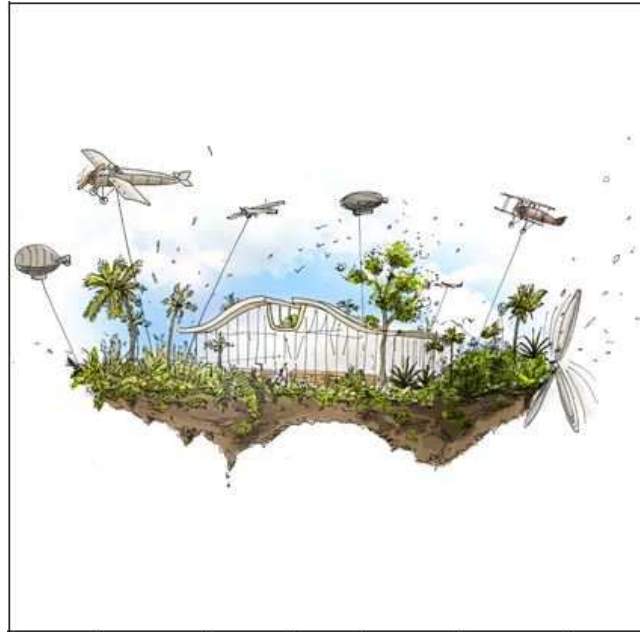


Département de la Réunion

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

CONCLUSIONS MOTIVEES

-RAPPELS**1.1 Objet de l'enquête**

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.

Créée le 20 juin 2011, la société Anonyme Aéroport de la Réunion Roland Garros (SA ARRG) s'est vu confier la gestion de l'aéroport jusqu'en 2048. Elle 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 préalable à l'obtention du permis de construire, rentre dans le cadre de cette « période ».

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).

Description du projet

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.

1.2 Organisation et conduite de l'enquête

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.

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.

Deux dossiers et deux registres d'enquête côtés et paraphés par le commissaire enquêteur ont été déposés à la mairie centrale de Sainte-Marie et à la mairie annexe de Rivière des Pluies et tenus à disposition du public aux jours et heures d'ouverture des mairies.

Le dossier d'enquête a été également consultable sur le site Internet de la préfecture et le site internet de l'aéroport Roland Garros.

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral en particulier pour ce qui concerne la publicité et la libre expression du public.

Durant mes six permanences je n'ai reçu personne, mis à part dans la mairie annexe de Rivières des pluies où une personne m'a pris en aparté à la fin d'une permanence, s'étonnant du manque de communication sur l'enquête.

Une seule observation a été écrite sur le registre de la mairie centrale de Sainte-Marie, et deux observations ont été déposées sur l'adresse courriel mise à la disposition du public sur le site Internet de la préfecture.

A l'issue de l'enquête les registres ont été clos par mes soins.

2- AVIS**2.1 Avis sur le déroulement de l'enquête publique**

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.

Mis à part l'interruption liée à la pandémie, l'enquête s'est déroulée normalement, dans le plus grand calme puisque je n'ai reçu personne durant les six permanences prévues dans les arrêtés préfectoraux.

Une seule personne à la fin d'une de mes permanences à la mairie annexe de Rivière des pluies s'est étonnée du manque de communication sur l'enquête.

Le public a eu la possibilité de consulter, de se renseigner sur le dossier et de consigner ses observations sur les registres d'enquête ainsi que sur l'adresse électronique mise à disposition.

2.2 Avis sur la procédure

Je note que la procédure a été respectée conformément au code de l'environnement et aux arrêtés préfectoraux prescrivant l'enquête publique. Cependant deux incidents signalés dès le début de l'enquête doivent être rapportés ici, l'un des incidents ayant fait l'objet de la seule observation portée sur le registre de la mairie centrale.

Pour la 1^{ère} période du 26/02/2020 au 17/03/2020 :

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 d'ouverture de l'enquête publique n°2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020 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.

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, pour la bonne information du public, je n'ai eu aucune réponse.

Pour la 2^{ème} période du 15/06/2020 au 29/06/2020 :

A ma demande le MO a envoyé à l'autorité organisatrice le récépissé de dépôt du Permis de construire, permettant à cette dernière de rédiger le nouvel arrêté préfectoral de reprise d'enquête n° 2020-1867/SG/DRECV du 26 mai 2020 avec le bon numéro de PC.

