

Maîtrise d'ouvrage		Dossier d'étude						
 <p>AÉROPORT DE LA RÉUNION ROLAND GARROS</p>								
Conducteur d'opération		Document						
 <p>ICADE Institut de l'Aviation de la Réunion</p>  <p>sodiac Région Réunion</p>		<p>12/11/2018</p> <p><b>DECLARATION D'INTENTION DE PROJET</b></p> <p>Article L.121-18 du Code de l'Environnement</p>						
Maîtrise d'œuvre		Projet						
 <p>AIA ARCHITECTES</p>  <p>O&amp;A</p>  <p>AIA ENVIRONNEMENT</p>  <p>ATEA ATELIER D'AMÉNAGEMENT</p>  <p>AIA INGENIERIE</p>  <p>INCOM INGENIERIE - CONCEPTION - MATRISE</p>  <p>inset</p>  <p>Airport Development AD-ET Engineering &amp; Training</p>		<p>AÉROPORT DE LA RÉUNION ROLAND GARROS</p> <p>Extension et restructuration de l'aérogare passagers et des infrastructures côté piste</p> 						
Projet	Phase	Émetteur	Discipline	Bâtiment	Niveau	Type	Numérotation	Indice
EOAP	AUT	AIA	ENV	SIT	TN	NOT	4002	01

**Suivi des versions du document**

Indice	Date	Rédacteur	Vérification / Validation	Commentaire
00	25/10/2018	J. PAILLUSSEAU	B. TESSIER / Y. DOSSEUL	Document initial
01	12/11/2018	J. PAILLUSSEAU	B. TESSIER / Y. DOSSEUL	Prise en compte remarques ARRG



## 1 PRÉAMBULE

### 1.1 Contexte et objectifs du dossier

Dans le cadre de son vaste programme de développement entamé en 2011, la Société Anonyme Aéroport de La Réunion Roland Garros (SA ARRГ) prévoit la réalisation d'une Extension Ouest de l'Aérogare Passager (EOAP) qui portera sa capacité de 2,3 millions de passagers par an aujourd'hui à 3,2 millions en 2022.

Ce **projet ne rentre pas dans le champ de compétence de la Commission Nationale du Débat Public**. Il fait en revanche l'objet d'une **évaluation environnementale** en application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement (Étude d'impact) et bénéficie **d'investissements publics qui dépassent les 5 millions d'euros**.

Compte tenu de ces critères, le maître d'ouvrage doit publier une déclaration d'intention de projet (créée par l'Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 puis codifiée à l'article L.121-18 du code de l'Environnement) avant tout dépôt de demande d'autorisation (Permis de construire, Enquête publique).

Cette déclaration d'intention a pour objectif d'informer le public sur l'objet du projet, les modalités de son élaboration ainsi que les conditions dans lesquelles le public y sera associé.

Elle permet de mettre en œuvre un droit d'initiative activé par le public, une ou plusieurs associations agréées ou une collectivité territoriale/EPCI (précisions à l'article L.121-19 du Code de l'Environnement) pour demander au Préfet l'organisation d'une concertation préalable.

Le droit d'initiative s'exerce dans un délai de 4 mois suivant la publication de la déclaration d'intention selon les modalités figurant à l'article L.121-19 et aux articles R.121-26 à R.121-28 du code de l'environnement.

Le Préfet décide de l'opportunité d'organiser une concertation préalable selon les modalités des articles L.121-16 et L.121-16-1 et, dans ce cas, fixe la durée et l'échelle territoriale de la participation qui sera mise en œuvre. Sa décision est motivée et rendue publique dans un délai maximum d'un mois à compter de la réception de la demande.

### 1.2 Contenu du dossier

Cette déclaration d'intention comporte, conformément à l'article L.121-18 du Code de l'Environnement, les éléments suivants :

- 1°) Motivations et raisons d'être du projet
  - A - Renseignements administratifs
  - B - Localisation
  - C - Contexte et motivations
  - D - Autorisations nécessaires au projet
- 2°) Description succincte du projet
  - A – Les projets structurants de l'aéroport
  - B – Le projet d'extension Ouest de l'aérogare
- 3°) Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet
- 4°) Aperçu des incidences potentielles du projet sur l'environnement
- 5°) Solutions alternatives envisagées
- 6°) Modalités envisagées d'information préalable du public

## 2 MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

### 2.1 Renseignements administratifs

La concession de l'Aéroport de La Réunion Roland Garros (ARRG), confiée depuis 1965 à la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion, a été transmise en 2011 pour trente-huit ans, à la Société Anonyme Aéroport de La Réunion Roland Garros (SA ARRG).



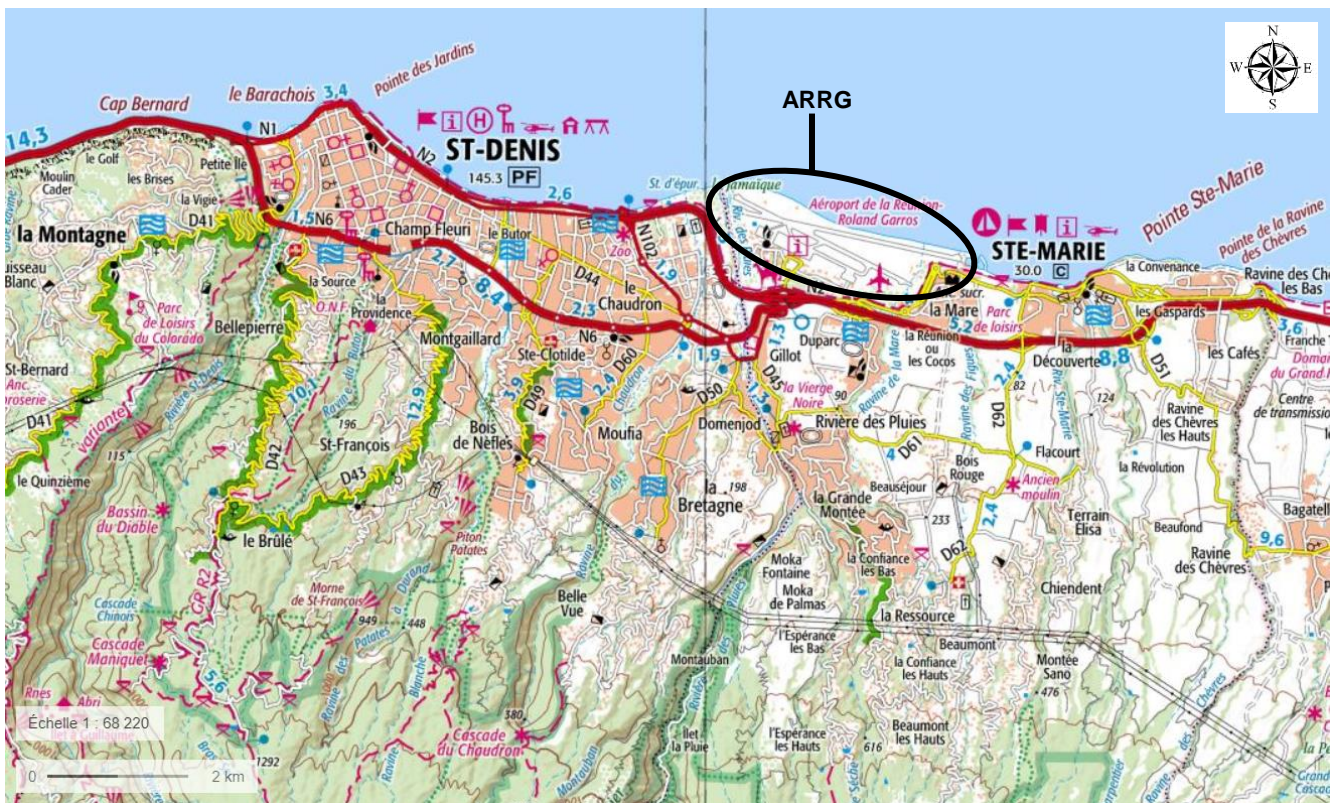
Nom : Aéroport de la Réunion Roland Garros  
Forme juridique : Société Anonyme  
N° SIREN : 528 194 434  
N° APE : 5223Z  
Adresse du siège : 74 Avenue Roland Garros – 97438 SAINTE-MARIE  
Téléphone : 02 62 48 81 81  
[www.reunion.aeroport.fr/](http://www.reunion.aeroport.fr/)

Son directoire a été nommé le 13 décembre 2016 pour cinq ans par le conseil de surveillance. Il est présidé par Guillaume Branlat.

