travaux par points chauds Utilisation de produits inflammables	Modéré	Sensibilisation du personnel de chantier Entreposage et mise à l'abri des matériaux combustibles Dispositifs de lutte contre l'incendie Interdiction de fumer ou brûler les déchets Procédure d'intervention en cas de départ d'incendie Organisation du chantier en prenant en compte les risques liés aux réseaux en place et des zones de dangers Interventions sensibles soumises à permis feu Présence H24 d'équipe de lutte contre les incendies sur l'aéroport	Faible
Risques industriels	Terrassements au droit de zones polluées. Risque de dispersion des pollutions via les poussières et eaux superficielles, exposition du personnel et usagers	Modéré	Diagnostic complémentaire et plan de gestion avant travaux Stockage et confinement sur la zone aéroportuaire ou évacuation vers filières agréées Suivi de la mise en œuvre du plan de gestion en phase travaux	Nul
	Risque de pollution majeure lors des travaux sur ou à proximité de l'oléoréseau	Fort	Etude de dangers INERIS Axe oléoréseau + périmètre de protection sur tous les plans Traçage au sol de l'oléoréseau Elaboration plan PPSPS Blindage fouille et interdiction tranchée proche de l'oléoréseau par temps de pluie Réalisation des travaux sous la direction de la maîtrise d'œuvre Epreuve selon règlement avant mise en service par l'exploitant assisté des entreprises de travaux	Faible
Réseaux	Risque de coupure de réseau lors des	Modéré	Déclarations des travaux aux concessionnaires	Faible

	terrassements et dévoiements		Raccordements et dévoiements de manière à limiter la gêne Information anticipée des abonnés concernés Utilisation appareils électriques basse consommation Eclairage sur détection de présence Cabane de chantier répondant aux normes thermiques pour les chantiers longue durée Brasseurs d'air privilégiés Suivis consommation Sensibilisation du personnel	Faible
	Consommation en eau (sanitaire et arrosage) et énergie liée à la construction durant 36-42 mois quantification délicate	Modéré		
Déchets	Différents type de déchets en phase de démolition : 15 540 tonnes prévues dont 93% de déchets inertes, 3% de déchets non dangereux, 1% de déchets dangereux Présence de plomb, d'amiante et de sols pollués Quantité de déchets liés à la construction difficilement quantifiable	Modéré	Réalisation diagnostic préalable amiante et plomb Démolition sélective avec traitement spécifique préalable des déchets polluants et toxiques Gestion des déchets de chantier cadrée dès la phase de préparation via plan de gestion spécifique Recyclage et valorisation favorisés Evacuation en centre d'enfouissement limitée aux déchets ultimes Abandon, enfouissement et brûlage de déchets interdits Conteneurs importants en nombre et capacité suffisants pour le tri et stockage des déchets selon réglementation et filières Mesures spécifiques pour les déchets dangereux Suivi de l'ensemble des déchets par bordereaux	Faible

Climat

Thèmes et sous-thèmes	Impacts bruts		Mesures Evitement Réduction	Impact résiduel
Emission de GES	Constructions et travaux à l'origine de gaz à effet de serre et à la consommation directe ou indirecte d'énergie participant au phénomène de réchauffement global 17% du CO ₂ émis par le projet durant sa vie est	Modéré	Valorisation de la filière bois dans le cadre du projet (40dm ³ /m ³) et l'énergie grise du projet Voir aussi les mesures de rationalisation de l'utilisation de l'eau et de l'électricité lors du chantier	Faible

	lié au chantier et à la production de ses matériaux. Ces postes représentent 13% de la consommation en énergie du projet durant sa vie			
--	--	--	--	--

Santé

Thèmes et sous-thèmes	Impacts bruts		Mesures Evitement Réduction	Impact résiduel
	Les nuisances et émissions issues du chantier (bruit, vibration, déchets, pollution, émission de polluants atmosphériques) peuvent, en cas d'exposition à de fortes doses ou prolongée, avoir des incidences sur la santé des usagers du site et des riverains les plus proches	Modéré	Voir les mesures visant à la gestion des déchets du chantier, à la réduction des pollutions, émission, et nuisance sonore Chantier interdit au public Personnel de chantier doté d'équipements individuels selon la réglementation en vigueur en fonction des interventions prévues et de la cohabitation avec les autres postes de travail	Faible

La phase travaux du projet qui doit durer de 36 à 42 mois va générer des impacts à effets temporaires à court terme pour certains et à moyen terme pour d'autres. Ces impacts peuvent être lourds de conséquence si des dispositions particulières visant à les réduire ne sont pas prises et rigoureusement suivies dans la conduite et l'ordonnancement des travaux. C'est pourquoi « La phase de chantier fera l'objet d'une mesure de coordination environnementale globale dont la mission sera de s'assurer de la bonne application de la réglementation environnementale et des principales mesures de réduction d'impact identifiées dans la phase chantier de cette étude d'impact. »

Principaux impacts du projet en phase d'exploitation

Si les dispositions visant à réduire les impacts sont bien appliquées et rigoureusement suivies lors de la phase chantier, le projet présente un impact relativement faible sur cette zone. Les impacts permanents liés à l'exploitation du projet sont pour la plupart nuls ou faibles.

Cependant des impacts pourraient avoir des effets négatifs permanents si des mesures destinées à les éviter ou à les réduire n'étaient pas prises.

Pour le milieu naturel

Thème	Impacts Bruts		Mesures Evitement Réduction	Impact Résiduel
Faune	Densification du réseau d'éclairage côté piste et ville : augmentation de la	Modéré	Prise en compte des préconisations SEOR pour le choix des luminaires en	Faible

	pollution lumineuse sur une zone déjà perturbée		zone publique Participation aux opérations « Nuits sans lumières » Nouvelle enseigne lumineuse équipée d'un dispositif de gradation de l'intensité	
--	---	--	--	--

Pour le milieu humain

Thèmes et sous-thèmes	Impacts Bruts		Mesures Evitement Réduction	Impact Résiduel
Trafic et accès routier	Fréquentation plateforme par des gros porteurs concentre les flux voitures sur la plateforme aux heures de départ et d'arrivée de ces avions → congestion possible en entrée et sortie de parking	Faible à Modéré	Conception dans la continuité du projet « Parcs et accès » qui assure le traitement des transports et de l'accessibilité de l'aérogare actuelle et de son extension	Faible
Qualité de l'air	Risque de concentration de polluants atmosphériques dans le bâtiment et d'exposition du public	Fort	Réalisation d'essais en soufflerie sur modèle physique (CSTB de Nantes) + étude de dispersion sur modèle numérique pour s'assurer du fonctionnement aéraulique des zones en ventilation naturelle : Dynamique aéraulique Est/Ouest favorable, taux de renouvellement de l'air satisfaisant Façade Nord et Sud étanchéifiées, mise en place de brasseurs d'air et modification du conduit d'évacuation de l'air issu de la restauration Utilisation de matériaux au contact de l'air intérieur peu ou pas émissifs (étiquetage, label)	Nul à Faible

<p>Ambiance sonore</p>	<p>Bâtiment « perméable » à l'air et donc au bruit pour satisfaire aux objectifs de ventilation naturelle</p> <p>Risque d'exposition des personnels et usagers de l'extension aux nuisances sonores issues des avions</p>	<p>Fort</p>	<p>Simulation acoustique dynamique sur modèle 3D pour définir et dimensionner les solutions de traitements adaptées aux sources de nuisances, à la destination des locaux, et au type de ventilation</p> <p>Mise en œuvre de planchers, cloisons, blocs portes, châssis vitrés isolants au besoin</p> <p>Installation de plafonds absorbants et baffles acoustiques au besoin</p> <p>Traitement classique des façades des espaces climatisés (isolement très important)</p> <p>Traitement particulier de la façade Ouest pour permettre l'isolation acoustique sans altérer la ventilation naturelle</p> <p>Niveaux sonores des espaces principaux de l'extension après traitement satisfaisants (<65dB)</p>	<p>Faible</p>
<p>Risques industriels</p>	<p>Projet prévoit l'extension de l'oléoréseau pour alimenter les postes réaménagés</p> <p>Risque d'exposition du public aux dangers liés à cet hydrant</p>	<p>Fort</p>	<p>Conception et réalisation de l'extension selon la réglementation en vigueur</p> <p>Inspection, contrôle et entretien régulier selon la réglementation en vigueur</p> <p>Mise à jour de l'étude de dangers du réseau existant réalisée par l'INERIS</p> <p>2 scénarios étudiés pour la définition des enveloppes de dangers.</p> <p>Demande d'Autorisation Environnementale pour l'extension de l'oléoréseau en parallèle de l'étude d'impact → nouvel arrêté préfectoral de SUP l'arrêté en vigueur.</p> <p>Selon avis DEAL (SPREI) sur scénario à retenir, projet ajusté</p>	<p>Nul</p>

Réseaux	Besoins AEP futurs de l'aérogare d'environ 84 m ³ / jour : 28% pour les sanitaires et 54% pour l'arrosage des espaces verts	Modéré	<p>Mise en place de dispositifs hydroéconomiques permettant une économie de 47 % sur les sanitaires</p> <p>Suivi en continu des consommations permettant d'identifier les fuites</p> <p>Choix d'une palette végétale adaptée aux conditions climatiques locales permettant de réduire les besoins en eau</p> <p>Adaptation arrosage/besoins</p> <p>Sensibilisation personnel, notamment d'entretien et de nettoyage, et usagers de la plateforme</p>	Faible
	<p>Consommations en électricité liées à 3 postes principaux : production de froid, éclairage et alimentation des auxiliaires de climatisation / ventilation</p> <p>consommation annuelle de 3 414 MWh (225,7 kWh/m² /an sur les 3 postes) si tout climatisé</p>	Fort	<p>Réalisation d'un bâtiment bioclimatique performant en termes de consommations énergétiques et confort des usagers selon objectifs des guides PERENE et PREBAT</p> <p>Création d'ilots de fraîcheur</p> <p>Déploiement d'une stratégie de ventilation naturelle : fonctionnement éprouvé par simulation dynamique sur modèle virtuel et expérimentation sur modèle physique en soufflerie.</p> <p>Utilisation raisonnée de la climatisation (24% en surface)</p> <p>Protections solaires façades</p> <p>Exploitation optimale de la lumière naturelle</p> <p>Consommation totale annuelle s'élève à 1 970 MWh (130,1 kWh/m²/an sur les 3 postes)</p> <p>Toiture projet conçue pour permettre installation future de panneaux solaires. potentiel de 2895 m²</p>	Faible
Réseaux	Projet alimenté par le réseau électrique EDF	Fort	<i>Cf. mesures de réduction des consommations</i>	Faible

	dont l'énergie est produite à 68% par des énergies fossiles. Consommation annuelle d'environ 290 Tep si projet entièrement climatisé		<i>énergétiques</i> Consommation annuelle d'environ 170 Tep	
	90% de l'eau pour sanitaires et nettoyage soit 61 m ³ /jour rejetés au réseau EU CINOR et la station du Grand Prado (capacité de 24 000 m ³ /jour)	Faible à Modéré	<i>Cf. mesure de réduction des consommations en eau pour les sanitaires et le nettoyage</i> Rejet EU de 38m ³ /jour	Faible
	Augmentation de 50 % de la quantité de déchets produits sur l'aéroport. Nature et ratio inchangé Production de biodéchets en faible quantité (<10t/an)	Modéré	Contrat d'enlèvement des déchets renouvelé avant mise en service du projet : +64% des capacités de stockage de DIB et +400% des capacités de stockage déchets recyclables par ajout de 2 compacteurs Poursuite des objectifs actuels de taux de recyclage Sensibilisation personnel et usagers de la plateforme	Faible
Climat	<i>Cf. impact du projet sur les consommations énergétiques</i> → production indirecte de gaz à effet de serre liée au mix énergétique réunionnais Principaux contributeurs : production de froid, éclairage et alimentation des auxiliaires de climatisation / ventilation	Fort	<i>Cf. mesures de réduction des consommations énergétiques</i>	Faible
Santé	Risque d'exposition du public à un air intérieur de mauvaise qualité	Fort	<i>Cf. mesure de préservation de la qualité de l'air</i>	Nul
	Risque d'exposition du public à des nuisances sonores importantes	Fort	<i>Cf. mesure de préservation de l'ambiance sonore</i>	Nul

Santé	Risque de prolifération des moustiques et de propagation des maladies dont il est le vecteur. Forte sensibilité du site compte tenu de la présence de voyageur venant de zone critique	Fort	Conception, contrôle et entretien régulier des ouvrages hydrauliques évitant la stagnation d'eau Entretien des espaces limitant la stagnation d'eau et la fermentation de déchets verts Arrosage en goutte à goutte adapté au besoin + palette végétale limitant le besoin Marché d'entretien des espaces verts intégrant un contrôle des gîtes larvaires Maintien des colonies de chauves-souris	Faible
	Risque de prolifération des rats et de propagation des maladies dont il est le vecteur. Cf. impacts sur les déchets fermentescibles	Modéré	<i>Cf. mesures de gestion des déchets</i> Opération régulière de dératisation	Faible
	Risque d'exposition des usagers de la rivière à une pollution accidentelle ou chronique	Modéré	Réalisation de puits filtrants sous le bassin si nécessaire selon résultat étude géotechnique Ouvrages équipés de dégrilleur, décanteur, cloison siphonoïde, vanne de sectionnement, clapet anti-retour, orifice de régulation du débit et surverse Entretien régulier des réseaux conforme arrêtés LSE en vigueur Existence d'une procédure d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle Campagne annuelle de mesure de la qualité de l'eau au point de rejet EP	Nul

A l'issue de l'étude d'impact et en l'absence d'effets indésirables résiduels, il n'est pas envisagé de mesure compensatoire. Sous la condition que tous les engagements de contrôle et de suivi soient assurés de façon continue et pérenne.