Le dossier d'enquête déposé à la mairie annexe de Rivières des Pluies comportait bien tous les arrêtés préfectoraux.

Le bon numéro de PC ayant été pris en compte dans l'arrêté de reprise de l'enquête, permet d'éviter une contestation de cette enquête publique qui comme l'indique son intitulé est « préalable à la délivrance du permis de construire... »

Le 29 juin 2020, après la clôture de l'enquête, le procès-verbal de fin d'enquête dans un souci d'efficacité a été envoyé par courriel au maître d'ouvrage qui en a accusé réception le 30/06/2020. La réponse m'a été renvoyée par courriel le 8 juillet 2020.

2.3 Avis sur l'affichage, la publicité et l'information du public

L'affichage de « l'avis d'enquête publique » (cf. certificat d'affichage et photo d'implantation des panneaux en PJ en annexe) a été correctement réalisé sur le site même des travaux par les soins du maître d'ouvrage ainsi que dans la mairie centrale de Sainte-Marie et la mairie annexe de Rivière des Pluies.

La publicité a bien été réalisée dans 2 journaux locaux, le « Quotidien » et le « Journal de l'Ile » le 10/02/2020 et le 26/02/2020 pour la 1^{ère} période puis le 28/05/2020 et le 15/06/2020 pour la 2^{ème} période une première fois (cf. annonces en PJ annexe).

L'affichage et la publicité réglementaire pour cette enquête ont donc bien été réalisés.

Cependant, dès mes premières rencontres avec l'autorité organisatrice à savoir la préfecture de la Réunion représentée par le Bureau du Cadre de Vie et la SA ARRG représentée par M. DELANOE, j'avais suggéré d'aller un peu au-delà de ces affichages et publicités réglementaires en installant par exemple un grand panneau visible depuis un véhicule sur un des ronds-points menant à l'aéroport, en passant des spots sur une radio locale voir un article dans un des deux journaux locaux. Devant la non-participation du public et compte tenu de l'atmosphère durant cette période si particulière, j'ai réitéré cette demande, avant la fin de l'enquête le 29 juin 2020, demande pour laquelle je n'ai reçu aucune réponse mis à part le fait que la publicité légale avait bien été faite. Je considère, que cette enquête publique aurait mérité un effort d'information du public plus conséquent, compte tenu de l'importance de ce projet tant par sa superficie que par son coût et du déroulement de l'enquête publique qui pour la première partie a eu lieu durant le premier tour des élections municipales et, pour la deuxième période en plein déconfinement.

2.4 Avis sur le projet et sa présentation au public

2.4.1 Avis sur le projet

Le projet présenté au public fait partie d'une démarche qui a commencé en 2007 par la mise en œuvre d'un programme de développement aéroportuaire en deux phases distinctes. La première phase correspond à la période 2007-2011 et la deuxième phase à la période 2016-2020.

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'ARRG à redimensionner ses structures d'accueil. 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 (3 160 000 passagers prévus en 2025).

Le trafic aérien a été jusqu'à la crise du COVID-19 en constante évolution, l'ARRG 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 affiche un objectif de haute qualité environnementale.

L'objectif principal du projet reste cependant 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).

La vocation aéroportuaire du site a commencé en 1929 avec l'atterrissage du premier avion sur l'île, la création de la première piste en 1946 et la construction de la première aérogare en 1951. Au fil des années l'aéroport a évolué pour s'adapter aux contraintes de l'aviation civile. Il est aujourd'hui le 10^{ème} aéroport français en nombre de passagers. Pour les réunionnais, l'aéroport a une identité forte, il est leur lien avec le reste du monde. Il a connu un trafic passagers en augmentation constante, et ce jusqu'à la crise du COVID-19 qui met à mal toute l'aviation mondiale. Certains aéroports qui avaient des projets d'agrandissement ou de restructuration les ont reportés comme par exemple le terminal 4 à Roissy ou l'aéroport de Bordeaux. En ce qui concerne le projet d'extension Ouest de l'aérogare passagers de l'aéroport de la Réunion, le Directoire et les Actionnaires ont entériné le fait que le projet d'extension d'aérogare se ferait bel et bien. Certains aménagements qui avaient été prévus comme l'extension de l'oléoréseau se feront plus tard. Ce projet est rendu nécessaire notamment par l'obligation de mise aux normes du système tri bagages qui si il n'est pas réalisé d'ici juillet 2022 ferait perdre à l'aéroport sa qualification d'aéroport international. Il doit également bénéficier de fonds FEDER sous réserve que le permis de construire soit accordé avant décembre 2020.