### 2.2 Localisation

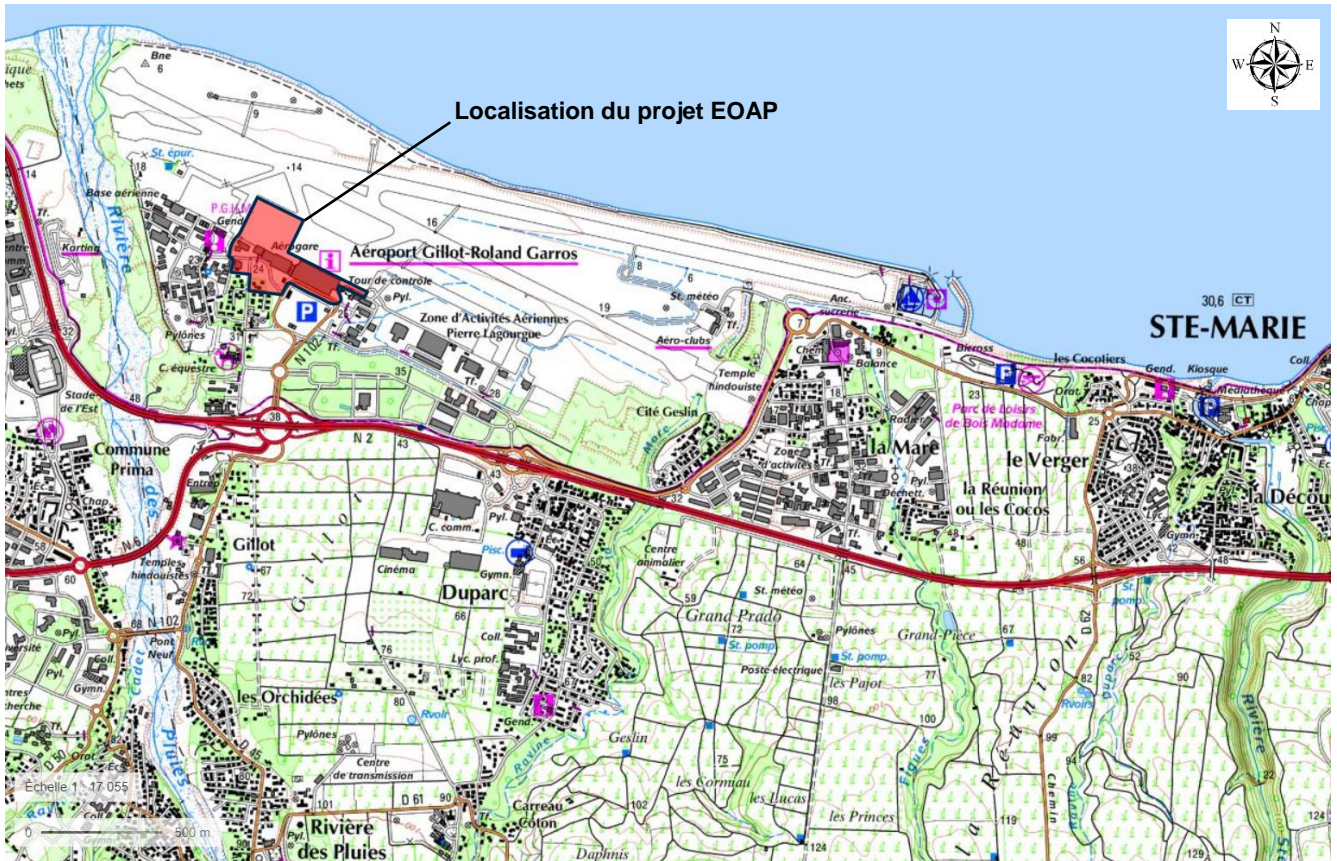
L'Aéroport de La Réunion Roland Garros (ARRG) se trouve au Nord du département de La Réunion, sur le territoire communal de Sainte-Marie, à l'Est du Chef-lieu.

Figure 1 : Localisation de l'ARRG



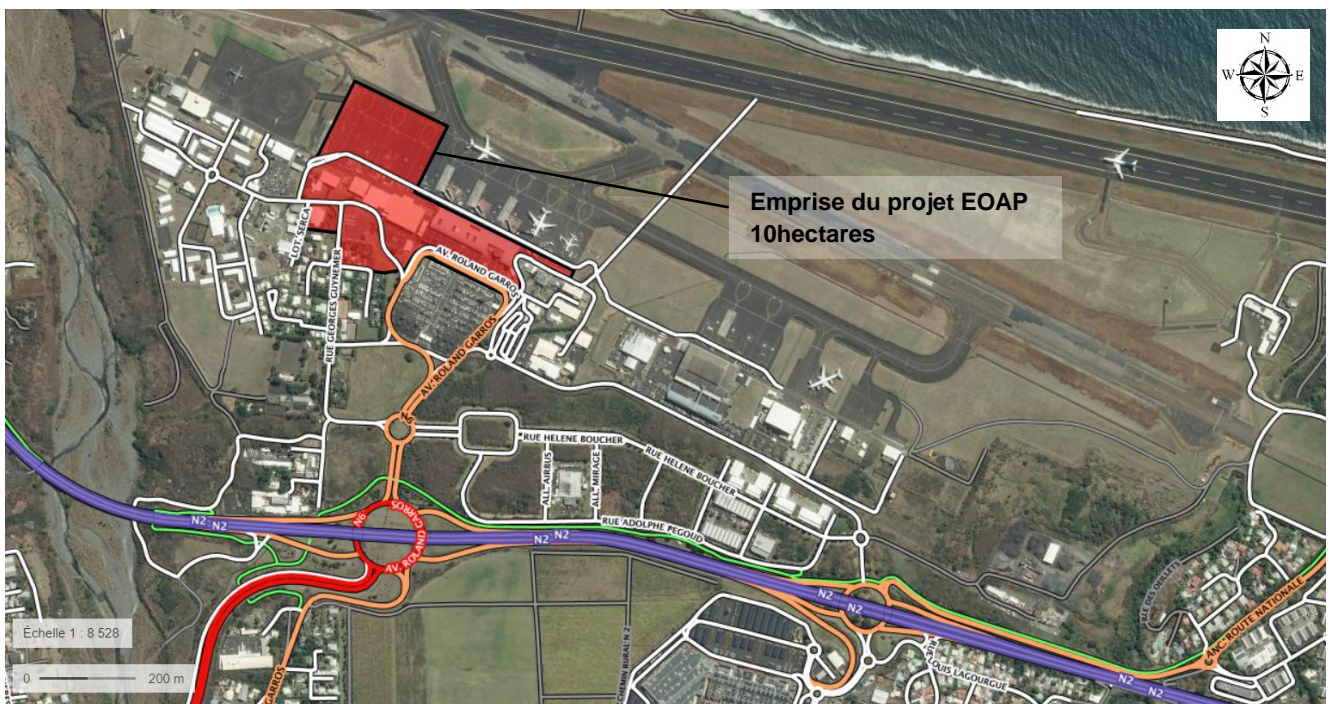
Sources : Géoportail, IGN Scan100

Figure 2 : Localisation du site d'étude à l'échelle de la commune



Sources : Géoportail, IGN Scan25, ARRГ

Figure 3 : Délimitation du projet EOAP et accès



Sources : Géoportail, BDOrtho 2018, ARRГ

Le périmètre de la concession aéroportuaire (263 Ha) est délimité :

- |  |  |
|--|--|
| - À l'Ouest par la Rivière des Pluies ;        | Le centre du site a pour coordonnées : |
| - Au Sud par la route nationale 2 (RN2) ;      | UTM zone 40 S                          |
| - À l'Est par la zone d'activités de La Mare ; | X = 345 550 N                          |
| - Au Nord par l'Océan Indien.                  | Y = 768 940 4 E                        |

Le projet d'EOAP concerne une emprise d'environ 10ha de cette concession.