Justification du projet

Le scénario envisagé avant l'épisode Covid-19, prévoit dès 2025 un trafic de 3,2 millions de passagers, en 2018 il atteignait 2,4 millions de passagers. L'aérogare est arrivée à saturation et ne peut plus gérer les pointes de trafic dans de bonnes conditions, en l'absence de projet les usagers de l'aéroport seront rapidement impactés. La restructuration complète, l'extension et la mise aux normes européennes de sûreté Standard 3 du système tri-bagages de façon à pouvoir répondre aux normes européennes de sûreté aéroportuaires dites Standard 3 au 31 juillet 2022, sans possibilité de report (obligation réglementaire).

Le commissaire enquêteur :

Le projet ne modifie pas la vocation aéroportuaire déjà très affirmée du secteur. Les diverses mesures d'évitement et de réduction des impacts qui vont être mise en œuvre, la démarche du maître d'ouvrage « de chantier à faibles nuisances », le choix du parti architectural le plus respectueux de l'environnement et des économies d'énergie vont apporter à la zone aéroportuaire une nouvelle image, répondant à la volonté du maître d'ouvrage d'en faire une vitrine de la Réunion et de son dynamisme que le passager découvrira dès son arrivée.

1.7 COHERENCE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DE GESTION

Le projet est en cohérence avec :

- La servitude Seveso (Arrêté 213-558SG/DRTCV du 22/04/2013)
- La servitude oléoréseau (Arrêté 2019-80/SG/DRECV du 11/01/2019)
- La servitude aéronautique (août 1983)
- Le PEB (Plan d'Exposition aux Bruits) octobre 2017
- Le SDAGE (Schéma directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) décembre 2015
- Le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'Inondation) octobre 2015
- Le PPRi (Plan de Prévention des Risques inondations) janvier 2001 et le PPRmultirisques prescrit en avril 2009
- Le SDEP (Schéma Directeur des Eaux Pluviales) 2011

La procédure de mise en compatibilité de la servitude radioélectrique est en cours auprès de la DGAC/DTI

Le projet rentre dans le cadre :

- Du SAR/SMVM (Schéma d'Aménagement Régional / Schéma de Mise en Valeur de la Mer) novembre 2011
- Du SRIT (Schéma Régional des Infrastructures de Transports) fin 2014
- Du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) décembre 2013
- Du PLU (Plan Local d'Urbanisme) décembre 2017

1.8 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

L'autorité environnementale recommande :

1. *« D'engager une évaluation environnementale stratégique du schéma de composition générale de l'aéroport pour évaluer les incidences environnementales de la planification prévue, notamment concernant les milieux naturels, les nuisances (bruit, trafic, pollutions) et les émissions de gaz à effet de serre, et proposer les mesures pour les éviter, les réduire et si nécessaire les compenser. »*

Réponse du MO :

Le Mo décline tous les engagements environnementaux pris depuis 2012 visant à réduire l'impact environnemental notamment par l'obtention des normes ISO 14001 et ISO 50001 (management de l'énergie 1^{er} aéroport français à l'obtenir) en 2019, l'aéroport a obtenu l'Airport Carbon Accreditation de niveau 2, labellisant les efforts engagés pour réduire les émissions de CO₂.

La SA ARRГ, bien que ce document ne rentre pas dans le champ des plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou après examen au cas par cas en vertu de l'article L.122-4 et R122-17 du code de l'Environnement, soumettra son nouveau Schéma de Composition Générale (SCG) à une évaluation environnementale.

2. *« D'analyser les opérations participant au projet de mise à niveau et d'augmentation de la capacité de l'aéroport et de faire porter l'étude d'impact sur le projet d'ensemble ainsi défini, qui comprend à tout le moins l'opération EOAP, le déplacement des réseaux, dont l'oléoréseau, et la restructuration et extension des parcs et accès, en lien avec le développement attendu des transports collectifs. »*

Réponse du MO :

La présente évaluation environnementale concerne le projet d'extension Ouest et de restructuration de l'aérogare passagers et des infrastructures côté piste tel que défini et délimité dans le cadre du dossier.

Cependant, l'évaluation environnementale du nouveau SCG de l'ARRГ permettra la réalisation de l'analyse, recommandée par l'AE de l'ensemble des opérations de la plateforme et notamment celles participant à la mise à niveau et à l'augmentation de la capacité de l'aéroport. Cette étude comportera une analyse des flux actuels et futurs de voyageurs et des capacités des infrastructures d'accès à l'aéroport en lien avec le projet de RunRail porté par la Région Réunion.

3. *« De compléter l'étude d'impact par la présentation détaillée des dévoiements de réseaux et par l'évaluation des impacts et mesures afférents, dans le respect du paragraphe III de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement. »*

Réponse du MO :

Les Travaux de Sécurisation de l'Aérogare (TSAR) comprennent un ensemble de dévoiements destinés à maîtriser le cheminement des réseaux critiques en les éloignant des zones bâties en particulier :

- Le dévoiement des deux boucles d'alimentation Haute Tension de l'aérogare ;

- Le dévoiement des réseaux télécoms ;
- La création d'un nouveau point d'alimentation du réseau incendie ;
- Le dévoiement du collecteur principal des eaux pluviales.

La réalisation de ces TSAR n'a aucune incidence en phase d'exploitation, en phase travaux la démarche « chantier à faibles nuisances » instaurée par la SA ARRG sur l'ensemble de ses chantiers depuis 2012 permettra la réalisation des travaux dans les meilleures conditions en limitant autant que possible les nuisances et pollutions.

4. *« De préciser les caractéristiques du réseau d'eaux pluviales actuel, à l'échelle de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire, et de fournir les raisons ayant conduit à la suspension de la réalisation des deux réseaux intercepteurs amont de la RN2. »*

Réponse du MO :

Selon le Schéma Directeur d'assainissement des Eaux Pluviales (SDEP), la gestion des eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire passe par la gestion préalable des eaux issues de l'amont de la RN2, complétée par la refonte de l'ensemble du réseau pluvial de l'aérogare pour qu'il accepte une crue vicennale sans désordres.

Gestion des eaux pluviales issues de l'amont :

Le SDEP de la commune de Sainte-Marie achevé en septembre 2014 qui prévoyait la réalisation d'un unique récepteur de 990 ml dimensionné pour une crue centennale en remplacement des deux intercepteurs prévus n'a jamais fait l'objet d'une enquête publique et demeure au stade de projet depuis 2015.

Dans ce contexte, la SA ARRG indique ne pas être en mesure d'indiquer les raisons pour lesquelles la réalisation des réseaux intercepteurs en amont de la RN2, dont la nécessité est avérée depuis 2001 et dont la compétence relève finalement de la CINOR, n'ont toujours pas été réalisés. La SA ARRG adressera prochainement un courrier à la collectivité compétente pour l'alerter de l'enjeu et de ses responsabilités.

Gestion des eaux pluviales sur la plateforme aéroportuaire :

Conformément à ses engagements et ses responsabilités, la plateforme aéroportuaire dispose à présent d'un réseau EP capable de traiter sans désordre une crue vicennale tenant compte de l'état aménagé à l'horizon 2025, sous réserve de la réalisation des intercepteurs amont évoqués précédemment.

Le commissaire enquêteur :

Ce problème des eaux pluviales a été largement évoqué par le commissaire enquêteur dans le PV de synthèse. Depuis ce mémoire en réponse les choses ont évolué, la CINOR dont c'est devenue la compétence depuis janvier 2020, m'a répondu suite à un courrier que je lui avais envoyé, que la finalisation du Schéma Directeur des EPU de la ville de Sainte-Marie avait été inscrite aux orientations budgétaires 2020.

5. « De préciser dans quel calendrier le raccordement des eaux usées à la station du Grand Prado sera effectif. »

Réponse du MO :

Les travaux, d'un montant de 1,7 millions euros HT bénéficiant de subventions FEDER (engagement confirmé) seront menés en 2020 (objectif de raccordement au plus tard le 31/12/2020).

La SA ARRG confirme donc que les travaux de raccordement auront été réalisés avant la livraison du projet EOAP.

Le commissaire enquêteur :

J'ai de mon côté posé également cette question au MO, voici sa réponse :

« Le projet de raccordement des EU à la station du grand Prado sera intégralement réalisé sur l'exercice 2021. La phase APD est actuellement en cours par la Maitrise d'œuvre désignée. »

6. « De fournir une cartographie actualisée, à l'échelle de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire, des zones inondables pour une crue de période de retour 100 ans, prenant en compte les travaux réalisés sur le réseau d'eaux pluviales, dans deux cas de figure : en l'absence de réalisation future des deux intercepteurs amont de la RN2, et avec leur réalisation. »

Réponse du MO :

Dans le cadre de son nouveau SCG, la SA ARRG prévoit la réalisation d'une étude hydraulique complète et détaillée à l'échelle de l'ensemble de la plate-forme.

A cette occasion une modélisation du risque résiduel inondation en Q100 après réalisation des travaux de modernisation des réseaux EP et en présence des réseaux intercepteurs amont RN2, sera réalisée.

De manière à répondre à la recommandation de l'AE, et afin d'étayer auprès des autorités compétentes, la nécessité de réaliser dans le plus bref délai les réseaux intercepteurs amont RN2, une modélisation sans ces réseaux amont à la RN2 sera également réalisée sur l'exercice 2020.

Le commissaire enquêteur :

Il faut que cette modélisation sans les réseaux intercepteurs amont à la RN2 soit réalisée rapidement, elle permettra de comprendre et de visualiser l'enjeu primordial que représente leur réalisation.

L'étude hydraulique complémentaire a été réalisé par AIA/ENVIROTECH en mars 2019 et a été annexé au dossier d'enquête publique dans la partie « Pièces complémentaires publiques ».

7. « De requalifier à un niveau plus élevé l'enjeu du projet sur la population de Petit Molosse » dans l'état initial – enjeu lié aux Petits Molosses

Réponse du MO :

Des observations menées depuis février 2013 jusqu'en mars 2019 confirment le bon état et la dynamique favorable des populations connues de petits molosses au niveau de la plateforme aéroportuaire (jusqu'à 1400 individus en 2010, plus de 2350 en 2017 au niveau du

poste de transformation, dynamique tardive mais finalement avérée de colonisation du gîte artificiel situé sur le toit de l'aérogare).

Elles confirment également le niveau d'enjeu « faible » proposé pour la petite zone de nichage concernée par le projet EOAP, dont l'occupation maximale constatée est inférieure à une vingtaine d'individus (Envirotech Ingénierie-décembre2018)

Le commissaire enquêteur :

L'enjeu a été qualifié fort dans l'analyse de l'état initial de l'environnement.

8. *« De compléter la caractérisation du bruit et des vibrations par des mesures effectuées au sein et aux abords de la plateforme aéroportuaire, en particulier au droit d'un ensemble représentatif des premières habitations. »*

Réponse du MO :

L'évaluation environnementale du nouveau SCG de l'ARRG présentera, comme recommandé par l'AE, une étude spécifique permettant de caractériser par des mesures de terrain l'ambiance acoustique sur l'ensemble de la plateforme aéroport, et notamment au droit des premières zones réglementées (habitations et établissements recevant du public).

Le commissaire enquêteur :

Cette étude sera à réaliser lorsque le trafic de l'aéroport et la situation des déplacements aériens au niveau international seront redevenus normaux, si le SCG comme le confirme le MO doit être livré fin 2020 voir premier trimestre 2021, nous pouvons douter de la fiabilité de cette étude.

9. *« De présenter les différentes variantes étudiées et les critères, notamment environnementaux, ayant présidé aux choix effectués. »*

Réponse du MO :

La justification du projet est la difficulté à gérer les pointes de trafic, l'aérogare est arrivée à saturation et ne peut plus se développer de façon satisfaisante d'autant plus que suite à une étude de trafic aérien réalisé par MILANOS en 2016 (fournie en pièce complémentaire du dossier d'enquête) la croissance du trafic devrait amener à traiter 3,2 millions de passagers vers 2025.

Le choix du parti retenu : 3 candidats étaient en lice pour le concours de maîtrise d'œuvre, projet PETREL, projet TEC-TEC et le projet TUIT-TUIT. Le jury a répondu à une grille d'analyse multicritère détaillée et anonyme, la décision a été prise de façon impartiale et éclairée. Le projet PETREL a été retenu pour :

- Son architecture et son ancrage immédiat dans l'ambiance tropicale réunionnaise ;
- Sa flexibilité et adaptabilité ;
- Son fonctionnement évident d'un point de vue aéraulique ;
- Son analyse détaillée du système de tri des bagages.

Le commissaire enquêteur :

L'augmentation du trafic et du nombre de passagers est l'un des points fondamentaux de ce projet, les études ont été menées avant la crise du COVID-19 avec des scénarios qui n'avaient pas envisagés une telle situation. Certains aéroports sur le territoire métropolitain ont reporté à plus tard les extensions prévues. La SA ARRG a décidé de

maintenir le projet d'extension Ouest de l'aérogare. Ce projet arrive en finalité d'une restructuration du site aéroportuaire qui a débuté dès 2011.