Le projet EOAP, est l'aboutissement de travaux de mise aux normes et de d'amélioration de la plateforme aéroportuaire. Totalement justifié avant la pandémie par l'augmentation prévue du nombre voyageurs d'ici 2025, pour l'instant la reprise du trafic aérien reste très aléatoire et dépend totalement de l'évolution du virus. Pourtant la Réunion de par sa situation isolée dans l'océan Indien se doit d'avoir une infrastructure aéroportuaire qui pourra répondre aux enjeux futurs d'évolution du trafic, par le développement de destinations au-delà du marché métropolitain naturel. La diversification des destinations internationales deviendrait un atout pour le développement de l'économie régionale.

Le pari affiché de la SA ARRG, de faire de ce projet une vitrine de la Réunion, par la qualité architecturale et environnementale du parti choisi, affichant le choix fort d'être vertueux tant au niveau environnemental qu'énergétique, ne peut qu'apporter un plus à la plateforme aéroportuaire, créant un espace dont tous les éléments forment un tout et non une accumulation disparate.

2.4.2 Avis sur le dossier présenté au public :

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.

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'étude d'impact est conforme aux textes règlementant ces dossiers.

L'analyse de l'état initial prend en compte les différents enjeux et sensibilités qui pourraient avoir des conséquences éventuelles sur le projet. Ils sont classés de nul, faible, moyen à fort.

Les principaux enjeux environnementaux concernent :

- La qualité des eaux de la Rivière des Pluies et de la zone côtière, maintien de la qualité des eaux pluviales rejetées dans la rivières des Pluies sous réserve de la réalisaiton de deux intercepteurs amont RN2.
- Les risques inondation au niveau des points bas du secteur.
- Risques d'échouage pour des espèces protégées sensibles aux éclairages (Puffin de Baillon, Puffin du Pacifique et Pétrel de Barrau).
- Présence de colonies de chauves-souris (Petits Molosses et Taphien de Maurice) espèces protégées.
- Zone à vocation aéroportuaire qui s'étend sur 260 hectares. 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.
- La limitation des nuisances, bruit, qualité de l'air et trafic.

- Les risques industriels, avec la 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.
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.
- La réduction des gaz à effet de serre et l'atteinte des engagements nationaux pris en la matière.

L'évaluation des principaux impacts du projet en phase travaux, a été menée avec sérieux et reprend de façon approfondie tous les thèmes et les effets qui peuvent les affecter durant la phase travaux, en précisant à chaque fois quelles seront les mesures d'évitement et de réduction et les impacts résiduels qui en résulteront.

En effet, Les impacts créés par le chantier peuvent être lourds de conséquences pour le milieu naturel comme pour le cadre de vie. 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'ordonnement des travaux. 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.

Les impacts les plus forts vont concerner : les sols et sous-sols, les eaux souterraines et superficielles, le patrimoine naturel, la faune et la flore terrestre, milieux dulcicoles et marins proches, le paysage, risque de perturbations des usagers et travailleurs de la plateforme, la qualité de l'air, le risque de détérioration du petit patrimoine, le risque de pollution majeure lors des travaux sur ou à proximité de l'oléoréseau, la consommation d'eau et d'électricité, les déchets de chantier et les émissions de GES. Pour tous ces impacts des mesures d'évitement et de réduction sont proposées, très détaillées. Les impacts résiduels après ces mesures sont qualifiés de faibles

L'évaluation des principaux impacts du projet en phase 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. Notamment en ce qui concerne la faune terrestre avec la densification du réseau d'éclairage, sur la qualité de l'air par le risque de concentration de polluants atmosphériques dans le bâtiment de d'exposition du public, sur le bruit car bâtiment essentiellement en ventilation naturelle, avec le risque que le personnel et les usagers de l'extension soient exposés aux nuisances sonores issues des avions, les risques industriels avec l'extension de l'oléoréseau, la consommation électrique, sur le climat par la production indirecte de gaz à effet de serre et sur la santé. Pour chaque impacts bruts, les mesures d'évitement et de réduction sont très détaillées.