Le site est accessible depuis la RN2, en empruntant l'avenue Roland Garros (RN6) ou la rue George Guynemer (via allées Dédale ou Icare).

### 2.3 Contexte et motivations

L'ARRG est une infrastructure majeure au service de son territoire et un outil essentiel pour La Réunion, son attractivité économique et touristique. Il est la principale porte d'entrée et de sortie pour les voyageurs et une plate-forme logistique d'importance. Il est situé au cœur d'une zone appelée à attirer l'essentiel de la croissance future du Nord-Est de l'île.

Son statut de plate-forme européenne, la seule de cette dimension dans l'Océan Indien et tout l'hémisphère Sud, l'oblige à l'excellence en termes de sécurité, de qualité de service, de gestion de l'environnement et de l'énergie.

Dans un contexte de croissance mondiale du transport aérien, l'ARRG se doit d'anticiper sur les évolutions du trafic en maintenant un haut niveau de performance, conforme aux attentes des compagnies aériennes et des passagers.

L'ARRG n'a cessé de connaître des phases d'aménagement et d'extension au cours des précédentes décennies afin d'accompagner une évolution de trafic qui était de plus de 500 000 passagers par période de dix années.

Entre 2011 et 2016, La SA ARRG a mené un programme de 120 millions d'euros d'investissements qui lui a notamment permis d'adapter ses pistes aux caractéristiques des avions de nouvelle génération et d'augmenter les capacités de son aéroport pour faire face aux pointes de trafic. Un premier projet important a ainsi abouti : celui de la réorganisation du flux des passagers au départ, afin d'améliorer le confort des installations et d'augmenter de manière significative l'offre commerciale au sein de l'aéroport. De même, l'ARRG s'est conformé à une nouvelle norme européenne en dotant les extrémités de ses pistes d'aires de sécurité (RESA).

Malgré cela, l'aéroport actuelle arrivera à saturation, ne permettra plus de gérer les pointes de trafic dans de bonnes conditions et limite le développement de l'activité de manière générale. La croissance du transport aérien amènera l'aéroport à traiter 2,5 millions de passagers vers 2020 puis 3 millions vers 2025. Ses capacités doivent donc s'accroître pour continuer à accueillir dans les meilleures conditions les passagers de demain.

Une nouvelle phase de 180 millions d'euros d'investissements a démarré en 2017 et se poursuivra jusqu'en 2022. L'aéroport a élaboré un plan stratégique baptisé « Welcome » qui balise son action pour les prochaines années. Il affirme l'ambition de la plateforme et a pour point d'aboutissement une extension majeure de son aéroport qui portera sa capacité à 3,2 millions de passagers par an, contre 2,3 millions aujourd'hui.

À cet objectif quantitatif s'ajoute une ambition qualitative. Infrastructure emblématique de La Réunion, l'ARRG se doit d'exprimer et de magnifier l'identité de l'île.

Sur cette période (2016-2022), d'autres chantiers sont et seront menés à bien : l'extension des espaces de stationnement et le réaménagement des accès à la plateforme, la sécurisation de la façade littorale du domaine aéroportuaire, la création d'un nouveau bâtiment pour les activités de maintenance, ...

L'ARRG financera en partie ce programme sur ses fonds propres. En parallèle, il a obtenu le soutien de la Banque Européenne d'Investissement auprès de laquelle il pourra emprunter jusqu'à 100 millions d'euros, à des conditions préférentielles. Comme lors de la phase précédente d'investissements, l'aéroport sollicite également des soutiens publics et peut prétendre à des financements apportés par l'État, le Conseil régional de La Réunion et l'Union européenne dans le cadre du FEDER.

#### **2.4 Autorisations nécessaires au projet**

Le projet d'extension Ouest de l'aérogare passager que porte l'ARRG, est, au regard des aménagements envisagés, soumis à :

- **EVALUATION ENVIRONNEMENTALE (ETUDE D'IMPACT)** au titre de la nomenclature du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement ;
- **EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE** au titre de l'article L.1511-1 du Code des Transports ;
- **ENQUÊTE PUBLIQUE** au titre de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement ;
- **PERMIS DE CONSTRUCTION** au titre des articles L.421-1 et suivants du Code de l'Urbanisme et L.111-1 à 3 du Code de la Construction et de l'Habitation ;
- **AUTORISATION** de construction et d'exploitation pour l'extension de son oléoréseau au titre de l'article L.555-1 du Code de l'Environnement.

### **3 DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET**

Le projet EOAP s'inscrit dans la démarche de l'ensemble des projets structurants de l'ARRG. Ce vaste programme d'aménagement a débuté en 2011 et devrait prendre fin en 2022 avec la réalisation des projet EOAP et celle des accès à l'aérogare, parkings véhicules et aménagement urbains et paysagers.

#### **3.1 Projets structurants déjà réalisés depuis 2012 (Cf. carte de localisation page suivante)**

##### **1 - Nouveau bâtiment devant l'aérogare - mise en activité en 2012**

Un nouveau bâtiment a été construit en 2012 devant la zone d'arrivée de l'aérogare passagers, pour accueillir les agences réceptives, le service parking et un bureau de change.

##### **2 - Extension de la salle d'arrivée - mise en activité en 2013**

La salle d'arrivée a été agrandie de 800 m<sup>2</sup> fin 2012 et a été équipée d'un troisième carrousel à bagages, mis en service en mars 2013 dans cette extension. En décembre 2013, le tapis à bagages principal de la salle d'arrivée a été remplacé.

Figure 4 : Délimitation du projet EOAP et accès



Sources : Google Earth, ARRG



**3 - Réaménagement de la salle d'embarquement - mise en activité en 2013**

Dans la salle d'embarquement, un espace de 350 m<sup>2</sup> en mezzanine a été créé pour accueillir deux nouveaux salons dédiés aux passagers à haute contribution, mis en service en 2013. La librairie-tabac-presse s'est déplacée dans un espace plus vaste, en lieu et place de l'ancien salon Marcel-Goulette, la bijouterie s'est implantée dans l'espace ainsi libéré.

**4 - renforcement et élargissement des chaussées aéronautiques - mise en activité en 2014**

Chantier le plus important de la 1<sup>ère</sup> phase (14 mois de travaux, 47 M€ d'investissement), le renforcement des pistes et taxiways et l'élargissement des accotements s'est terminé en avril 2014. Les balisages au sol ont été entièrement refaits à cette occasion et un nouveau réseau d'assainissement pluvial a été créé. Les chaussées aéronautiques sont désormais adaptées aux caractéristiques des avions de nouvelle génération et en mesure d'accueillir un trafic de très gros porteurs.