10. « De compléter l'évaluation de la population de Petits Molosses par la présentation du suivi des populations dans les gîtes artificiels, de requalifier de « fort » l'impact sur cette espèce, de réétudier le caractère temporaire ou non de ces impacts, et de proposer des mesures de compensation. Elle rappelle en outre que la destruction d'individus ou d'habitats d'espèces protégées est strictement interdite sans dérogation spécifique. »

Réponse du MO :

Une dérogation a été obtenue en 2011 pour délocaliser la colonie de Petits Molosses située dans l'aérogare vers des gîtes de substitution. Pour parfaire les connaissances écologiques sur le devenir de ces colonies la SA ARRG prévoit la mise en œuvre d'un suivi écologique bisannuel des gîtes ainsi que de la colonie de Taphien pendant une durée de 10 ans suite à la mise en service de l'EOAP.

Durant la phase chantier sera impactée une colonie de Petits Molosses (une vingtaine de spécimens) occupant le disjointement sur la façade Ouest. Afin d'éviter tout risque de destruction, la condamnation préventive de la zone de nichage a été envisagée.

Pour cela des réunions de cadrage ont eu lieu avec les services de la DEAL. Suite à divers échanges et notamment une demande d'intervention déposée auprès du service Eau et Biodiversité. Par courrier en date du 30/07/2019 la SA ARRG a été informé de la possibilité d'intervenir sans dérogation au titre de l'article L.411-2 4° du Code de l'environnement sous réserve de la mise en œuvre consciencieuse du protocole proposé.

L'opération a été réalisée début septembre 2019 par l'entreprise STIR OI

L'ensemble des documents afférents à cette opération ont été joints au « Dossier Pièces Complémentaires » annexé au dossier d'enquête publique.

Le commissaire enquêteur :

Pour la phase chantier l'impact brut a été qualifié en fort , après toutes les mesures prises décrites dans l'étude d'impact et notamment la demande de condamnation de la petite zone de nichage située en façade Ouest (zone occupée par un petit nombre d'individus, une vingtaine environ) « Même si la fonction de maternité était avérée au niveau de ce disjointement, l'espèce est très bien représentée au niveau local et la population qui y opère son cycle biologique est en connexion avec les populations connues alentour. Dans ces conditions, l'enjeu concernant spécifiquement cette zone de nichage est faible. » (étude ENVIROTECH –rapport mars 2019)

Lors de mes rencontres avec le MO et des visites du site fait en sa compagnie j'ai pu constater, l'engagement de la SA ARRG pour préserver et améliorer l'environnement sur le site aéroportuaire, comme en témoigne les diverses actions menées depuis 2013 pour protéger les colonies de chauves-souris présentes sur le site.

11. « De lever les incohérences sur l'évaluation de l'impact du projet sur les eaux souterraines, et de compléter le cas échéant les mesures à prendre pour les protéger. » en phase travaux

Réponse du MO :

Aucune arrivée d'eau n'a été observée lors des investigations géotechniques. D'un point de vue hydrogéologique la nappe de base se développerait à plus de 13 mètres par rapport au point bas du terrain actuel, or le niveau le plus bas du projet EOAP se situe à la cote 16,5 nNGR soit à plus de 11 mètres au-dessus de la cote théorique de la nappe.

Pendant les travaux, en cas de fortes pluies et durant la saison des pluies une surveillance sera exercée et selon la configuration, la réalisation d'un pompage modéré des fonds de fouille s'avèrera nécessaire.

Dans ces conditions l'impact sur les eaux souterraines peut donc effectivement être qualifié de faible.

12. « *D'assurer un suivi de l'état de fonctionnement de l'exutoire aval de la Rivière des Pluies. Elle recommande également d'analyser la sensibilité du projet à l'absence de réalisation des deux intercepteurs amont de la RN2, en phase travaux et en phase exploitation et de présenter quelles mesures seraient mises en œuvre, dès la phase travaux, pour pallier l'absence de ces intercepteurs le cas échéant.* »

Réponse du MO :

Deux arrêtés préfectoraux de 2013 et 2015 prévoient les moyens de surveillance, de contrôle et d'entretien des ouvrages assurés par la société aéroportuaire.

La surveillance des ouvrages de collecte et d'évacuation des eaux pluviales comporte une visite annuelle permettant de fixer la nature des travaux d'entretien à réaliser et des visites trimestrielles systématiques après chaque forte pluie.

Le commissaire enquêteur :

Le MO se contente d'énumérer les obligations de surveillance et de contrôle tels que demandés par les différents arrêtés préfectoraux, un tableau de suivi effectif aurait été plus instructif.

Le MO a répondu précédemment aux remarques relatives à la réalisation des intercepteurs amont RN2.

Le MO est bien conscient que la réalisation de ces récepteurs va demander quelques années en attendant, la plateforme aéroportuaire dispose d'un réseau EP capable de traiter sans désordre une crue vicennale.

Le chantier sera organisé en tenant compte de la période cyclonique (15 décembre-15 avril). Les réseaux et ouvrages de génie civil (fossé et muret) permettant de sécuriser l'aérogare en cas d'évènement pluvieux de fréquence centennale, sous réserve de la réalisation des intercepteurs amont, seront réalisés avant le démarrage des travaux, permettant aux eaux pluviales d'être envoyées vers les pistes en inactivité lors de tels évènements climatiques majeurs.

13. « *De mieux décrire la manière dont le risque inondation est pris en compte dans la conception du projet, particulièrement en cas d'évènement centennal, au niveau du point bas du Jardin des Remparts et du niveau 0 du futur bâtiment* »

Réponse du MO :

Le projet EOAP dispose :

- d'un réseau structurant de la plateforme dimensionné pour une pluie Q20. Suite à une étude hydraulique complémentaire (fournie en pièce complémentaire du dossier d'enquête) il a été confirmé que le point de surverse des bassins versants-amont se situe à l'angle Sud-Ouest de l'aérogare existante, soit au niveau de la future brèche climatique du projet ;

- d'un muret et fossé dimensionnés pour traiter ce qui ne peut l'être par le réseau structurant lors d'une pluie Q100 ;
- d'un siphon assurant, au niveau du point bas et en cas de défaillance des réseaux amont, la transparence hydraulique vers les pistes ;
- d'un programme annuel de surveillance et d'entretien des réseaux garant de leur fonctionnement.

Le commissaire enquêteur :

La gestion des eaux pluviales a été largement décrite dans l'étude d'impact, il est vrai que le risque inondation, confirmé après l'étude hydraulique, au point bas du Jardin des Remparts et du niveau 0 du futur bâtiment, est un enjeu récurrent dans ce dossier. IL ne pourra être solutionné que par la réalisation des deux intercepteurs amont RN2.

14. *« De joindre au dossier l'étude de dangers mise à jour concernant l'extension de l'oléoréseau et, le cas échéant, de modifier le projet de façon compatible avec les servitudes d'utilité publique qui lui seront liées. »*

Réponse du MO :

L'extension de l'oléoréseau pour l'alimentation des postes avion P1 et P2 déplacés est soumise à autorisation (article R.555-2 du Code de l'Environnement). Une étude de danger a bien été réalisée, conformément aux articles R.555-8 et 9 du Code de l'environnement, par INERIS en juillet 2019 elle est fournie en pièce complémentaire CONFIDENTIELLE.

Cette étude a conduit à la proposition de Servitude d'Utilité Publique (SUP° différente des SUP en vigueur établi par l'arrêté préfectoral n°2019-80/SG/DRECV en date du 11 janvier 2019.

Une note liminaire jointe au Permis de construire (et en pièce complémentaire CONFIDENTIELLE) démontre la compatibilité du projet EOAP avec :

- le tracé existant et les SUP associées ;
- le tracé futur et l'extrapolation de la servitude existante, à l'exception d'une superposition de l'ordre de quelques mètres de la SUP n°2 sur la rotonde du poste avion 2 ;
- le tracé futur et l'application des SUP préconisées par la nouvelle EDD Inéris.

La SA ARRG confirme que la rotonde du poste avion 2 sera déplacée pour échapper en totalité à la SUP n°2 en vigueur la plus défavorable.

Le commissaire enquêteur :

Suite à une question du commissaire enquêteur sur la réalisation de cet oléoréseau, la SA ARRG a répondu que « le projet de refonte et d'extension de l'oléoréseau est sorti du périmètre financé par la SA ARRG dans le cadre du projet d'extension Ouest. »

15. « *D'étudier l'intérêt de la suppression des nids de guêpes pour augmenter les chances de recolonisation par le Taphien de Maurice et la mise en place d'une surveillance adaptée.* »

Réponse du MO :

Cette mesure sera intégrée à la batterie de mesures en faveur du maintien et du développement de la colonie de Taphien de Maurice sur le site de l'aérogare et fera l'objet d'un suivi déjà proposé par l'étude d'impact.

16. « *De préciser les mesures prises pour les personnels en poste au niveau 0 de l'aérogare, notamment au tri bagages. Elle recommande aussi d'effectuer une évaluation quantitative des risques sanitaires du projet d'augmentation du trafic passager de l'aéroport.* »

Réponse du MO :

Les futures installations du tri-bagages seront situées pour partie au niveau rez-de-piste de l'aérogare existante (installations de contrôle) et essentiellement au rez-de-piste de l'extension. Au rez-de-piste de l'aérogare existante les niveaux sonores seront identiques à ceux actuels.

Les installations situées dans l'extension sont ouvertes sur le poste 2 uniquement mais peuvent être exposées aux autres postes (P3, P4 etc..). En cas de stationnement d'un avion sur le parking P2 et tenant compte de la performance de la façade Ouest au niveau 0 (5dB) les niveaux sonores du futur STB seront inférieurs à 75 dB(A).

La réalisation du projet EOAP n'aura aucune incidence sur les conditions de travail déjà « bruyantes » du personnel niveau 0 et du personnel évoluant côté piste et parking avion.

Ambiance sonore au Nord des parkings P1 et P2, une étude de l'impact acoustique, du déplacement des postes avion P1 et P2 et de la capacité de la jetée Ouest à former écran de protection, montre une réduction des niveaux sonores d'environ 35 %.

Les niveaux sonores attendus au niveau du Jardin des Remparts lors des phases de stationnement des avions sur les postes P1 et P2 seront inférieurs à 50 dB(A)

L'évaluation environnementale du nouveau SCG de l'ARRG présentera, comme recommandé par l'AE, une évaluation quantitative des risques sanitaires du projet d'augmentation du trafic passager de l'aéroport. Celle-ci traitera également du volet qualité de l'air.

Le commissaire enquêteur :

Il aurait été intéressant d'avoir un comparatif des niveaux sonores actuels et ceux prévus après la construction de l'EOAP.

17. « *De présenter l'évolution des émissions de Co2 et de Nox de l'ARRG, de les comparer aux objectifs sur lesquels l'Union des aéroports français s'est engagée, et de réévaluer en conséquence l'impact climatique du projet.* »

Réponse du MO :

La SA ARRG réalise régulièrement depuis 2011 une comptabilisation de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) selon les 3 postes : Energie, Hors-énergie et Déplacements.

Le Bilan des Emissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) réglementaire de référence sur le périmètre réglementaire de l'ARRG était pour :

- 2011 de l'ordre de 9 218 Teq CO2

- 2014 de l'ordre de 8 835 Teq CO2
- 2016 de l'ordre de 7 630 Teq CO2
- 2017 de l'ordre de 7 706 Teq CO2
- 2018 de l'ordre de 7 622 Teq CO2

La synthèse détaillée des BEGES 2016-2018 a été fournie en pièce complémentaire du dossier d'enquête.

Un programme visant à améliorer la gestion de la consommation électrique de la plateforme, déployé depuis 2014 a permis un gain énergétique important. Une réduction de 18% des émissions de GES a été constatée entre 2012 et 2018.

En 2014, la plateforme a obtenu les certifications aux normes ISO 14001 (management de l'environnement) et ISO 50001 (management de l'énergie) ont été reconduites en novembre 2017.

En janvier 2019, la SA ARRG a obtenu l'Airport Carbon Accreditation de niveau 2.

Pour le projet EOAP, l'ensemble des dispositions techniques et architecturales déployées dans le cadre de la conception, et décrites dans le cadre de l'étude d'impact, a permis de réaliser un projet atteignant l'objectif ambitieux d'un ratio de consommation de 130 kWh/m2/an.

L'UAF a indiqué que les Aéroports français seraient neutres en carbone en 2050 conformément aux engagements de la COP 21. La SA ARRG ambitionne d'atteindre cette neutralité avant cette échéance et sera autonome énergétiquement dans la même dynamique.

Deux stations photovoltaïques, une achevée et l'autre en conception permettront d'effacer 35% des consommations énergétiques de la SA ARRG.

L'évaluation environnementale du SCG permettra la mise à jour des BEGES et intégrera le plan d'action 2020-2030 en faveur de la réduction des GES à l'échelle de la plateforme aéroportuaire.

18. « D'évaluer les incidences du projet d'ensemble en termes d'urbanisation induite ainsi qu'une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits du projet pour la collectivité. »

Réponse du MO :

Le programme de projets structurants envisagé par l'ARRG en 2011 a fait l'objet d'une étude socioéconomique intégrant la réalisation de l'EOAP.