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. Cependant à la suite de l'observation de la Société d'Etudes Ornithologiques de la Réunion (SEOR) notamment en ce qui concerne les échouages de certains individus liés à la pollution lumineuse, la SA ARRG s'engage à mettre en œuvre des mesures compensatoires au risque d'échouage résiduel. Cet engagement devra se trouver dans l'évaluation environnementale du Schéma Général de Composition (SCG) de la plateforme aéroportuaire qui est en cours d'élaboration.

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 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.

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 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.

Sur l'avis de l'Autorité Environnementale et les réponses du Maître d'Ouvrage (MO) :

L'Autorité Environnementale (AE) n'a pas émis d'avis. Elle a juste fait des recommandations. Dont les principales concernent :

- *Elle recommande 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.

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.

- *Sur la gestion des eaux pluviales et le risque inondation au point bas du projet en cas de non réalisation des intercepteurs amont RN*

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. En effet le réseau évacuation des eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire est dimensionné pour une crue vicennale mais pas centennale. La gestion des eaux pluviales est un des problèmes majeurs pour le bon fonctionnement de la nouvelle aérogare.

- *Sur le raccordement du réseau d'eaux usées à la station du Grand Prado et le suivi de la qualité des eaux,*

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

Pour le suivi de la qualité des eaux, 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.

- *Sur les protections des colonies de chauves-souris en demandant la requalification à un niveau plus élevé de l'enjeu du projet sur ces populations pour la phase chantier*

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 la biodiversité 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.**

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.

2.5 Avis sur la participation et les observations du public

Au cours de cette enquête publique je n'ai reçu personne durant les 6 permanences que j'ai tenu, 3 permanences du 26/02/2020 au 17/03/2020 et 3 autres du 15/06/2020 au 29/06/2020.

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

Une personne m'a fait une observation orale.

Deux observations ont été portées sur le l'adresse courriel dédiée à l'enquête sur le site internet de la préfecture.

Cette enquête s'est déroulée de façon atypique, commencée le 26 février 2020 elle s'est terminée le 29 juin 2020, avec une interruption pour cause de pandémie du 17 mars 2020 au 15 juin 2020. Le premier tour des élections municipales a eu lieu le 14 mars 2020 durant la première période de l'enquête, puis la deuxième période a eu lieu en fin de déconfinement. Ce qui peut expliquer en partie le désintérêt du public pour ce projet. Je considère cependant, que cette enquête a souffert d'un manque de communications de la part de l'autorité organisatrice comme du maître d'ouvrage qui se sont contentés de ne faire que la publicité légale malgré mes demandes de plus d'informations du public.

Il aurait été intéressant d'avoir une évaluation chiffrée du nombre de vues du dossier sur les sites internet de la préfecture et de l'aéroport ce qui aurait permis de se rendre compte de l'intérêt du public.

Observation portée sur le registre d'enquête de la mairie centrale :

Elle concerne l'erreur de numéro de Permis de Construire dont fait référence l'arrêté préfectoral n°2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020. J'ai fourni une explication très détaillée dans le chapitre composition du dossier du rapport.

Pour la première période : 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.

Pour la deuxième période : à ma demande le MO a envoyé à l'autorité organisatrice le récépissé de dépôt du Permis de construire, permettant à cette dernière de rédiger le nouvel arrêté préfectoral de reprise d'enquête n° 2020-1867/SG/DRECV du 26 mai 2020 avec le bon numéro de PC.

Observation orale reçue en fin de permanence à la mairie annexe de Rivière des Pluies :

La personne rencontrée a déploré le manque de communication sur l'enquête publique.

Observations déposées sur le site Internet de la préfecture :

-Une des observations exprime un avis très favorable à la réalisation du projet qui va générer des emplois, et a une belle architecture.