**5 - Un 4<sup>ème</sup> poste à passerelles - mise en activité en 2015**

Un quatrième poste d'embarquement / débarquement doté de 2 passerelles télescopiques a été mis en service en juin 2015 à l'Ouest de l'aérogare passagers. Cet équipement, doté d'un système de climatisation performant, doit contribuer à améliorer le confort des passagers, à l'arrivée comme au départ, en limitant les transferts en bus entre l'aérogare et les avions.

**6 - Deux parkings « avion » supplémentaires (pk 16 & 17) - mise en activité en 2014**

Deux nouvelles aires de stationnement « au large » ont été livrées en avril 2014 dans la partie Est de la plate-forme. Ils accueillent les gros porteurs immobilisés entre deux vols long-courriers.

**7 - Extension Est de l'aérogare passagers - mise en activité en 2015**

L'extension Est de l'aérogare passagers, commencée en septembre 2013, est entrée en service en juin 2015. Sur 500 m<sup>2</sup>, elle accueille une quatrième série de 7 banques d'enregistrement, un deuxième tapis de convoyage des bagages de soute et les agences commerciales et bureaux des compagnies aériennes. Cette extension contribue à fluidifier les procédures d'enregistrement aux heures de pointe.

**8 - Aménagements intérieurs de l'aérogare - mise en activité en 2015**

Les travaux d'extension Est se sont accompagnés de divers aménagements au sein des surfaces existantes : renforcement des capacités des points de contrôle des passagers au départ, amélioration du circuit des passagers en transit, création d'une cinquième porte d'embarquement dédiée aux vols sur petits porteurs.

**9 - Construction d'une nouvelle centrale électrique de secours - mise en activité en 2015**

La construction d'une nouvelle centrale électrique de secours a démarré en octobre 2014 sur une ancienne parcelle de la base aérienne. L'installation, mise en service en septembre 2015 permet de doter l'Aéroport d'une centrale deux fois plus puissante que l'installation précédente, qui sera démontée dans le cadre du projet d'extension Ouest de l'aérogare.

**10 - Mise en conformité des réseaux d'eaux pluviales - mise en activité en 2015**

Les travaux de mise en conformité des réseaux d'eaux pluviales ont été lancés en novembre 2014. Ils se sont déroulés en plusieurs phases et chantiers successifs, jusqu'à la fin de l'année 2015. La première phase concernant la zone de piste consista à élargir les réseaux et à créer des séparateurs d'hydrocarbures permettant le traitement des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel. La seconde phase a permis l'extension des réseaux existants, la création d'un nouvel exutoire sur la Rivière des Pluies et celle d'un bassin de rétention de 40 249 m<sup>3</sup> sur le réseau se rejetant à la ravine la Mare.

**11 - Deux nouveaux parkings « avion » (pk 10 & 11) - mise en activité en 2015**

Situés entre les postes de stationnement de l'aérogare passagers et ceux de l'aérogare fret, ces parkings commerciaux sont dimensionnés pour accueillir, chacun, deux moyens porteurs de type B 737-800. Ils peuvent également recevoir des gros et très gros porteurs, y compris ceux en escale exceptionnelle.

**12- Création des RESA - mise en activité en 2017**

Les évolutions récentes de la réglementation aéronautique européenne imposent l'aménagement d'aires de sécurité en bout de pistes, dites RESA (Runway End Safety Areas). Leur réalisation a été achevée fin 2017, conformément à la réglementation. D'une longueur minimale de 90 mètres aux extrémités de chaque piste, elles doivent pouvoir être portées à 240 mètres en prévision d'une évolution réglementaire ultérieure.

**13 - Système d'Information de la concession (logiciels et équipements) - mise en activité en 2018**

Deux Datacenter ont été installés sur la concession : un premier au Fret (fin décembre 2017) et un deuxième dans l'aérogare passagers (mai-juin 2018).

**3.2 Projets structurants en cours et à venir**

**14 - Restructuration de l'aérogare passager existante incluant le projet « Mezzanine » - en cours, mise en service en 2019**

La réorganisation intérieure de l'aérogare existante est en cours depuis fin 2016 avec pour objectifs le traitement efficient des passagers, l'amélioration de son image de marque, l'élargissement du panel des services proposés aux passagers sur la plateforme. L'opération prévoit d'ici 2019, la création d'un duty free, d'une mezzanine avec restauration, de locaux compagnies et d'un nouveau comptoir d'accueil, la refonte des commerces, la création de la cascade, et l'extension Est de la salle d'embarquement.

**15 - Raccordement de la station d'épuration - mise en service en 2019**

En 2019, un ouvrage de raccordement sera construit dans la partie Ouest du domaine aéroportuaire, près de la Rivière des Pluies pour relier la station d'épuration de l'aéroport à celle du Grand-Prado.

**16 - Relocalisation des ateliers de maintenance - mise en service en 2019**

Le projet du pôle de maintenance prévoit la construction d'ici fin 2019 de trois bâtiments de type industriel d'environ 3 500 m<sup>2</sup> destinés à la maintenance des aéronefs et comprenant chacun un atelier, une annexe de deux blocs à destination de stockage et d'archives et une aire extérieure pour les manœuvres de livraison et circulation de véhicules.

**17 - Renforcement du littoral - mise en service en 2022**

Il a été décidé d'inclure au programme de création des RESA le renforcement et la stabilisation du dispositif de protection du littoral bordant le domaine aéroportuaire.

**18 - Extension Ouest de l'aérogare passagers et aménagements urbains**

Objet de la présente déclaration d'intention, l'extension de l'aérogare passagers vers l'Ouest débutera en 2020 pour une mise en service en 2022. L'aérogare future pourra accueillir 3,2 millions de passagers par an et un trafic de très gros porteurs. Le projet intègre de nouveaux aménagements urbains et affiche un objectif de haute qualité environnementale. Il est décrit plus en détail dans le chapitre suivant.

**19 - Parc et Accès - mise en service en 2020**

En parallèle au projet d'extension de l'aérogare, l'ARRG a lancé un programme d'amélioration et de diversification de son offre de stationnement et de modification de ses accès publics. La capacité globale des espaces de stationnement sera augmentée de 60 %. Un parking réservé aux deux roues, desservi par une piste cyclable, sera également créé. Les travaux seront programmés en plusieurs phases, à partir de la fin 2018 et jusqu'à la mi-2020. Un nouveau bâtiment de 12 000m<sup>2</sup> sera réalisé pour les sociétés de location et commerces, et le bâtiment actuellement occupé deviendra celui des agences réceptives et du service d'exploitation des parkings.

**20 - Pôle Multimodal - mise en service conditionnée par projet RRTG**

En lien avec la création du RRTG (Réseau Régional de Transport Guidé), il y a volonté d'implanter un pôle multimodal au cœur de la zone aéroportuaire, entre les parkings accompagnants et longue durée. Ce pôle accueillera en plus du RRTG, les stationnements des bus de transports en commun urbain (Citalis) et interurbain (Cars Jaunes) et des cars des tour-opérateurs. Le mode de transport du RRTG n'est pas acté à ce jour.

**21 - Pôle énergie - mise en service en 2020**

Le projet Pôle Energie consiste en une redéfinition de l'architecture de distribution électrique primaire de l'aérogare. Il comprend la création de postes de transformation devant alimenter tout le bâtiment aérogare, y compris l'extension ouest.

**22 - Ferme photovoltaïque - mise en service en 2019 (phase 1) et 2020 (phase 2)**

Dès 2019, une centrale photovoltaïque sera mise en service sur la toiture de l'aérogare actuelle. L'électricité produite sera dédiée à la consommation de l'aéroport. Ses 3 000 m<sup>2</sup> de panneaux contribueront, en absorbant le rayonnement solaire, à abaisser la température intérieure du bâtiment.