Le nouveau SCG de l'ARRG donnera lieu à une mise à jour de cette étude dont les principaux résultats alimenteront l'évaluation environnementale.

19. « D'étayer la conclusion de « l'analyse des effets cumulés » du dossier en présentant, sur la base de ses retours d'expérience et des résultats de suivis déjà mis en place, les impacts en phase d'exploitation des opérations déjà réalisées et d'en déduire plus précisément les impacts du projet d'ensemble. »

Réponse du MO :

Plusieurs arrêtés spécifiques sont actuellement applicables à la plateforme aéroportuaire. Les arrêtés ont fait l'objet d'une analyse détaillée (ISODOM-2019 fournie en pièce

complémentaire du dossier d'enquête publique) concernant notamment l'avancement de leur mise en œuvre.

L'évaluation environnementale du SCG permettra la mise à jour de cette analyse à l'échelle de la plateforme aéroportuaire. Elle permettra également de réaliser un suivi post étude d'impacts détaillé de l'ensemble des mesures ERC prévues par les évaluations environnementales des projets du programme structurant de 2011 pour vérifier si les conditions énoncées dans les textes autorisant les aménagements ont bien été respectées et si les mesures d'atténuation ont été efficaces. En cas d'écart, des mesures correctives pourraient être engagées.

20. *« D'inclure le projet Kerval dans l'analyse des effets cumulés, particulièrement sur les déplacements et les pollutions et nuisance afférentes. »*

Réponse du MO :

Le projet Kerval, porté par « Alesei Développeur Immobilier » (Groupe ALSEI) ne rentre pas dans le champ des projets devant être pris en compte au titre des effets cumulés. Il n'a pas fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique ni d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Le commissaire enquêteur :

J'ai interrogé à ce sujet le MO dans le PV de synthèse, cf .questions 20 et 23, il a apporté dans ses réponses beaucoup plus d'éléments sur les effets cumulés notamment au niveau des eaux pluviales et du trafic routier, que dans sa réponse à l'AE.

21. *« de récapituler l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet, de préciser les dispositifs de suivi de leur mise en œuvre et de leur efficacité. Elle recommande d'adopter la même logique à l'ensemble du programme d'action défini en 2011 dans un objectif de capitalisation des connaissances à l'échelle de la plateforme aéroportuaire. Elle recommande enfin de mettre des éléments de ce suivi à la disposition du public. »*

Réponse du MO :

L'évaluation environnementale du SCG permettra de réaliser ce même travail de synthèse à l'ensemble du programme d'action défini en 2011 dans un objectif de capitalisation des connaissances à l'échelle de la plateforme aéroportuaire. Elle permettra de réaliser un suivi post étude d'impacts détaillés de l'ensemble des mesures ERC prévues depuis 2011 pour vérifier si les mesures d'atténuation ont été efficaces. En cas d'écart, des mesures correctives pourraient être engagées.

(Suit un tableau qui reprend l'ensemble des mesures proposées dans l'étude d'impact du projet EOAP)

22. « De tenir compte dans le résumé non technique des conséquences du présent avis. »

Réponse du MO :

Au regard du caractère synthétique et complémentaire (non modificative) des réponses apportées dans le présent mémoire, le résumé non technique de l'étude d'impact n'a pas lieu d'être modifié/complété.

La SA ARRG, bien que ce document ne rentre pas dans le champ des plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou après examen au cas par cas en vertu de l'article L.122-4 et R122-17 du code de l'Environnement, soumettra son nouveau Schéma de Composition Générale (SCG) à une évaluation environnementale.

Conclusion du commissaire enquêteur : La SA ARRG s'est engagée à soumettre son nouveau Schéma de Composition Générale (SCG) à une évaluation environnementale. Evaluation environnementale stratégique fortement recommandée par l'AE qui permettra d'évaluer les incidences environnementales de toutes les opérations menées sur l'enceinte aéroportuaire depuis 2011. C'est à ce titre que beaucoup de réponses apportées aux recommandations de l'AE, font référence à cette évaluation environnementale du SCG qui est en cours d'élaboration n'apportant pas de ce fait de réponse immédiate. L'ensemble des réponses se fondent sur l'étude d'impact, certaines études ou analyses étant rapportées en complément dans un dossier de pièces complémentaires qui a été annexe au dossier d'enquête. Des pièces confidentielles attestant des études réalisées pour les réseaux notamment m'ont bien été remises en début d'enquête me permettant de vérifier le bienfondé de certaines réponses.

Le MO, dans sa réponse faite à l'observation de la SEOR (cf. PJ annexes) parle de mesures compensatoires, on peut donc considérer qu'il y aura au moins mesures compensatoire concernant la faune avicole.

2 - L'ORGANISATION ET LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1^{ère} période :

Suite à la demande du Préfet de la Réunion, M. le Président du Tribunal Administratif de Saint-Denis m'a désignée le 6 janvier 2020, comme commissaire enquêteur, pour conduire la présente enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire concernant l'extension et la restructuration de l'aérogare passagers Roland Garros et des infrastructures côté piste sur le territoire de la commune de Sainte-Marie.

Après contacts téléphoniques avec Mme DAIRIEN chef du bureau du cadre de vie à la préfecture de la Réunion, afin de convenir des jours et heures de permanences, l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique n° 2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020 a pu entériner toutes les modalités pratiques de l'enquête.

Un exemplaire du dossier m'a été remis en main-propre le 21 janvier 2020 par les soins de Mme DAIRIEN dans les locaux de la Préfecture à Saint-Denis.

Puis l'enquête a été suspendue le 17 mars 2020 alors que je n'avais fait que 3 permanences sur les 6 prévues.

2^{ème} période :

A la fin de la période de confinement, le 11 mai 2020, l'ordonnance n°2020-560 du 13 mai 2020 fixant les délais applicables à diverses procédures pendant la période d'urgence sanitaire, a autorisé l'organisation des enquêtes publiques à compter du 31 mai 2020. J'ai alors contacté Mme DAIRIEN le 18 mai 2020 pour voir avec elle les modalités de reprise. Le 20 mai nous avons fixé les dates pour les 3 permanences restantes qui ont été entérinées par l'arrêté préfectoral de reprise d'enquête publique n° 2020-1867/SG/DRECV du 26 mai 2020.

2.1 MISE A LA CONNAISSANCE DU PUBLIC

2.1.1 Procédure légale

- **Par affichage de l'avis d'enquête publique en Mairie Centrale, et dans la mairie annexe de Rivière des pluies**, à partir du 11 février 2020 pour la **1^{ère} période** et du 2 juin 2020 pour la **2^{ème} période**, le Maire de la commune a attesté de cette procédure par un certificat d'affichage qui m'a été remis le 29 juin 2020 à la clôture de l'enquête. Affichage vérifié par mes soins 15 jours avant le début et la reprise de l'enquête (cf. photos en PJ annexes).

- **Par affichage réglementaire** : 4 panneaux au format A2 (42x49,4 cm) ont été installés 15 jours avant le début de l'ouverture de l'enquête publique par le maître d'ouvrage la SA ARR. Sur le site aéroportuaire. Que ce soit pour la **1^{ère} période ou la 2^{ème} période** les emplacements sont restés les mêmes (cf. photos en PJ annexes).

-**Par parution dans les rubriques « Annonces légales »** de 2 journaux de grande diffusion dans le département le « Quotidien » et le « Journal de l'île » :

1^{ère} période :

- 1^{ère} parution : le 10 février 2020
- 2^{ème} parution : le 26 février 2020

2^{ème} période :

- 1^{ère} parution : le 28 mai 2020
- 2^{ème} parution : le 15 juin 2020

2.1.2 Mesures supplémentaires d'information mises en œuvre

Le dossier d'enquête était consultable sur le site internet de la Préfecture de la Réunion ainsi que sur le site internet de l'aéroport de la Réunion Roland Garros.

L'avis d'enquête publique a été également publié sur le site Internet de la mairie de Sainte-Marie.

2.2 MISE A DISPOSITION DU DOSSIER ET DU REGISTRE

1^{ère} période :

En conformité avec l'article 2 de l'arrêté préfectoral n°2020-210/SG/DRECV du 06 février 2020 l'enquête publique a été prescrite pour une durée de 34 jours consécutifs du 26 février au 30 mars 2020 inclus.

2^{ème} période :

En conformité avec l'article 3 de l'arrêté préfectoral n° 2020-1867/SG/DRECV du 26 mai 2020 l'enquête publique a été prescrite pour une durée de 15 jours du 15 juin au 29 juin 2020 inclus.

Le dossier d'enquête ainsi que deux registres côtés et paraphés par mes soins, le 7 février 2020 dans le service du cadre de vie à la préfecture, ont été mis à la disposition du public dans les locaux de la mairie centrale de Sainte-Marie et dans la mairie annexe de Rivière des pluies, aux jours et heures d'ouverture de ces dernières.

Le dossier a été également mis à la disposition du public sur le site internet de la préfecture de la Réunion et sur le site de l'aéroport de la Réunion Roland Garros. Une adresse électronique dédiée a été mise en place par les services de la préfecture, les courriels parvenus à cette adresse ont été mis à la disposition du public sur le site internet de la préfecture pendant la durée de l'enquête.

2.3 DEROULEMENT DES PERMANENCES

Je me suis tenue à la disposition du public pour tout entretien, information ou explication sur le projet et toute écoute des remarques et avis formulés sur le projet, pendant les 6 permanences assurées aux dates suivantes :

1^{ère} période : du 26 février au 17 mars 2020

Mairie centrale de Sainte-Marie :

- Mercredi 26 février 2020 de 8h00 à 12h00

Mairie annexe de Rivière des Pluies :

- Mardi 03 mars 2020 de 13h00 à 16h00
- Vendredi 13 mars de 8h00 à 12h00

Je n'ai reçu personnes durant ces 3 permanences, une observation a été écrite le 13 mars 2020, hors permanence, sur le registre déposé en mairie centrale. Et une observation a été mise sur le site internet de la préfecture.

2^{ème} période : du 15 juin au 29 juin 2020 inclus

Mairie centrale de Sainte-Marie :

- Lundi 15 juin 2020 de 8h00 à 12h00
- Lundi 29 juin de 13h00 à 16h00

Mairie annexe de Rivière des pluies :

- Vendredi 19 juin 2020 de 8h00 à 12h00

Une seule personne est passée le 19 juin 2020 à la mairie annexe de Rivière des pluies, elle a fait une observation orale sur le déroulement de l'enquête.

2.4 INFORMATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

2.4.1 Réunions avec le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage la SA ARRG est représenté par M. Marc DELANOE directeur des services techniques de l'aéroport. Nous nous sommes rencontrés une première fois le 28 janvier 2020, rencontre au cours de laquelle j'ai pu lui poser une série de questions sur le dossier et au cours de laquelle nous avons convenu que je lui soumettrai au fur et à mesure du déroulement de l'enquête toutes questions ou observations ceci dans un souci de bonne compréhension d'un dossier relativement conséquent et technique.

Nous nous sommes rencontrés une deuxième fois, le 12 février 2020, en présence de M. HOAREAU directeur du projet extension ouest.

2.4.2 Visites sur le site

J'ai fait deux visites du site, une première fois le 28 janvier 2020 en compagnie de M. DELANOE, visite de l'aérogare actuel et du terrain d'assise de l'extension prévue.

Puis le 6 mars 2020, une visite du site de la concession aéroportuaire avec M. LAMETH technicien des services techniques, ce qui m'a permis de voir les divers travaux en cours et m'a éclairé sur les modifications topographiques engendrées par le projet.

2.5 CLIMAT DE L'ENQUÊTE

L'enquête s'est déroulée dans le plus grand calme, je n'ai reçu aucun public durant les permanences.

Aucun incident mis à part le COVID-19 n'est venu perturber l'enquête.

2.6 CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le 29 juin 2020 à 16h00, la période de consultation du public étant terminée, l'enquête ainsi que les registres ont été déclarés clos par mes soins. Une seule observation a été écrite sur le registre de la mairie centrale de Sainte-Marie.

Le 29 juin 2020 dans la soirée, dans un souci d'efficacité, j'ai transmis le PV de synthèse par courriel à M. DELANOE représentant la SA ARRG, il en a accusé réception par courriel le lendemain.

3 – EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

3.1 RECEPTION DE PUBLIC

Durant les 6 permanences, personne ne s'est présenté pour prendre connaissance du dossier où émettre une observation. Une seule personne est passée et a fait une observation orale sur le déroulement de l'enquête.

3.2 OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LES REGISTRES OU DURANT LES PERMANENCES

Une seule observation a été portée sur le registre de la mairie centrale.

Une personne m'a fait une observation orale mais n'a pas voulu donner son identité.

Le maître d'ouvrage m'a envoyé ses réponses au PV de synthèse le mercredi 8 juillet 2020. Ayant eu très peu d'observations du public sur le projet, je traite les réponses du maître d'ouvrage suivies par mes propres observations.

Observation déposée sur le registre d'enquête de la mairie centrale de Sainte-Marie :

Observation – Madame JEAN-BAPTISTE Angélique le 12 mars 2020

« Sauf erreur de ma part les références du dossier de permis de construire autorisant ces travaux sont PC n° 97441819A0084 déposé le 3 juin 2019 et non PC n° 97441819A0034 déposé le 6 juin 2019 comme indiqué dans l'arrêté préfectoral n° 2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020. »

Réponse de la SA ARRG :

Cette erreur a été modifiée sur le document de reprise d'enquête publique de juin 2020.