-L'autre observation émane de la Société d'Etudes Ornithologiques de la Réunion (SEOR) qui s'inquiète de la non prise en compte dans l'étude d'impact de certaines espèces d'oiseaux protégées. Des risques d'échouage qui risquent d'augmenter avec l'augmentation des éclairages prévue dans le projet. **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.**

Observations du commissaire enquêteur :

D'un commun accord avec le MO, je lui ai posé des questions au fur et à mesure de l'enquête, questions dont les réponses qui m'ont été apportées m'ont permis de mieux comprendre le dossier et d'affiner mon information en ce qui concerne notamment la problématique des eaux pluviales.

2.6 Avis sur les réponses aux observations du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a répondu à toutes les questions du public, apportant une réponse détaillées (16 pages) à l'observation de la SEOR en prenant dans sa réponse de réels engagements, qui devront être actés rapidement afin qu'ils ne restent pas à l'état de promesse.

Les réponses aux observations du commissaire enquêteur, sont toujours précises apportant des éclairages sur des points précis, les pièces complémentaires fournies sont un plus pour une meilleure compréhension du dossier, et apportent des justifications à des choix pris pour l'élaboration du projet. Le MO a répondu toujours avec beaucoup de diligence aux questions que j'ai pu poser aussi bien par écrit que oralement.

3- CONCLUSION MOTIVEE

En m'appuyant sur les éléments ci-dessus, mon avis est motivé par les arguments suivants :

1 - La vocation aéroportuaire du site a commencé en 1929 avec l'atterrissage du premier avion sur l'île, la création de la première piste en 1946 et la construction de la première aérogare en 1951. Au fil des années l'aéroport a évolué pour s'adapter aux contraintes de l'aviation civile. Il est aujourd'hui le 10^{ème} aéroport français en nombre de passagers. Pour les réunionnais, l'aéroport a une identité forte, il est leur lien avec le reste du monde. Il a connu un trafic passagers en augmentation constante, et ce jusqu'à la crise du COVID-19 qui met à mal toute l'aviation mondiale. Certains aéroports qui avaient des projets d'agrandissement ou de restructuration les ont reportés comme par exemple le terminal 4 à Roissy ou l'aéroport de Bordeaux. En ce qui concerne le projet d'extension Ouest de l'aérogare passagers de l'aéroport de la Réunion, le Directoire et les Actionnaires ont entériné le fait que le projet d'extension d'aérogare se ferait bel et bien. Certains aménagements qui avaient été prévus comme l'extension de l'oléoréseau se feront plus tard. Ce projet est rendu nécessaire notamment par l'obligation de mise aux normes du système tri bagages qui si il n'est pas réalisé d'ici juillet 2022 ferait perdre à l'aéroport sa qualification d'aéroport international. Il doit également bénéficier de fonds FEDER sous réserve que le permis de construire soit accordé avant décembre 2020.

Totalement justifié avant la pandémie par l'augmentation prévue du nombre voyageurs d'ici 2025, pour l'instant la reprise du trafic aérien reste très aléatoire et dépend totalement de l'évolution du virus. Pourtant la Réunion de par sa situation isolée dans l'océan Indien se doit d'avoir une infrastructure aéroportuaire qui pourra répondre aux enjeux futurs d'évolution du trafic, par le développement de destinations au-delà du marché métropolitain naturel. La diversification des destinations internationales deviendrait un atout pour le développement de l'économie régionale.

Le pari affiché de la SA ARRG, de faire de ce projet une vitrine de la Réunion, par la qualité architecturale et environnementale du parti choisi, affichant le choix fort d'être vertueux tant au niveau environnemental qu'énergétique, ne peut qu'apporter un plus à la plateforme aéroportuaire, créant un espace dont tous les éléments forment un tout et non une accumulation disparate.

2 - 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'étude d'impact est conforme aux textes règlementant ces dossiers.

L'analyse de l'état initial prend bien en compte les différents enjeux et sensibilités qui pourraient avoir des conséquences éventuelles sur le projet.

L'évaluation des principaux impacts du projet en phase travaux, a été menée avec sérieux et reprend de façon approfondie tous les thèmes et les effets qui peuvent les affecter durant la phase travaux, en précisant à chaque fois quelles seront les mesures d'évitement et de réduction et les impacts résiduels qui en résulteront.

En effet, Les impacts créés par le chantier peuvent être lourds de conséquences pour le milieu naturel comme pour le cadre de vie. 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'ordonnement des travaux. 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'évaluation des principaux impacts du projet en phase 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.

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.