**23 - Construction d'un nouveau dépôt de carburacteur - mise en service après 2025**

Un nouveau dépôt de carburacteur verra le jour à l'extrémité Est de la concession aéroportuaire et entrera en service en 2025. Il remplacera le dépôt actuel, sous-dimensionné par rapport à la croissance prévisible des besoins de stockage.

### 3.3 Présentation du projet EOAP

L'Aéroport de La Réunion Roland Garros a décidé de confier la maîtrise d'œuvre de sa nouvelle aérogare passagers au groupe AIA Life Designers.

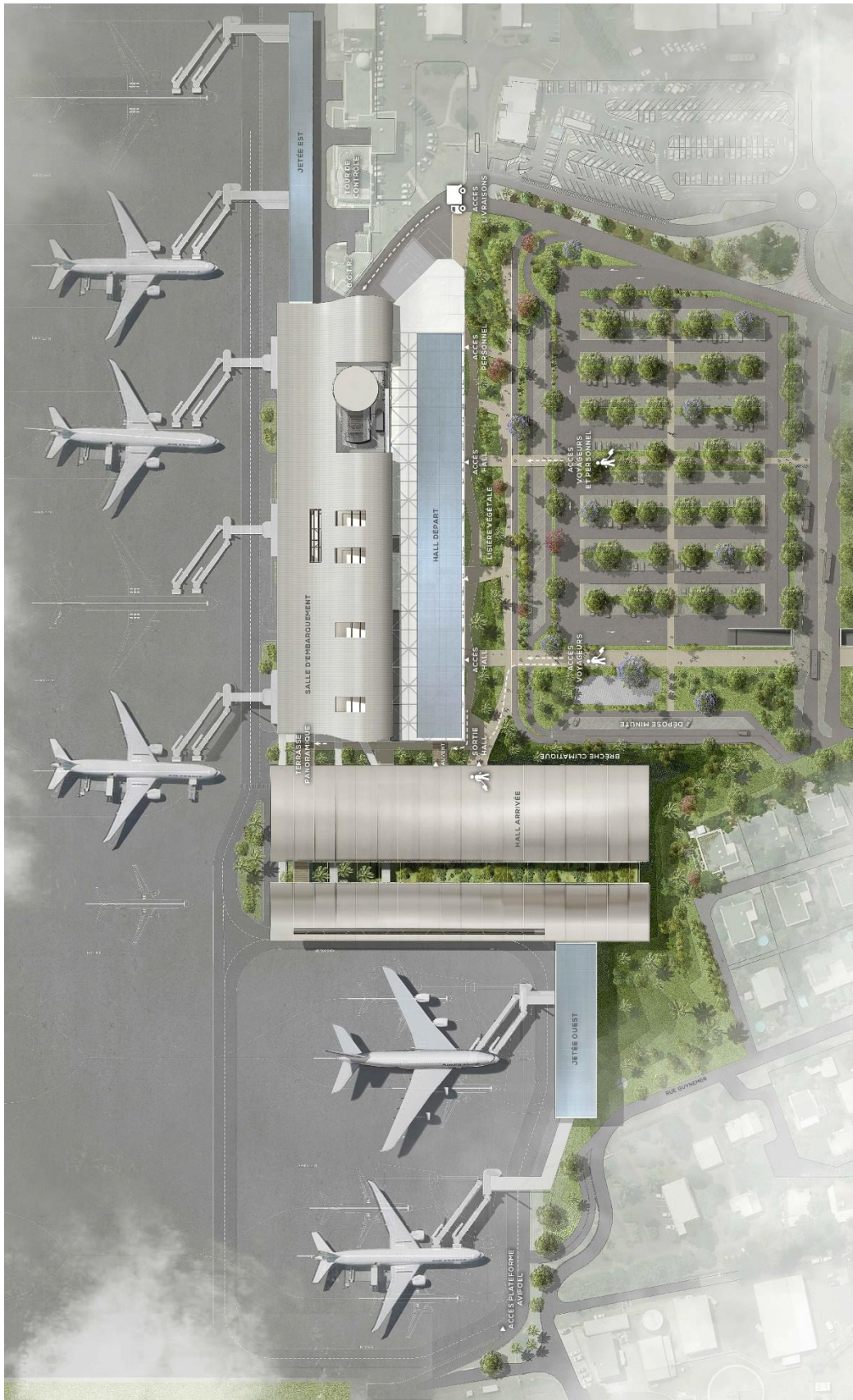
Le projet consiste à créer un nouveau bâtiment, à l'Ouest de l'aérogare existante, sur environ 20 500 m<sup>2</sup> et trois niveaux, à réhabiliter et agrandir l'aérogare actuelle et à créer une esplanade paysagère largement végétalisée devant les bâtiments.

Les deux bâtiments 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.

Deux jetées seront construites, à l'Est et à l'Ouest des installations, pour créer de nouveaux accès aux avions, via des passerelles.

Figure 5 : Plan masse



Source : AIA Life Designers

Au terme de l'opération, en 2022, l'aéroport Roland Garros sera doté de :

- 40 banques d'enregistrement (12 supplémentaires) ;
- 7 postes de contrôle de police et un dispositif de contrôle automatisé PARAFE (6 actuellement) ;
- 8 lignes de contrôles de sûreté (4 actuellement) ;
- 4 carrousels de livraison des bagages (3 actuellement) ;
- un nouveau système de tri et contrôle des bagages ;
- 7 postes d'accès aux avions connectés (4 actuellement) ;
- une salle d'embarquement de 4 000 m<sup>2</sup> (1 700 m<sup>2</sup> actuellement) ;
- une salle de livraison des bagages de 3 880 m<sup>2</sup> (1780 m<sup>2</sup> actuellement) ;
- 8 postes de contrôle de police à l'arrivée (2 actuellement) ;
- 700 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales supplémentaires.

Figure 6 : Vue 3D d'ensemble de l'aérogare passagère existante et de son extension Ouest



Source : AIA Life Designers

### **NOUVELLE AÉROGARE DÉDIÉE AUX ARRIVÉES**

Le nouveau bâtiment, perpendiculaire à l'aérogare actuelle, se composera de trois niveaux.

- Niveau 0 (niveau des pistes) : tri des bagages au départ et livraison des bagages à l'arrivée ;
- Niveau 1 (niveau de l'esplanade publique) : salle de livraison des bagages à l'arrivée, contrôle des douanes et agences réceptives ;
- Niveau 2 (niveau de la galerie d'arrivée) : filtre et processus sûreté.

Une jetée prolongera le bâtiment, en direction de l'Ouest, côté pistes. Elle abritera une galerie d'accès à deux postes à passerelles et deux parkings avions nouvellement créés (gros porteurs). Ces 2 postes seront équipés de PIT de ravitaillement des avions. A ce titre, une extension de l'oléoréseau existant (Propriété de la SA ARRG mais exploité et sous la responsabilité d'AVIFUEL) sera réalisée. Le tarmac existant en enrobé en amont des nouveaux postes sera renforcé.

La salle de livraison sera dotée de quatre carrousels à bagages, et un pouvant accueillir les bagages hors format. Les façades vitrées mettront en valeur le paysage des montagnes. Les passagers auront une vue complète sur le canyon végétalisé qui séparera les deux pans de la toiture.

Le bâtiment sera bordé par une vaste esplanade, largement végétalisée. Des protections contre le soleil et la pluie seront aménagées pour abriter le public venant attendre les passagers à l'arrivée.

A la jonction de l'aérogare actuelle et du nouveau bâtiment, à l'étage supérieur (niveau 3) une terrasse panoramique offrira au public une vue sur les pistes, les avions et l'océan. Elle sera accessible à partir de la salle « kiss & fly » (avant les contrôles) et de l'esplanade extérieure, via un escalier.