Le commissaire enquêteur :

Cf : La réponse détaillée dans le chapitre « composition du dossier »
J'ai prévenu l'autorité organisatrice à quatre reprises (le 11/02, le 26/02, le 28/02 et le 10/03)
pour lui demander de régulariser la situation en joignant au dossier d'enquête publique la copie du récépissé du dépôt du PC comportant le bon numéro, je n'ai eu aucune réponse.

Observation orale reçue en mairie annexe de Rivière des Pluies :

Observation – le 19 juin 2020

Cette personne n'a pas désiré écrire sur le registre, elle déplore juste le manque de participation du public ainsi que le manque de communication sur la tenue de cette enquête publique.

Réponse de la SA ARRG :

La SA ARRG a respectée toutes les obligations qui lui étaient faites dans ce domaine.

Le commissaire enquêteur :

Le maître d'ouvrage comme l'autorité organisatrice ont effectivement respecté les obligations légales de publicité. Avant de commencer l'enquête j'avais recommandé de ne pas se limiter à ces seules procédures en demandant notamment qu'un panneau grand format lisible de loin

soit installé sur un des ronds-points conduisant à l'aéroport, ainsi que des passages sur des radios locales voir un encart dans un journal local. Lors de la reprise de l'enquête, constatant que personne ne venait, j'ai une nouvelle fois demandé qu'une insertion dans un journal et qu'un communiqué radio soient fait, demande restée sans suite. Donc oui, je considère que cette enquête a souffert d'un manque de communication, d'autant plus que cette enquête s'est déroulée dans des circonstances très particulières.

3.3 OBSERVATIONS RECUEILLIES VIA L'ADRESSE COURRIEL MISE EN PLACE SUR LE SITE DE LA PREFECTURE

Deux observations ont été déposées sur l'adresse courriel de la préfecture.

Observations envoyées par voie électronique :

Observation – 1 de Madame POTHIN Maeva le 9 mars 2020

« Je suis très heureuse de constater la réalisation d'un tel projet pour notre île. Un projet qui va amener des emplois directs et indirects avec une architecture magnifique. »

Réponse de la SA ARRG :

La SA ARRG remercie Mme POTHIN pour ce message.

Observation – 2 Société Etudes Ornithologiques de la Réunion (SEOR)

Avis de la SEOR (joint en PJ annexe) jugeant que l'étude d'impact environnemental concernant l'avifaune est incomplète. Selon eux 80 % des espèces d'oiseaux protégés déjà observées sur le site sont passées sous silence.

L'impact sur l'avifaune de l'augmentation du trafic aérien sous-jacente à ce projet n'est absolument pas étudié.

L'augmentation du niveau d'éclairage en période de travaux comme après constitue un risque d'échouage supplémentaire sur 4 espèces protégées dont deux en voie d'extinction. Malgré quelques mesures compensatoires en phase de travaux, il manque des mesures compensatoires pour les échouages additionnels.

L'étude d'impact reste très évasive sur la nature et l'impact d'éventuels nouveaux éclairages permanents, en phase d'exploitation.

La SEOR donne un avis défavorable tant que le volet avifaune de l'étude d'impact n'aura pas été corrigé et approfondi.

Réponse de la SA ARRG :

La réponse argumentée à ce courrier est reportée en annexe du présent document.

La réponse du MO fait 16 pages elle est annexée en pièce jointe annexe. En résumé :

Soucieuse de préserver le bon climat d'échange privilégié depuis 2012 avec la Société d'Etudes Ornithologiques de la Réunion (SEOR) et de rassurer sur la prise en compte de l'avifaune dans le cadre de son projet d'extension Ouest de l'Aérogare Passagers (EOAP). La SA ARRG apporte des

réponses et des compléments d'informations à l'avis formulé le 19/06/2020.

Le document se décline en plusieurs parties visant à traiter l'ensemble des points d'observation de l'association :

- **Manquement à l'étude d'impact sur le volet avifaune :**

L'étude d'impacts, à défaut d'avoir voulu « passer sous silence » certaines espèces protégées, a effectivement fait le choix de ne lister que celles fréquentant les abords immédiats du projet extension Ouest. L'étude ne concerne que la construction du bâtiment et non l'exploitation de l'ensemble de la plateforme du lieu-dit « Gillot ». Les récents jeux de données sur la plateforme SINP Réunion et la réalisation récente, du premier inventaire faune/flore dans le programme Aérobiodiversité permettent de compléter les éléments du diagnostic fournis par l'étude d'impacts concernant l'avifaune fréquentant les abords élargies du projet EOAP et d'apporter une réponse au commentaire de la SEOR.

On peut compléter la liste des espèces patrimoniales évoquée en page 43 de l'état initial de l'étude d'impact par : la Tourterelle malgache, le Busard de Maillard, l'Hirondelle de Bourbon, le Pétrel noir de Bourbon ainsi que des oiseaux aquatiques et limicoles tels que le Butor et la Poule d'eau, plusieurs oiseaux migrateurs réguliers non nicheurs à la Réunion ont été observés sur la plage à galets et la zone d'embouchure proche de la zone d'étude.

Aucun de ces spécimens n'a été observé sur la zone d'étude dans le cadre des prospections de l'étude d'impacts.

- **Evaluation de l'impact du trafic aérien et de son augmentation sur l'avifaune :**

Le MO rappelle que le projet EOAP concerne l'extension et la restructuration de l'aérogare existante en vue de la mise en place d'un nouveau système tri-bagages adapté aux évolutions du trafic et aux exigences européennes en matière de sûreté. Le projet ne prévoit pas de nouveaux postes avions ni d'allongement de piste, les postes de stationnement avion requalifiés existent déjà. Il s'agit de travaux d'accompagnement visant à garantir un niveau de service plus acceptable au regard de l'augmentation prévue du trafic.

La gestion du risque animalier sur la plateforme aéroportuaire est assurée par les agents du Service de Prévention du Risque Animalier (SPRA). Ils observent quotidiennement la faune, font les constats de collision qui sont systématiquement signalés à la SEOR.

- **Evaluation des éclairages sur l'avifaune marine et mesures envisagées en phase d'exploitation :**

Le projet EOAP prévoit la densification et le renforcement du réseau d'éclairage public et aéronautique existant ce qui en l'absence de précaution, augmentera la pollution lumineuse qui pourrait engendrer une recrudescence d'échouages d'oiseaux marins.

Or, la maîtrise de la pollution lumineuse dans le cadre de l'exploitation du projet EOAP a fait l'objet d'une attention toute particulière de la part de la SA ARRG et du maître d'œuvre.

Les caractéristiques des dispositifs d'éclairage prévus côté piste et côté ville sont détaillées.

- **Autres mesures :**

- **Les nuits sans lumière :**

Depuis 2012, l'aéroport participe chaque année aux Nuits sans lumières portées par la SEOR et le Parc National de la Réunion. Cette action s'enrichit chaque année de nouvelles initiatives afin de performer dans la diminution des nuisances lumineuses sur cette période critique d'envol des juvéniles de Pétrels de Barrau.

- **Concertation dans le cadre des projets structurants :**

L'aéroport est investi depuis la création du service environnement en 2012 dans la sauvegarde et la protection de la Biodiversité sur la zone aéroportuaire.

Chaque dossier de consultation fait l'objet d'un examen par le service environnement de la SA ARRГ et se voit annexer une charte environnement spécifiquement adaptée au contexte dans laquelle les risques aviaires sont décrits et font l'objet de recommandations et/ou obligations. Ainsi la SEOR a été consulté dans le cadre du remplacement des enseignes lumineuses de l'aérogare passagers.

○ **Gestion des échouages :**

Les services su SSLIA, section péril animalier, signalent systématiquement les collisions ou échouages sur la plateforme, ainsi que les observations de nouvelles espèces. Les spécimens vivants sont remis systématiquement à la SEOR avec une fiche d'échouage, de même pour les spécimens morts qui sont, quand cela est possible, congelés et transmis dans le but de les identifier et d'accroître les connaissances communes.

○ **Adhésion au programme Hop-biodiversité devenu Aéro-biodiversité :**

En 2017, le Service Technique de l'Aviation Civile a lancé son premier programme en faveur de la biodiversité aéroportuaire. L'objectif est d'évaluer la biodiversité des aéroports, d'identifier les bonnes pratiques et de promouvoir une gestion des espèces plus naturelle et respectueuse de la biodiversité, tout en prenant en compte les contraintes de l'exploitation, en particulier celles liées à la sécurité aérienne.

La SA ARRГ a récemment inscrit l'aéroport dans cette démarche, qui devient ainsi le premier aéroport d'Outre-Mer à être membre actif de la démarche Aéro-biodiversité.

○ **Mesures compensatoires associées au risque d'échouage résiduel :**

Malgré toutes les dispositions prises par la SA ARRГ pour limiter au maximum l'incidence de son activité sur la pollution lumineuse et le risque d'échouage, une trentaine d'oiseaux, essentiellement Puffin tropical et Pétrel de Barrau, s'échouent chaque année sur le site dont environ 90% supposément à cause de la pollution lumineuse. D'autres espèces d'oiseaux marins ou limicoles sont quelquefois trouvés aussi sur la plateforme.

Ils sont alors confiés (morts ou vifs) au centre de soin de la SEOR, entre 86 à 88% des oiseaux pris en charge peuvent être relâchés.

Conscient de cet impact résiduel, de la nécessité de poursuivre les efforts engagés, et enfin de participer à l'action de sauvetage et conservation des espèces concernées, la SA ARRГ envisage d'établir prochainement une convention avec la SEOR.

Le document contractualisant le partenariat existant entre les deux structures aura pour objet de fixer, pour une période de 3 ans, les domaines et modalités d'intervention de l'association sur le site de l'Aéroport Roland Garros en ce qui concerne :

- La prise en charge des oiseaux signalés par le personnel de l'ARRГ via le réseau de sauvetage de la SEOR ;

-L'information et la sensibilisation des agents et usagers de l'aéroport pour limiter les éclairages, réduire les échouages et optimiser leur récupération.

En plus du coût associé aux missions de suivi et de sensibilisation, la convention prévoit également la participation de la SA ARRГ aux frais de fonctionnement du centre de soin de l'association sous forme de subvention dont le montant n'est à ce jour pas encore précisément défini. Les discussions sont en cours pour mettre en place de façon pérenne ce partenariat.

Le commissaire enquêteur :

La réponse du MO à l'observation de la SEOR est dense et très argumentée. En effet, l'étude d'impact ne concerne que les espèces protégées fréquentant les abords immédiats du projet extension Ouest. Or, des données récentes notamment l'inventaire faune/flore du programme Aérobiodiversité signalent la présence d'espèces patrimoniales fréquentant les abords élargis du projet EOAP, on ne peut donc les passer sous silence, c'est le sens de la réponse du MO qui en dresse la liste. L'impact le plus fort pour certaines espèces est l'échouage lié aux lumières nocturnes, l'étude d'impact pointe ce problème en explicitant les dispositions prises pour limiter leur impact en se référant notamment à des recommandations de la SEOR, dans la réponse à l'observation de cette dernière, le choix des éclairages côté piste comme côté ville sont très détaillés.

Depuis la création d'un service environnement en 2012, la SA ARRG est très investie dans la sauvegarde et la protection de la Biodiversité sur la zone aéroportuaire. Malgré, les dispositions prises pour limiter les échouages liés à la pollution lumineuse de l'aéroport, c'est une trentaine d'individus qui s'échouent chaque année sur le site dont 90% lié aux sources lumineuses. Pour cela la SAARRG a décidé de mesures compensatoires en contractualisant un partenariat avec la SEOR (partenariat qui existe déjà depuis quelques années).

Mesures compensatoires qui devront être inscrites dans la future étude d'impact du Schéma de Composition Générale qui est en cours de réalisation.

3.4 OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**Question n°1 - RNT (Résumé non technique)**

Page 9 « Figure 5 » : *Il doit plutôt s'agir de l'évolution du trafic Fret, est-ce que la date est la bonne ?*

Réponse de la SA ARRG :

Effectivement, il y a erreur sur la légende.

La figure présente l'évolution du FRET (tonnes) depuis 1976.

Question n°2 - RNT

Page 23 « Assainissement Eaux Usées » : *Le sujet du raccordement à la station du Grand Prado est récurrent dans tout le dossier et a été également soulevé par l'AE. Dans votre réponse vous affirmez que les travaux de raccordement seront bien réalisés avant la livraison du projet EOAP, avez-vous déjà un calendrier des travaux ? Est-ce que l'ouvrage de raccordement, décrit dans le volet 2 de l'étude d'impact a été réalisé comme prévu en 2019 ?*

Réponse de la SA ARRG :

Le projet de raccordement des EU à la station du grand Prado sera intégralement réalisé sur l'exercice 2021. La phase APD est actuellement en cours par la Maitrise d'œuvre désignée.

Question n°3 - RNT

Page 30 « Réseaux » : Dans le chapitre eau pluviale « Au-delà, risque d'inondation persiste notamment au niveau des points. Séparateurs à hydrocarbures pour les parkings avions. » Il s'agit bien des points au niveau des séparateurs ?

Réponse de la SA ARRG :

Il y a effectivement un mot manquant dans la première phrase.