Cependant à la suite de l'observation de la Société d'Etudes Ornithologiques de la Réunion (SEOR) notamment en ce qui concerne les échouages de certains individus liés à la pollution lumineuse, la SA ARRГ s'engage à mettre en œuvre des mesures compensatoire au risque d'échouage résiduel

En effet, depuis la création d'un service environnement en 2012, la SA ARRГ 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 SAARRГ 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 –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. La SA ARRG a pris toutes les dispositions pour limiter le risque inondation mais les dispositifs mis en place sont calibrés pour une crue vicennale et non une crue centennale. La zone aéroportuaire ne pouvant supporter un dispositif plus important que celui mis en place, le problème ne pourra être solutionné que par la réalisation des deux intercepteurs amont RN2, qui relèvent depuis début janvier 2020 de la compétence de la CINOR.

4. Le dossier mis en enquête publique et la procédure de cette dernière sont conformes à la réglementation en vigueur et aux divers arrêtés préfectoraux s'y afférents, 1^{er} arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique n° 2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020 (enquête publique du 26 février 2020 au 30 mars 2020) puis 2^{ème} arrêté préfectoral de suspension d'enquête dans le cadre du confinement lié à la pandémie COVID-19, arrêté préfectoral n° 2020-439 SG/DRECV du 17 mars 2020 et enfin 3^{ème} arrêté préfectoral de reprise d'enquête n° 2020-1867/DG/DDRECV du 26 mai 2020 (Enquête publique du 15 juin 2020 au 29 juin 2020)

5 - L'affichage et la publicité réglementaire pour cette enquête ont bien été réalisés. Cette enquête publique aurait mérité un effort d'information du public plus conséquent, compte tenu de l'importance de ce projet tant par sa superficie que par son coût et du déroulement de l'enquête publique qui pour la première partie a eu lieu durant le premier tour des élections municipales et, pour la deuxième période en plein déconfinement.

6 – Le maître d'ouvrage a répondu clairement et avec force détails en mettant à disposition des études complémentaires à toutes les observations du public, du commissaire enquêteur et aux recommandations de l'Autorité Environnementale. Il s'est engagé à réaliser une évaluation environnementale du Schéma de Composition Générale qui permettra d'évaluer toutes les incidences environnementales de toutes les opérations déjà réalisées et celles à venir.

Pour toutes ces raisons et en conclusion :

-Après avoir étudié le dossier soumis à enquête, après mes diverses consultations, après mes visites sur le site.

-Après avoir assuré les permanences en Mairie centrale de Sainte-Marie et Mairie annexe de Rivière des pluies aux heures et aux jours entérinés par les Arrêtés du Préfet de la Réunion n° 2020-210/SG/DRECV du 6 février 2020 et n° 2020-1867/DG/DDRECV du 26 mai 2020.

EN CONCLUSION : Ce projet, est l'aboutissement de travaux de mise aux normes et de d'amélioration de la plateforme aéroportuaire depuis 2011. Il se justifie par l'augmentation prévue du nombre voyageurs d'ici 2025, et la saturation de l'aérogare actuelle qui ne peut plus accueillir les passagers dans des conditions optimale. Il est rendu nécessaire par l'obligation de mise aux normes du système tri bagages qui si il n'est pas réalisé d'ici juillet 2022 ferait perdre à l'aéroport sa qualification d'aéroport international. Il doit également bénéficier de fonds FEDER sous réserve que le permis de construire soit accordé avant décembre 2020.

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.

J'estime que ce projet présenté par la SA ARRG respecte les réglementations en vigueur, que les différentes études présentes dans le dossier par leur sérieux font preuve d'un réel souci de tout mettre en œuvre pour la bonne réalisation de cette extension ouest de l'aérogare. En conséquence je donne un **AVIS FAVORABLE** 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. Avis assorti de deux recommandations.

1. Que les mesures compensatoires associées au risque d'échouage résiduel d'oiseaux soit actées rapidement et soient bien inscrites dans l'évaluation environnementale du Schéma de composition Générale qui est en cours d'élaboration
2. Que les riverains et les usagers de la plateforme aéroportuaire soient associés et prévenus des désagréments ponctuels liés au chantier.

Fait à Saint-François, le 21 juillet 2020
Le commissaire enquêteur
Béatrice Vittoz