La construction du nouveau bâtiment nécessitera le dévoiement ponctuel de la rue Guynemer (voirie et réseaux sur une centaine de mètres) et de l'ensemble des réseaux présents dans l'emprise du projet d'extension.

Figure 7 : Vue 3D de la façade Est du futur hall d'arrivée



Figure 8 : Vue 3D de l'intérieur du futur hall d'arrivée



Source : AIA Life Designers

## **L'AÉROGARE ACTUELLE AGRANDIE ET DÉDIÉE AUX DÉPARTS**

L'extension de l'aéroport inclut une réhabilitation de l'aérogare actuelle, qui va impacter deux niveaux :

- Le niveau 0 (niveau des pistes), où les espaces de bureaux abritant les opérations des vols et la supervision du tri bagages seront réorganisés ;
- Le niveau 1, qui sera agrandi.

Dans le projet final, les façades Nord et Est seront rénovées. La façade Sud du bâtiment sera déplacée de plusieurs mètres de manière à offrir de l'espace supplémentaire dans le hall public et devant les banques d'enregistrement.

Le linéaire extérieur sera remplacé par un parvis végétalisé qui entre à l'intérieur de l'aérogare. Les plantes tropicales viendront renforcer l'identité réunionnaise de l'ensemble, autour des emblématiques piliers-fougères imaginés par le créateur de la première aérogare, l'architecte Wladimir Frizel en 1976.

12 banques d'enregistrement supplémentaires seront créées, dans le prolongement Ouest de la ligne existante, pour anticiper sur la croissance du trafic.

La salle d'embarquement actuelle sera conservée mais agrandie dans son prolongement Ouest et s'étendra désormais sur 4 000 m<sup>2</sup> en intégrant les jetées. Elle pourra accueillir jusqu'à 14 portes d'embarquement.

Une jetée prolongera le bâtiment, en direction de l'Est, côté piste. Elle abritera une galerie d'accès à deux postes à passerelles nouvellement créés et à deux parkings avions.

L'aérogare actuelle, désormais dédiée aux départs, sera connectée au nouveau bâtiment « Arrivées » par des galeries aménagées aux niveaux 1 et 2. La nouvelle configuration intérieure des installations permettra la création de surfaces commerciales supplémentaires.

*Figure 9 : Vue 3D de l'intérieur de l'aérogare existante réhabilitée en hall de départ*



Source : AIA Life Designers

Figure 10 : Vues 3D de la façade SUD



Source : AIA Life Designers



Figure 11 : Vue 3D de la façade NORD



Source : AIA Life Designers

### **UNE AÉROGARE À BASSE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE**

La maîtrise de l'impact environnemental de l'ARRG est une des orientations prioritaires de la Société aéroportuaire, depuis sa création en 2011. Dès l'origine du projet d'extension de l'aérogare, la volonté de concevoir de nouvelles installations exemplaires s'est affirmée.

Conformément à l'ambition bioclimatique et à l'objectif chiffré d'une consommation finale des installations futures limitée à 135 kWh par m<sup>2</sup> et par an (seuil très bas pour des bâtiments aéroportuaires), le projet prévoit un large recours à la ventilation naturelle. La climatisation sera réservée aux zones fermées appelées à recevoir une forte densité de public : passerelles et jetées, salle d'embarquement. Climatisation et ventilation pourront être combinées dans certaines zones intermédiaires.

Pour atteindre son objectif, l'ARRG s'appuie sur la méthode PREBAT-Réunion que l'ADEME a initié il y a une dizaine d'années et qui vise à offrir un niveau de confort acceptable par les usagers en utilisant l'énergie le plus rationnellement possible.

Les solutions retenues consistent à exploiter au mieux les alizés, l'ARRG étant un des secteurs de La Réunion les plus régulièrement ventilés. La nouvelle aérogare sera donc positionnée face à l'Est, d'où viennent les vents dominants. La façade ouvrante, équipée de jalousies réglables, laissera entrer l'air au niveau 0 (salle de tri bagages) et au niveau 1 (salle de livraison des bagages). À mesure qu'il se réchauffera, l'air intérieur s'évacuera ensuite de la salle de tri bagages par les ouvertures côté pistes, et de la salle de livraison des bagages par un « canyon » central, ouverture longitudinale et végétalisée qui séparera les deux pans de la toiture. L'ondulation de ces derniers créera, au contact du vent extérieur, un phénomène dépressionnaire qui contribuera à l'extraction de l'air chaud par le canyon. Sous le canyon, des brasseurs d'air de grande dimension pourront être actionnés pour contribuer au confort thermique de la salle.

L'aérogare existante est déjà équipée de dispositifs qui évitent le recours à la climatisation : ouvertures dans les façades, brasseurs d'air et puits dépressionnaires en toiture. Afin de préserver cette ventilation naturelle, qui a permis d'améliorer de manière significative le confort thermique du hall public, la nouvelle aérogare sera séparée du bâtiment existant pour laisser circuler l'air. La végétalisation importante des abords des bâtiments contribuera également à abaisser la température intérieure.

Figure 12 : Coupe transversale de l'extension et principe de ventilation naturelle



Source : AIA Life Designers

## **RESEAUX**

### **Alimentation eaux potable :**

Une conduite d'alimentation souterraine sera réalisée depuis le réseau du concessionnaire permettant d'alimenter l'aérogare existante et le projet d'extension. Les usages d'eaux chaudes sanitaires (ECS) étant dispersés et ponctuels, le projet ne prévoit pas de production centralisée de quelque nature. L'ensemble de la robinetterie sera de type temporisé afin de limiter les consommations. Les moyens de lutte incendie existants seront conservés et adaptés, suivant l'aménagement.

### **Alimentation électrique :**

Le projet prévoit la création de nouveaux réseaux permettant d'alimenter le projet d'extension à partir du pôle énergie. Les installations de sécurité seront alimentées depuis un nouveau groupe électrogène de sécurité. Deux nouveaux générateurs 400Hz de 90 kVA seront également mis en œuvre sur les postes avions créés.

### **Alimentation carburéacteur :**

Une extension de l'oléoréseau existant permettra l'avitaillement des nouveaux parkings avions P1 et P2. Le projet prévoit la réalisation d'une canalisation souterraine DN350 d'environ 280 ml sous le tarmac des postes 1 et 2.

### **Production de froid**

La climatisation sera réservée aux zones fermées appelées à recevoir une forte densité de public. Les besoins en refroidissement (1100 KW) du nouveau bâtiment seront assurés par 2 groupes à condensation par eau, d'une puissance unitaire de 310 KW, installés en local technique associés à 2 aéroréfrigérants. Une réserve de surface sera prévue pour recevoir une troisième machine pour le traitement thermique actif éventuel de la salle d'arrivée.

### **Éclairage**

Le projet nécessitera la dépose de 5 pylônes d'éclairage existant et prévoit la mise en place de nouveaux ensembles équipés de sources LED implantés selon les exigences aéroportuaires. Coté ville, les éclairages de la façade et du parvis seront choisis pour limiter la pollution lumineuse.

**Assainissement eaux pluviales :**

L'ensemble des eaux pluviales (voirie, parvis, toiture) sera collecté et dirigé de façon gravitaire vers 2 bassins de rétention enterrés (structure alvéolaire), l'un sous la voirie de service à l'Ouest de l'extension et l'autre sous la faille climatique à l'Est. Ces bassins de rétention et de traitement des eaux pluviales permettront une transparence hydraulique du projet et une protection vis-à-vis des milieux récepteurs. Ils serviront en cas d'orage à limiter le débit de fuite avant rejet vers le réseau existant au Nord du site (mis en conformité et autorisé en 2016-2017). Le volume global de rétention est estimé 435 m<sup>3</sup> pour une surface aménagée d'environ 29 000 m<sup>2</sup>, avec un débit de fuite global limité à 435 l/s.