« À ce jour, les réseaux structurants de la zone aéroportuaire sont dimensionnés pour gérer une crue de fréquence de retour 20 ans. Pour les pluies de fréquence supérieure, un risque d'inondation persiste, notamment au niveau des points bas du secteur. Le projet EOAP se situe au niveau de l'un de ces points bas. »

Cf : page 26 du volet 4 de l'étude d'impacts + figure 12 et page 84.

La seconde phase concerne le traitement des EP de la plateforme et est sans lien avec la première concernant le dimensionnement et la persistance de points bas où s'accumule les ruissellements.

Cf page 18 du volet 4 de l'étude d'impacts :

« les zones de stationnement et d'approvisionnement en carburant des avions, situées en face à l'aérogare fret et passagers, sont équipées d'ouvrages de traitement des eaux pluviales avant rejet. Les eaux pluviales sont traitées via 4 séparateurs à hydrocarbures d'une capacité respective de 150, 100, 120 et 70 l/s avant de rejoindre l'exutoire aval. »

Question n°4 - RNT

Page 41 « Emission de GES » dans les mesures ER : « Valorisation de la filière bois dans le cadre du projet » Quelle essence de bois va être utilisée et quelle sera sa provenance.

Réponse de la SA ARRG :

Il est prescrit des bois résineux issus de forêts gérées durablement (labellisation PEFC) sans contrainte sur l'essence (les bois ne doivent pas figurer sur la liste CITES relative aux essences protégées et doivent respecter par ailleurs des performances mécaniques).

Question n°5 - RNT

Page 42 : vous prenez l'engagement que « la phase chantier fera l'objet d'une mesure de coordination environnementale globale dont la mission sera de s'assurer de la bonne application de la réglementation environnementale et des principales mesures de réduction d'impact identifiées dans cette étude. » Qui va s'assurer de la bonne application de la réglementation environnementale ?

Réponse de la SA ARRG :

Cette mission sera assurée par la Maitrise d'Œuvre. Ce coordonnateur commencera sa mission dès réception de l'arrêté préfectoral d'autorisation de travaux découlant de l'enquête public afin d'être conforme à nos obligations. Il est en effet toujours délicat de souscrire un contrat sans avoir le contenu détaillé (phase chantier et phase d'exploitation) de toutes les obligations qui nous seront faites via cet arrêté préfectoral.

Question n°6 - RNT

Page 44 « Eaux superficielles » : dans les mesures RE on peut lire « Réalisation de puits filtrants...selon résultat étude géotechnique. » Avez-vous déjà fait cette étude géotechnique ? si oui quelles sont les conclusions.

Réponse de la SA ARRG :

Cette étude a été réalisée. Des essais d'infiltration ont été menés. Le bassin a été dimensionné sur cette base sans puits filtrants, en respectant le débit de fuite prescrit par le PLU de la ville de Sainte Marie. Le bassin de par sa conception n'est pas étanche.

Le commissaire enquêteur :

Il aurait été intéressant de savoir quand elle a été réalisée, et d'en connaître les résultats.

Question n°7 - RNT

Page 48 « Qualité de l'air » : dans les mesures RE on peut lire « Zones de rétention/infiltration...dimensionnées et conçues pour éviter la stagnation de l'eau.. » Ces mesures ont-elles réellement à voir avec la qualité de l'air ? pourquoi faire des mesures ER si l'impact est nul ?

Réponse de la SA ARRG :

Cf. page 86 du Volet 5 de l'étude d'impacts :

« Les principales sources potentielles de dégradation de la qualité de l'air et d'émissions olfactives liées au projet lui-même sont les zones de rétention infiltration d'eaux pluviales, en cas de stagnation des eaux et les zones des déchets alimentaires fermentescibles, en cas stockage prolongé. → **Effet permanent faible sur la qualité de l'air** »

Ceci explique la proposition de la mesure concernant la conception et l'entretien des zones de rétention / infiltration, formulée ainsi page 86 :

« Ces zones ont été dimensionnées et sont conçues afin que le débit de fuite permette un écoulement en continu. L'entretien, le nettoyage et la maintenance par le personnel de la plateforme ou par des entreprises spécialisées dans le cadre de contrats spécifiques permettront de s'assurer de leur bon fonctionnement. Les résidus en fond de bassin seront nettoyés au besoin pour éviter une putréfaction des matières organiques. »

Question n°8 - RNT

Page 50 « Risques industriels » : dans les mesures ER : les 2 scénarios étudiés pour la définition des enveloppes de danger ont-ils été concrétisés ? Avez-vous eu l'autorisation environnementale pour l'extension de l'oléoréseau ?

Réponse de la SA ARRG :

Les SUP en vigueur sont toujours définies dans l'arrêté 2019-80/SG/DRECV du 11 janvier 2019 (1er scénario). Le dossier réglementaire de demande de modification de l'oléoréseau sera officiellement déposé pour instruction auprès des services de la Préfecture uniquement lorsque les actionnaires de l'Aéroport auront donné leur accord pour ces travaux. Ce qui n'est pas le cas pour le moment.

Le commissaire enquêteur :

Je suis surprise que les travaux de modification ne soient pas encore actés. En effet, l'extension de l'oléoréseau existant doit permettre de ravitailler les avions stationnés sur les deux parkings P1 et P2 réaménagés côtés ouest suite à la création d'une jetée qui doit prolonger le bâtiment, côté piste. Après contact téléphonique avec le MO il s'avère que la crise COVID-19, a remis quelque peu en question le calendrier des travaux, l'extension de l'oléoréseau se fera dans une phase ultérieure.

Question n°9 - EI/2 (Etude d'impact)

Page 14 « Trafic passager » : on peut lire qu'après 2011 l'aéroport a connu 4 années de baisse importante du nombre de passagers liée à la mise en service de gros porteur, l'arrivée de très gros porteurs (cf. page 22) comme l'airbus A 380 ne risque-t-elle pas d'engendrer le même phénomène ?

D'ailleurs l'arrivée de l'A380 à l'aéroport Roland Garros est-elle toujours d'actualité ?

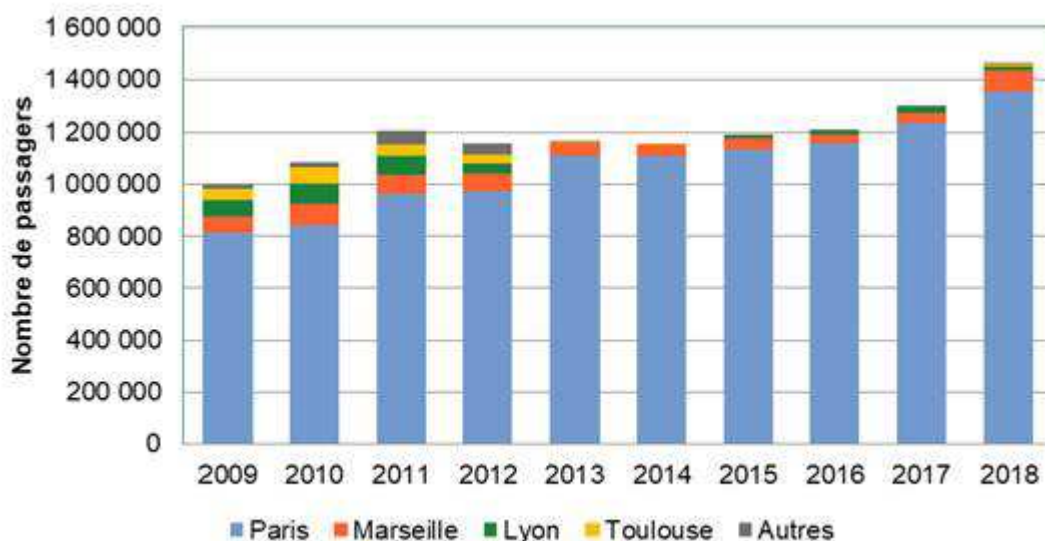
Réponse de la SA ARRG :

⇒ Précision sur la nature de la baisse du trafic

Ce n'est pas le nombre de passagers (trafic passagers) qui a diminué mais le nombre de mouvements d'avions.

Si le nombre de mouvement d'avions a diminué avec l'arrivée de gros porteurs, le trafic passager n'a, quant à lui, pas cessé d'augmenter (Cf. figure 5 page 13 du volet 2 de l'étude d'impacts).

⇒ Evolution du trafic passagers sur le segment : Réunion – Métropole.



La courbe ci-dessus présente l'évolution du trafic Réunion vers la métropole.

2009 – 2012 : une desserte principale de Paris avec une diversification régionale : Marseille, Lyon, Toulouse ;

2013 – 2016 : net recul des dessertes régionales du à la restructuration des lignes opérées par Air Austral (activité recentrée vers Paris). Durant cette période, Air Austral met en place une liaison directe Mayotte-Paris, générant une perte de trafic en correspondance sur la Réunion.

2017 – 2018 : reprise d'une croissance de l'activité des dessertes régionales et surtout arrivée de la low-cost French Bee en Juin 2017 avec une nouvelle offre et une concurrence tarifaire améliorant le trafic sur la métropole.

2018 : XL Airways stoppe sa desserte vers Toulouse. La fin de l'année est marquée par la crise des gilets jaunes.

⇒ Une évolution de la flotte avions

Les statistiques démontrent une évolution de la flotte avions opérant à l'aéroport Réunion Roland Garros. La proportion de Gros porteurs et moyens porteurs augmentent au détriment des avions Petits Porteurs. L'emport moyen (pax total /mvts avions) augmente. En 2016 il était de 197, en 2018 de 219.

Ainsi à nombre de mouvements avions constants, le nombre de passager progresse.

⇒ L'A380-800 à la Réunion

Si on considère l'arrivée de l'Airbus A380, l'opérateur sera certainement à la recherche d'une optimisation de la cabine avec une capacité supérieure en siège lui permettant de pratiquer des prix peu élevés sur la liaison et ainsi doper le nombre de passagers.

Deux scenarios :

- le premier est la substitution d'un appareil par une compagnie existante ;
- le second est l'arrivée d'un nouvel opérateur.

Dans le premier cas, le nombre de mouvement est constant, l'offre en siège augmente, et donc potentiellement : à nombre de mouvements constant < > augmentation du trafic passagers.

Dans le second cas, le nouvel opérateur génère un nombre de mouvements suivant le programme déterminé. Ainsi le nombre de mouvements annuels progresse légèrement et le trafic passager augmente potentiellement de façon significative.

Le commissaire enquêteur :

L'abandon de la construction de l'A380-800 par Airbus, le retrait définitif par Air France de ses A380, qui était programmé pour la fin 2022, a été avancé suite à la crise liée au Covid-19 au mois de juin 2020 par un dernier vol le vendredi 26 juin 2020. D'autres compagnies abandonnent elles aussi ce type de très gros porteurs trop peu rentables. La réponse du maître d'ouvrage paraît quelque peu « dépassée ».

Question n°10 - EI/2

Page 20 «Création des RESA » si la réglementation exige que les RESA soient portées à 240 mètres aux extrémités de chaque piste, la configuration actuelle le permettra-t-elle ?

Réponse de la SA ARRG :

A ce stade, il paraît compliqué d'imaginer qu'une technologie, type lit d'arrêt comme pour les RESA 90m, puisse nous permettre de nous exonérer du comblement d'une partie du Port de Sainte Marie si nous avons à répondre à une RESA sur 240m. Si cette réglementation est néanmoins appliquée, cela constituerait une contrainte importante pour la plateforme aéroportuaire de la Réunion, qui nécessiterait des aménagements très impactant pour les infrastructures.

Question n°11 - EI/2

Page 25 « Maîtrise de l'énergie » à moins qu'il n'existe plus loin dans le dossier mais un tableau avec les mesures d'économie d'énergie déjà réalisée et les futures à venir aurait été intéressant et mettrait encore plus en évidence votre démarche environnementale.

Réponse de la SA ARRG :

Dans le cadre de notre certification ISO 50001, nous avons réalisé un audit de performance énergétique de toutes les installations aéroportuaires en 2014, qui est régulièrement mis à jour. Cet audit a permis d'identifier une liste de plus de 90 actions permettant d'optimiser nos consommations (relamping, optimisation des temps de fonctionnement des équipements, performance des installations, optimisation des besoins, chasse aux gaspillages...). Cette liste n'est pas diffusable car elle contient le détail très exhaustif des opérations à engager ainsi que les montants estimatifs de ces opérations. La SA ARRG étant soumise au code des marchés publics, nous ne souhaitons pas diffuser cette liste publiquement. Par contre, nous pouvons diffuser le résultat attendu des ambitions liées à ce plan d'actions.

En 2011, nous enregistrons 4.03 kWh/PAX. A fin 2019, grâce aux actions de Maitrise De l'Energie, nous avons atteint 2.74 kWh/PAX ce qui correspond à une baisse de 32 % de nos consommations énergétiques (ramené au passagers) à infrastructures non constantes (doublement des superficies d'espaces commerciales par exemple).

La prévision pour l'horizon 2022/2023 reste inchangée et équivalente à 3kWh/PAX. Cette cible inchangée depuis la création de cet indicateur intègre les consommations attendues de la nouvelle aérogare Ouest, avec un doublement des superficies. Le nombre de PAX, lui, augmentera plus lentement au fil des années à venir, d'où la hausse affichée des consommations. Un véritable défi donc en matière de maîtrise de l'énergie.

Question n°12 - EI/3

Page 10 qu'est-ce qu'un PIT de ravitaillement ?

Réponse de la SA ARRG :

Ce sont les bouches de ravitaillement des avions en Kérosène situées sur le tarmac.

Question n°13 - EI/3

Page 37 « Un régime de précipitations plus contrasté » « A ce jour, les réseaux structurants....sous réserve que les intercepteurs amont RN2 aient été réalisés » Il ressort que la réalisation de ces intercepteurs sont la condition pour éviter des apports et des débordements d'eau sur le site en cas de crue de fréquence de retour 20 ans ou de pluies d'occurrence supérieure qu'en est-il de leur réalisation ? Leur réalisation est depuis janvier 2020 de la responsabilité de la CINOR, pourriez-vous me communiquer les coordonnées de la personne responsable du service gérant ces problèmes au sein de la CINOR afin que en tant que CE je lui envoie un courrier pour l'interpeller dans le cadre de cette enquête, d'autant plus que l'AE a émis un avis à ce sujet.

Réponse de la SA ARRG :

Direction de l'Eau Potable et Pluviale : Farouck ABDALLAH TOMANY

Tél : 0262 924 950 – **Fax :** 0262 924 989 – **Mail :** assainissement@cinor.org

Horaires d'ouverture : 8h00-12h00, 13h00-16h30

Le commissaire enquêteur :

J'ai envoyé un courrier à M. ABDALLAH le 24 février 2020 (cf. PJ annexe) à ce sujet, il m'a envoyé un mail le 26 mai 2020, indiquant que la CINOR allait finaliser les études des schémas directeur EPU de Sainte-Marie et de Saint-Denis. Le problème allait être étudié et devrait se concrétiser par les travaux nécessaires.

Question n°14 - EI/4

« Contexte climatique »

Page 5 : Lorsque vous dites que « le projet doit tenir compte des caractéristiques climatiques locales et de leur intensité occasionnelle dans son aménagement et son parti architectural, afin d'assurer une maîtrise effective des nuisances (notamment sonore)... »

Par : notamment sonore doit-on comprendre des nuisances liées au sens des vents ?

Réponse de la SA ARRG :

Effectivement. Les conditions climatiques locales sont susceptibles d'influencer (augmentation, réduction, orientation) la propagation des nuisances sonores ou émissions de polluants atmosphériques issues de la réalisation ou de l'exploitation d'un projet. Certains paramètres tels que le taux d'humidité, la température, mais surtout le sens et la vitesse du vent doivent être pris en compte afin d'identifier la zone d'influence. En l'occurrence, dans le cas du projet EOAP, la plateforme de l'aéroport est balayée par des vents d'Est Sud-Est (alizés). Les zones à l'Ouest de la plateforme (la base aérienne et la Rivière des pluies) sont « sous les vents » du projet.

Question n°15- EI/4

« Milieu naturel »

Les oiseaux marins, notamment le Pétrel de Barrau, espèce protégée, dont l'envol des juvéniles vers la mer se situe en avril-mai sont particulièrement sensibles aux éclairages, les éclairages en zone côtière ont un impact non négligeable dans leur échouage (étude AUBE réalisé par le CEREMA pour le compte de la DEAL en 2017) « page 42 : Une trentaine d'oiseaux échoués sur le site de l'aéroport sont recensés chaque année par la SEOR. Cette sensibilité oblige à prendre des précautions quant à l'utilisation d'éclairage dans le cadre du projet. »

Or selon les prévisions de trafic réalisées par Milanamos, il est prévu une hausse progressive du trafic pour atteindre les 3 millions de passagers d'ici 2025 et 4 millions d'ici 2038. Ceci va entraîner une modification du programme de vol (cf Résumé non technique - « Effets cumulé en phase d'exploitation » page 58) aujourd'hui la plage horaire de l'activité aéroportuaire se situe entre 6h45/22h55, il est prévu à partir de 2025 qu'elle passe à 5h30/00h30. Ce qui pourrait entraîner une augmentation des échouages, quelles précautions envisagez-vous de prendre pour éviter cela ?

Ma question s'étend également pour les personnes riveraines de l'aéroport, qui, seront-elles aussi impactées par ces modifications d'horaires. Je ne trouve rien dans le dossier à ce sujet.

Réponse de la SA ARRG :

Concernant l'avifaune, la page 79 du volet 5 de l'EI indique 2 mesures prises par la SA ARRG pour réduire la pollution lumineuse et le risque d'échouage qui en découle :

1 - Choix des dispositifs d'éclairage : Si le choix des dispositifs a clairement été dicté par la réglementation aéronautique côté piste, celui concernant le mobilier d'éclairage public côté parking a fait l'objet d'une attention particulière pour réduire les risques de pollution lumineuse. Les

équipements retenus présentent un rendement de 95 lumens/Watt, un pourcentage de rayon lumineux au-dessus de la ligne d'horizon (ULOR) < 1% et un indice de protection IP66 garantissant une étanchéité qui évite que les insectes ne puissent entrer à l'intérieur et mourir massivement. Cet indice de protection, compte tenu des conditions climatiques locales, garantit également la pérennité des équipements. Les impératifs de sûreté aux abords des aéroports ne permettent cependant pas de s'orienter vers des ampoules dont la température de couleur est inférieure à 3000 K. La nouvelle enseigne lumineuse de l'aéroport sera quant à elle équipée d'un système permettant la temporisation/gradation de l'intensité lumineuse.

En complément de cette première mesure, il peut être indiqué que l'ensemble des dispositifs d'éclairages installés dans le cadre du projet EOAP et qui ne seraient pas soumis à certaines obligations majeures liées à la sécurité aéronautique ou à la sûreté seront (normes techniques) conformes à l'arrêté ministériel du 27/12/2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses (la répartition du flux lumineux sur une surface donnée, la température de couleur ...)

Conformément à l'arrêté, la SAARRG tiendra à disposition de l'autorité de contrôle compétente l'ensemble des éléments permettant de vérifier la conformité des installations d'éclairage (donnée sur l'intensité lumineuse, date de mise en fonction, puissance électrique du luminaire ...).

2 - Participation aux Nuits sans lumière : Chaque année depuis 2013, l'aéroport participe aux Nuits sans lumières portées par la SEOR (Société d'Études Ornithologiques de La Réunion) et le Parc National de La Réunion. Son action consiste à éteindre les éclairages des parkings publics et des accès à l'aérogare passagers et fret tout en respectant les impératifs imposés par les services de l'État en raison du plan « Vigie Pirate – Alerte attentat » (soit 30 minutes après le dernier décollage et jusqu'à 30 minutes avant le premier atterrissage). Les nouveaux parkings bénéficieront de dispositif de gradation de la luminosité. Cette installation qui traduit une volonté de réduire l'impact environnemental, de mieux maîtriser la dépense énergétique et de réduire la pollution lumineuse est pilotable grâce à la GTC (Gestion Technique Centralisée du bâtiment et des infrastructures). Dans un souci de réduction de pollution lumineuse, l'aéroport éteint également les lumières des parkings avions lorsqu'ils sont inoccupés ainsi que l'enseigne lumineuse de la façade de l'aérogare passagers et ce, durant toutes les nuits que compte l'opération.

Concernant l'incidence des modifications des plages horaires sur les riverains :

Étant entendu que la présente étude d'impacts concerne la construction du bâtiment et non pas l'exploitation de l'ensemble de la plateforme, cet aspect n'est effectivement pas abordé dans l'étude d'impacts. Cet aspect est en revanche mentionné dans le chapitre « Effets cumulés » - VOLET 7 page 13, où il est indiqué que :

Les prévisions de trafic réalisées par Milanamos, à partir du programme de vol journalier prévisionnel suivant et d'un coefficient de remplissage de 90% pour l'ensemble des vols, prévoient une hausse progressive du trafic pour atteindre les 3 millions de passagers d'ici 2025 et 4 millions d'ici 2038.

Tableau 3 : Évolution prévisionnelle du programme de vol et du trafic passager journalier

	Situation actuelle		Situation 2025		Situation 2038	
	Départs	Arrivées	Départs	Arrivées	Départs	Arrivées
Mvt aéronefs	21	21	30	30	36	36
Passagers	4 980	4 980	7 450	7 450	8 450	8 450
Plage horaire	6h45 / 22h55		5h30 / 00h30		5h30 / 00h30	

Source : SA ARR

L'ensemble de l'activité et des flux transitant par l'aéroport augmentant, les consommations d'énergie et d'eau de la plateforme, ainsi que la production d'eau usée et de déchets et les nuisances liées à l'activité aéronautique (Bruit, GES, pollution chronique) augmenteront en conséquence.

Concernant l'aspect acoustique et l'incidence du projet EOAP, le courrier de réponse à l'avis de l'AE du CGEDD apporte certains éléments concernant l'ambiance sonore au niveau des postes avions P1

et P2 modifiés dans le cadre du projet : pages 29 et 30 du mémoire de réponse.

Il y est indiqué que :

« Une étude a été menée sur l'impact acoustique du déplacement des postes avions P1 et P2 et sur la capacité de la future jetée Ouest à former écran de protection acoustique. Les modélisations réalisées ont démontré l'impact extrêmement favorable de la jetée avec des niveaux sonores réduits d'environ 35%.

Des extraits significatifs de l'étude sont repris ci-après. Les hypothèses de cette étude sont par ailleurs défavorables, car elles prennent en compte le fonctionnement continu d'un APU (Auxiliary Power Unit : petit turboréacteur destiné à alimenter l'avion en escale pour l'électricité) d'un avion situé sur les postes de stationnement. Le fonctionnement de cet équipement est en réalité intermittent et l'ARRG développe par ailleurs un réseau électrique 400 Hz qui permettra à l'avenir d'éviter tout recours à l'APU.

Les niveaux sonores attendus au niveau du jardin des remparts lors des phases de stationnement d'avions sur les postes P1 et P2 seront inférieurs à 50 dB(A). »

Concernant l'aspect acoustique et l'incidence des modifications du programme de vol, il est rappelé que le plan d'exposition au bruit de l'ARRG a fait l'objet d'une révision en 2016 (Arrêté du 17/10/2017). Ce nouveau PEB prend en compte les hypothèses de trafics, à courts/moyens et longs termes, utilisées pour le dimensionnement du projet EOAP.

Le commissaire enquêteur :

La réponse du MO reprend la réponse faite à la SEOR suite à son observation (cf. PJ annexe), très détaillée elle atteste de la volonté du MO d'avoir une démarche respectueuse de l'environnement.

Question n°16- EI/4

« *Risques industriels* »

Page 78 : Suite à la demande de compléments demandé par la DEAL à l'occasion de l'arrêté 2019-80/SG/DRECV du 11/01/2019, l'expertise ainsi que la révision de l'étude de dangers existante qui était en cours de rédaction par l'INERIS lors de la rédaction du dossier qui date du 24/05/2019 sont-elles disponibles ? L'extension de l'oléoréseau est-elle prise en compte ?

Page 82 : Est-ce que l'étude qui devait être réalisées en 2019 sur les sols pollués, pour préciser les volumes impactés et les modes de gestion adéquate, est disponible ?

Réponse de la SA ARRG :

Ces études, indépendantes de l'étude d'impact soumise à enquête publique, ont été mises à l'arrêt. En effet, le projet de refonte et d'extension de l'oléoréseau est sorti du périmètre financé par la SA ARRG dans le cadre du projet d'extension Ouest.

Le commissaire enquêteur :

Cf. réponse du commissaire enquêteur à la question n°8

Question n°17- EI/4

« Réseaux »

Page 82 : « Des canalisations sont présentes (côté piste entre l'aérogare existante et la base aérienne) sur la zone d'étude et doivent être prises en compte. La vérification de l'adéquation entre la capacité des réseaux (canalisation et poste de relevage) et le projet doit être vérifiée. » La vérification a-t-elle été faite ?

Réponse de la SA ARRG :

Concernant le poste de relevage, le poste existant sera changé dans le cadre des travaux de raccordement du réseau eaux usées à la station du Grand Prado qui auront, comme confirmé dans le mémoire de réponse à l'avis de l'AE, été réalisés avant la livraison du projet EOAP. Ces nouvelles infrastructures seront opérationnelles pour fin 2021

Question n°18- EI/10

Servitude Seveso

Page 30 : Lorsque le stockage d'hydrocarbures sera transféré à l'Est de la zone aéroportuaire sera-t-il toujours compatible avec le projet ?

Réponse de la SA ARRG :

Oui tout particulièrement. Ce projet de déplacement du stockage d'hydrocarbure a pour principal objectif de sécuriser une installation dans une zone moins sensible de la zone aéroportuaire. Il s'éloignera d'autant de la zone de projet d'Extension Ouest.

Question n°19- La problématique des eaux pluviales

L'étude du dossier ainsi que l'avis de l'Autorité Environnementale mettent en évidence un risque d'inondation de la zone aéroportuaire. En effet, l'intégralité des aménagements a été conçue pour reprendre les ruissellements d'eaux pluviales d'une pluie d'occurrence vicennale (20 ans). Pour les pluies d'occurrence supérieure, le réseau débordera au niveau des points bas existants que sont le parvis de l'aérogare et les parkings des loueurs, si les intercepteurs prévus en amont de la RN2 ne sont pas réalisés.