**Assainissement eaux usées :**

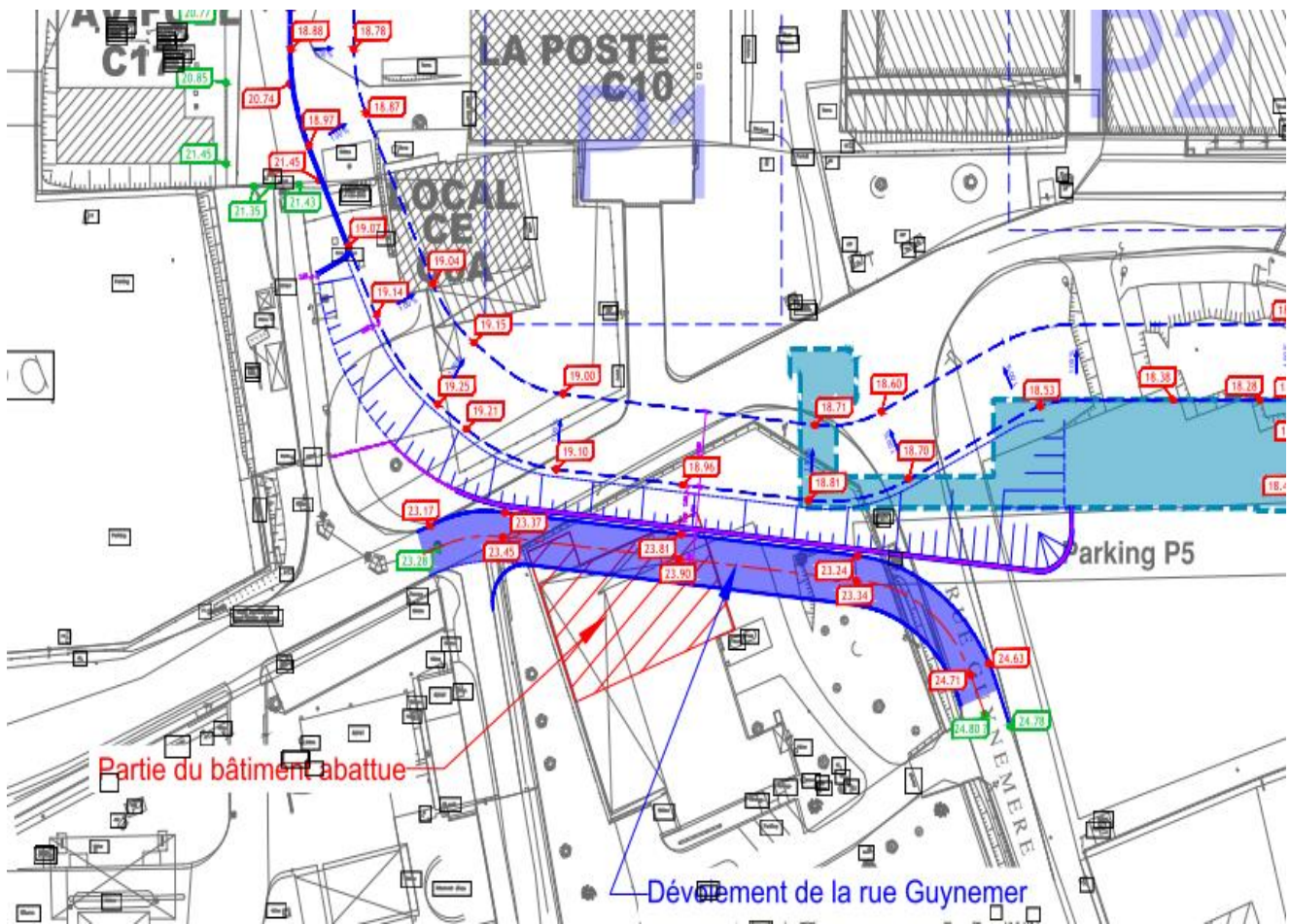
Le projet d'extension prévoit également les travaux de réseaux d'évacuations des eaux usées (EU) vers le réseau existant (DN 200 PVC) dont l'exutoire est la station d'épuration située dans la partie Ouest de la concession aéroportuaire (raccordement à Grand Prado à l'étude). Le projet requiert également le déplacement (nouvelle implantation à définir) de la cuve de vidange EU des avions actuellement à l'Ouest du site en extrémité de parking avions civils.

Le tableau ci-après reprend les grandes caractéristiques du projet EOAP :

Éléments de projet	Caractéristiques
<b>Extension Ouest</b>	Bâtiment bioclimatique Surface utile créée : 20 160 m <sup>2</sup> 3 niveaux : Hauteur = 26,3 m Surface au sol : 10 700 m <sup>2</sup> Surface toiture standard : 11 200 m <sup>2</sup> Surface toiture végétalisée : 1070 m <sup>2</sup>
<b>Réhabilitation aérogare existante</b>	Surface réhabilitée : 10 950 m <sup>2</sup>
<b>Création nouveaux postes avion</b>	Déplacement des postes avions P1 et P2
<b>Créations nouvelles jetées</b>	Jetée Est 1 350 m <sup>2</sup> Jetée Ouest 2 750m <sup>2</sup>
<b>Aménagements parvis extérieur</b>	Cheminements : 4 000 m <sup>2</sup> Espaces verts : 1 250 m <sup>2</sup>
<b>Assainissement eaux pluviales</b>	Raccordement réseau existant conforme et autorisé Exutoire au niveau de la Rivière des Pluies Création de 2 bassins enterrés d'infiltration (435m <sup>3</sup> )
<b>Assainissement eaux usées</b>	Raccordement collecteur (DN200) existant en direction de la station d'épuration de l'aéroport. Raccordement station / Collecteur station grand Prado prévu avant mise en service du projet EOAP.
<b>Alimentation eaux potables</b>	Raccordement réseau u concessionnaire. Installation d'une robinetterie hydro-économe. Moyen de lutte incendie conservé et adapté.
Éléments de projet	Caractéristiques

<p><b>Alimentation électrique et éclairage</b></p>	<p>Création nouveaux réseaux depuis réseau EDF. Installations 1 nouveau groupe électrogène de sécurité et 2 générateurs 90 kVA sur les postes avions créés. Dépose 5 pylônes d'éclairage existant et mise en place de nouveaux pylônes équipés en LED selon réglementation aéroportuaire Éclairages façade et parvis performant (haut rendement et ULOR nulle)</p>
<p><b>Production de froid</b></p>	<p>Climatisation limitée sera réservée aux zones fermées avec forte densité de public. Installation de 2 nouveaux groupes à condensation par eau de 310 KW associés à 2 aéroréfrigérants.</p>
<p><b>Extension oléoréseau</b></p>	<p>Extension de l'oléoréseau existant par une canalisation souterraine DN350 sur environ 280ml</p>
<p><b>Réseau viaire</b></p>	<p>Dévoisement ponctuel de la rue Guynemer sur une centaine de mètres</p>

Figure 13 : Coupe transversale de l'extension et principe de ventilation naturelle



Source : AIA Life Designers

### 3.4 Montant global et calendrier du projet d'extension Ouest

La SA ARRG a initié les premières études relatives à l'EOAP en 2011 et envisage une mise en service fin du premier semestre 2022. Les grandes échéances de la vie du projet sont reprises ci-après :

- 2011 : premières études ;
- Juin 2017 : appel à candidatures ;
- Septembre 2017 : sélection de 3 groupements candidats ;
- Mars 2018 : remise des offres ;
- Avril 2018 : choix du projet par un jury ;
- Avril-juin 2018 : négociation financière et mise au point technique ;
- Juin 2018 : lancement des études techniques ;
- 2019 : consultation du public et obtention des autorisations ;
- Fin 2019 : consultation des entreprises ;
- Début 2020 : démarrage des travaux ;
- Juin 2022 : mise en service de la nouvelle aérogare

L'enveloppe prévisionnelle des travaux est d'environ 85 millions d'euros

## 4 LISTE DES COMMUNES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉES

Les communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par les impacts environnementaux du projet EOAP sont Sainte-Marie et, dans une moindre mesure, Saint-Denis.