Pourtant, dans le volet 3 de l'étude d'impact, page 37 on peut lire que le projet EOAP « a été pensé et conçu pour permettre une gestion des eaux pluviales et maintenir les installations hors d'atteinte des ruissellements lors d'évènements majeurs. Notamment par la réalisation d'un muret de 50 cm prolongé par un large fossé enherbé au niveau des espaces verts, permettant ainsi de collecter les eaux de ruissellements issus des stationnements en cas de pluie de fréquence centennale et en cas de débordements du collecteur d'eaux pluviales... »

De même, dans le volet 4 de l'étude d'impact au chapitre « Risques naturels » on peut lire Page 26 : « Le projet devra assurer une parfaite gestion de ses eaux de ruissellement.....La possibilité de renforcer ou de réaliser des ouvrages supplémentaires (bassins de rétention, puisards d'infiltration...) permettant de réduire la fréquence d'inondabilité sur la zone du projet doit être envisagée. »

Serait-ce le cas si l'intercepteur en amont de la RN2 n'est pas réalisé par la CINOR ? Avez-vous étudié cette possibilité ? (je ne parle que d'un intercepteur compte tenu de votre réponse fournie à l'AE page 9 : à savoir que le SDEP de la commune de Sainte-Marie achevé en 2014, remplace les deux

intercepteurs initialement prévus par un unique intercepteur de 990 ml dimensionné pour une crue centennale depuis le centre commercial de Duparc jusqu'à la Rivière des Pluies.)

Réponse de la SA ARRГ :

Si l'intercepteur amont, à la charge de la collectivité, permettant de sortir la zone aéroportuaire du risque d'inondation en cas de crue centennale sur le bassin versant de la rive droite de la Rivière des pluies n'est pas réalisée, nous confirmons que les infrastructures de l'Aéroport Roland Garros seront impactées.

Il devient donc urgent de mettre en œuvre cet intercepteur.

Les dispositions prises par la SA ARRГ propres au projet d'extension d'aérogare (« barreau hydraulique » d'occurrence Q100) visant à gérer le risque de crue centennale sont prévues pour permettre la gestion des volumes d'eau pouvant être enregistrés entre cet intercepteur attendu et le projet, mais pas au-delà.

Ces investissements ont précisément pour objectif de mettre en sécurité le niveau 0 (sous-sol du projet) de l'extension ou se trouveront nos équipements sensibles et coûteux (standard 3 entre autre). Ce dispositif ne peut néanmoins être efficace que si l'intercepteur amont de la CINOR n'est pas réalisé.

En effet, comme vous le soulignez, un Schéma Directeur des Eaux Pluviales a été menés par les services de la Mairie de Sainte Marie il y a quelques années. Il est de leur responsabilité (ou de celle de la CINOR depuis le 01/01/2020) de mettre en œuvre les préconisations de ce Schéma afin de permettre le développement en toute sécurité des installations se développant sur ce territoire, en l'occurrence une infrastructure stratégique, l'Aéroport International Roland Garros.

La SA ARRГ n'a ainsi eu d'autre choix que de partir du postulat que ces aménagements hydrauliques sont, ou vont prochainement être, réalisées tout en tentant de se prémunir des risques les plus importants qui sont de sa responsabilité.

Le commissaire enquêteur :

La réalisation de ces intercepteurs est une priorité pour mettre en sécurité les zones risquant d'être impactées en cas d'évènement centennal.

Question n°20- La problématique des eaux pluviales

Avez-vous pris en compte pour la gestion des eaux pluviales, le développement du futur pôle d'activités et de services à l'entrée de la zone aéroportuaire Réunion Roland Garros baptisé KERVAL sur une superficie de 14 000m² ?

Réponse de la SA ARRГ :

L'opération KERVAL se développe sur une parcelle de 14 000 m² sans bassin versant amont. Elle prévoit 8 525 m² de surface imperméabilisée par les toitures et les voiries et 5 479 m² d'espaces piétons plantés perméables. Le taux d'imperméabilisation du projet est de 61%. **Le projet a fait**

EP extension aérogare Roland Garros du 29/02/2020 au 17/03/2020

Et du 15/06/202 au 29/06/2020

l'objet d'une notice hydraulique détaillée permettant d'aboutir à une gestion optimale des ruissellements à l'échelle de la parcelle (cf. pièce jointe – Attention cette notice est classée CONFIDENTIELLE. Elle ne peut être utilisée que par la commissaire enquêtrice dans le cadre de l'instruction du dossier Extension Ouest et ne doit pas être diffusée au grand public). Ce document fait partie de la demande au cas par cas actuellement en cours d'instruction par les services de l'Etat.

Le projet prévoit de la temporisation et de l'infiltration des eaux pluviales (EP) avant évacuation vers le réseau existant (cadre 1200 en béton) qui collecte déjà actuellement les eaux de ruissellement de la parcelle et dont l'exutoire est la Rivière des Pluies.

Afin de réguler les débits, des dispositifs de régulations seront mis en place :

- Des noues paysagères plantées et drainées permettent un stockage des descentes d'eaux pluviales des toitures en pied de bâtiment et le long des espaces piétons ;
- Le caractère « poreux » des revêtements et cheminements offre également une capacité de temporisation dans la structure en grave sur lesquels ils reposent ;
- Des dispositifs enterrés de rétention pour assurer la régulation des débits de pointe. Le volume de rétention total à mettre en place a été déterminé à 95 m³.

Conformément et sur la base des hypothèses du PLU et du SDEP de la commune, le volume des dispositifs de stockages a été déterminé par la méthode des pluies pour une pluie projet trentennale (Q30) afin d'assurer un rejet avec un débit de fuite équivalent au Q10 de la parcelle à l'état initial.

Le rejet de l'opération est réalisé sur le collecteur cadre 1 200 x 1 200 existant autorisé par l'arrêté préfectoral n°2015-127/SG/DRCTCV du 30/01/2015 portant dispositions complémentaires de l'arrêté n°12-909/SG/DRCTCV du 25/06/2012.

Ce réseau est dimensionné pour la prise en charge des eaux de pluie issues de la plateforme aéroportuaire dans sa configuration à l'échéance 2025. Cette configuration prévoyait sur le secteur une « zone d'activité » présentant un taux d'imperméabilisation de 85% (SDEP ARR 2011) à 95% (étude conception stade PRO ARTELIA 2014).

À ce titre, il couvre largement les besoins de collecte du projet KERVAL qui présente un taux d'imperméabilisation de 61%. Dans ces conditions, le projet KERVAL n'aura aucune incidence sur le fonctionnement du réseau de collecte des EP de la plateforme et par conséquent sur le risque d'inondation par ruissellement urbain du projet EOAP.

Question n°21- La problématique des eaux pluviales

Le projet nommé « Espace économique Roger Payet » sur la plaine de Gillot en amont de la RN2, qui proposera sur plus de 50 hectares une nouvelle offre de services, de bureaux et de logements à côté de l'aéroport, ne va-t-il pas contribuer (si l'intercepteur n'est pas réalisé) par l'artificialisation des sols à aggraver le risque d'inondation du site de l'aéroport ?

Réponse de la SA ARR :

Selon nos échanges avec le porteur de projet, les études de ce projet en sont au stade de la faisabilité

(études préalables). Le projet repose sur 57ha via un protocole avec l'ensemble des propriétaires de cette zone. Sont menées actuellement les études suivantes :

- Etude de trafic
- Etude de programmation
- Cadrage préalable ayant mis en évidence la nécessité de la réalisation au sein du périmètre d'un ouvrage permettant l'interception des crues centennales pour l'ensemble du bassin versant

Le porteur de projet a également bien noté que la responsabilité de la réalisation de l'ouvrage incombait à la CINOR et propose dans le cadre du projet d'être facilitateur pour accélérer sa mise en œuvre.

Ainsi, l'aménagement envisagé sur le périmètre intègre que le fonctionnement hydraulique du site après aménagement devra être meilleur que l'état initial.

L'intercepteur centennal est donc bien inclus à leurs réflexions et sera réalisé dans le cadre de ce projet. Selon ce retour, nous pouvons donc vous relayer ces intentions qui nous amènent à penser que ce projet viendra traiter ce risque inondation et améliorera la situation en aval, à savoir la zone aéroportuaire.

Question n°22- La problématique des eaux pluviales

Dans votre réponse à la recommandation de l'AE concernant cette problématique de l'intercepteur en amont de la RN2, vous recommandant « de fournir une cartographie actualisée, à l'échelle de l'ensemble de la plateforme aéroportuaire, des zones inondables pour une crue de période 100 ans, prenant en compte les travaux réalisés sur le réseau d'eaux pluviales, dans deux cas de figure : en l'absence de réalisation future des deux intercepteurs amont de la RN2, et avec leur réalisation. » vous spécifiez que vous allez réaliser une modélisation sans ces réseaux amont à la RN2 sur l'exercice 2020, qu'en est-il ?

Réponse de la SA ARRG :

La SA ARRG s'est engagée à mettre à jour son propre Schéma Directeur des Eaux Pluviales (Bassin versant équivalent à la zone aéroportuaire). Cela permettra en effet d'intégrer l'ensemble des dispositifs mis en œuvre sur ces dernières années, de mettre à jour la cartographie des zones à risques d'inondations et enfin de modéliser les différents scénarii (avec ou sans intercepteur amont). Nous confirmons cet engagement.

Néanmoins, les capacités d'investissement ayant malheureusement été réduites suite à la crise sanitaire de ce début d'année, la SA ARRG prévoit de réaliser cette étude début 2021 pour une mise en instruction en fin de 1^{er} semestre 2021. Il est à espérer que l'intercepteur amont à la RN2 sera alors en cours de conception voir de réalisation...

Question n°23- Le trafic routier

La CINOR (Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion) justifie en partie son projet de Tramway aéroport entrée ouest (TAO) « par l'engorgement de l'aéroport auquel on ne pourra plus accéder, dès, 2022, sans une solution de transport à haut niveau de services (source Imazpress) »

Une étude a –t-elle été réalisée par vos soins, sur ce problème de trafic routier qui risque d'être

exacerbé par la création du pôle d'activités KERVAL ? Cela a également été demandé par l'Autorité Environnementale qui vous « recommande d'inclure le projet Kerval dans l'analyse des effets cumulés, particulièrement sur les déplacements et les pollutions et nuisances afférentes »

Réponse de la SA ARRG :

La SA ARRG a réalisée récemment une note de flux routier qui donne des projections de trafic sur la plateforme aéroportuaire à différentes échéances en corrélation avec les projections de trafic aérien (cf. pièce jointe). Cette note étudie également les risques de dégradation des conditions de circulations avec le projet KERVAL en fonctionnement. Les conclusions de cette étude sont résumées ainsi :

- Les flux routiers de l'activité de KERVAL et de l'aérogare (ou activité aéronautique) ne sont pas synchrones. C'est-à-dire que les pointes horaires de ces deux activités n'interviennent pas au même moment.
- Le trafic routier généré par l'activité de KERVAL impacte légèrement la pointe de trafic générée par l'activité aéronautique (de l'ordre de 15%), ce qui reste acceptable.
- L'activité de KERVAL ne devrait donc pas générer une saturation du système routier et de remontée de file au niveau de la RN2.

Notons que la CINOR n'avait pas intégré le projet de la SA ARRG ayant pour finalité de créer de nouveaux parkings et améliorer ses accès routiers (travaux actuellement en cours)...

Question n°24- Question sur la réponse du Maître d'Ouvrage à l'Autorité Environnementale

Dans plusieurs réponses à l'avis de l'AE vous demandant une évaluation environnementale globale de l'évaluation des incidences environnementales de la planification prévue, vous mettez en avant l'élaboration du SCG (schéma de composition environnementale) document prévu dans le GOS (Grandes Orientations Stratégiques) que le conseil de surveillance de l'AS ARRG a approuvé le 13 septembre 2017. Ou en est l'élaboration de ce SCG ?

Réponse de la SA ARRG :

Le Schéma de Composition Général a subi un arrêt de 3 mois pour cause de crise sanitaire. Il était prévu que ce schéma soit proposé à validation en T3 2020. Cette ultime étape sera certainement décalée à fin 2020 voir T1 2021.

Question n°25

Quelles sont les perspectives de trafic et de fréquentation de l'aéroport Roland Garros, suite à la crise du COVID-19, qui impacte toute l'aviation mondiale réduisant de façon drastique les rotations aériennes ?

Réponse de la SA ARRG :

La pandémie a constitué une crise d'une ampleur jamais égalée. Plusieurs scénarii de reprise de trafic ont été étudiés. Aucun n'est à ce jour validé par le directoire ni par les actionnaires de la SA ARRG. La situation de crise n'étant toujours pas stabilisée, il n'est pas possible aujourd'hui de répondre à cette question précisément.

Question n°26

L'impact économique de l'activité aéroportuaire en 2020 prévu dans le rapport final (octobre 2011) du bureau d'études Setec International était d'environ 1 555 M€, puis devait en 2025 atteindre 1 787 M€. La crise du Covid-19 va sûrement mettre à mal ce prévisionnel, la SA ARRГ pourra t'elle supporter ce déficit alors qu'elle va devoir financer en partie un chantier de grande envergure qui va débuter fin 2020 ?

Réponse de la SA ARRГ :

Ces sujets sont actuellement en cours d'étude au sein de l'entreprise. La seule information diffusable à ce jour est que le Directoire et les Actionnaires ont entérinés le fait que le projet d'extension d'aérogare se fera bel et bien.

Le commissaire enquêteur :

Le projet de l'aérogare se fera, avec des aménagements qui seront réalisés ultérieurement compte tenu de l'incertitude sur l'évolution de la situation post épidémique.

Fait à Saint-François, le 20 juillet 2020
Le commissaire enquêteur
Béatrice Vittoz