## 5 APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES DU PROJET

La démarche générale qui guide la conception des ouvrages du projet EOAP s'inscrit dans une volonté de limiter l'impact des aménagements sur l'environnement.

Cette approche d'intégration environnementale souhaitée par le maître d'ouvrage vise à améliorer la qualité environnementale du projet au fur et à mesure de sa conception (Programme, Esquisse, Avant-Projet, Projet, etc.). Elle permet de vérifier l'adéquation entre les enjeux environnementaux identifiés sur le site et les moyens mis en place dans la conception pour supprimer ou réduire les impacts du projet lui-même ou de son utilisation future.

Les principales incidences potentielles du projet EOAP, tel que défini au stade Esquisse, sur l'environnement sont présentées ci-après. Le tableau précise également les principaux dispositifs techniques et études envisagées permettant de réduire l'impact du projet sur le milieu naturel.

A noter que le projet EOAP étant soumis à étude d'impacts, l'ensemble de cette démarche d'intégration environnementale permettant d'aboutir à un projet de moindre impact sera précisée dans le cadre des études de conception à venir et formalisée dans un dossier spécifique d'« étude d'impacts » soumis à enquête publique.





Thèmes	Enjeux et sensibilité	Vecteur	Caractérisation	Incidence potentielle	Moyen de maîtrise
<b>Climat</b>	- Ensoleillement fort, pluviométrie modérée, températures élevées peu variables, exposition aux alizés	Émission de Gaz à Effets de Serre (GES)	Besoin en énergie supplémentaire lié aux nouvelles installations : alimentation à partir du réseau EDF Haute Tension	Émission de GES participant au phénomène de réchauffement global	Respect de la Réglementation Thermique, Acoustique et Aération (RTAA DOM) et intégration méthode PREBAT (Programme d'expérimentation sur l'énergie dans le bâtiment). Conception bioclimatique favorisant la ventilation et l'éclairage naturel. Utilisation de matériaux renouvelables (bois)
<b>Resource en énergie fossile</b>	- Mix énergétique réunionnais composé à 64 % d'énergie fossile (fioul, charbon)	Consommation électrique	Installation d'un groupe électrogène (GE) de sécurité et de 2 GE sur les postes avions créés.	Épuisement des ressources naturelles	Objectif de réduction des consommations d'énergie (éclairage adapté, climatisation limitée au seul secteur le nécessitant et ventilation naturelle dans les zones publiques). Eclairage optimisé en fonction des usages <b>Projets connexes de ferme photovoltaïque et de Pôle Energie</b>
<b>Sol, sous-sol et eaux souterraines</b>	- Sols perméables - Formations géologiques superficielles alluvionnaires - Nappes sous-jacentes (d'accompagnement de la Rivière des Pluies et système aquifère de base autour de 2m NGR) - présence potentielle de matériaux pollués par les anciennes activités	Terrassements	Réalisation de terrassements et de fouilles pour la réalisation du bâtiment et des réseaux. Surface et volume de déblais/remblais à préciser.	Risque d'érosion et de déstabilisation des sols	Adaptation du planning travaux au calendrier climatique Assainissement du chantier Optimisation des déplacements de matériaux. Recherche équilibre déblais / remblais
			Présence de matériaux pollués identifié lors des terrassements	Risque de dispersion en cas de pollution identifiée	Tri des matériaux potentiellement pollués et évacuation en filière agréée
		Création de surfaces imperméables	Implantation du projet sur une zone déjà imperméabilisée (anciens bâtiments démolis) Faible augmentation des coefficients d'imperméabilisation	Réduction limitée des capacités d'infiltration des sols	Forte végétalisation de la parcelle. Traitement paysager et aérien des eaux du parvis. Rétention et infiltration des eaux des voiries et toitures dans bassins enterrés
		Déversement de matières polluantes	- Chantier potentiellement polluant - Extension de l'oléoréseau - Utilisation de produits polluants sur les zones techniques	Infiltration de polluants dans les sols et nappes par lixiviation	- Chantier exemplaire faisant l'objet d'un suivi environnement. - Équipements polluants sur surface étanche - Polluants stockés sur rétention - Nouveau parking « avions » drainé par réseau Eaux Pluviales existant équipé de déshuileurs. - Réalisation, exploitation et maintenance Oléoréseau conforme à la réglementation - Réalisation d'une étude de danger pour l'oléoréseau

Thèmes	Enjeux	Vecteur	Caractérisation	Incidence potentielle	Moyen de maîtrise
Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bassin versant (BV) projet d'environ 30 hectares a pour exutoire la Rivière des Pluies dont l'état global est moyen avec un risque de non atteinte du bon état 2021.</li> <li>- Pas d'incidence du rejet actuel de l'ARRG (étude Océa Consult' en 2013).</li> <li>- Réseau Eaux Pluviales (EP) en conformité et dimensionné pour période de retour 20 ans depuis 2017.</li> <li>- Rivière des Pluies : cours d'eau pérenne du Domaine Public Fluvial (DPF)</li> <li>- Débit vingtennal (Q20) de la rivière au niveau de l'exutoire de la plateforme aéroportuaire de 700m³/s</li> <li>- Masse d'eau côtière en bon état mais sensible au rejet d'assainissement et représentative d'une zone agitée</li> </ul>	Eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Débit actuel de la plateforme aéroportuaire rejeté à la Rivière des Pluies (Q20) d'environ 21m³/s</li> <li>- Implantation du projet sur une zone déjà imperméabilisée (anciens bâtiments démolis)</li> </ul> Faible augmentation des coefficients d'imperméabilisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saturation des réseaux de collecte</li> <li>- Augmentation des débits à l'exutoire (inondation / érosion)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Faible augmentation des impacts sur les eaux de ruissellements du fait de la construction du projet au droit de zone déjà construite</li> <li>- Réseau dimensionné pour période de 20 ans à l'horizon 2025 (intègre projet EOAP)</li> <li><i>Cf. moyens de maîtrise cités précédemment pour les sols</i></li> <li>- Objectif de débit de fuite (Q20) à la sortie des bassins de 435l/s.</li> <li>- Réalisation étude géotechnique pour confirmer possibilités de recours à l'infiltration.</li> <li>- Réalisation étude hydraulique fine pour confirmer capacités réseau et conformité des aménagements prévus / Schéma Directeur des Eaux Pluviales</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chantier potentiellement polluant (utilisation de matières polluantes, risque de départ de matière en suspension)</li> <li>- Extension de l'oléoréseau</li> <li>- Utilisation de matières polluantes sur zones techniques</li> </ul>	Transfert de polluants et de MES au milieu naturel par ruissellement : risque de pollution	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Cf. moyens de maîtrise cités précédemment pour les sols et sous-sols concernant les déversements de polluants et le traitement des sols pollués</i></li> <li>- Nouveaux bassins équipés de système de gestion des hydrocarbures – déshuileur/déboureur</li> </ul>
		Eaux usées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la quantité d'eaux usées générée (augmentation du nombre d'équivalent habitant).</li> <li>- Raccordement au réseau existant</li> </ul>	Augmentation des flux d'eaux usées rejetés dans les réseaux de collecte et de traitement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'équipement hydro-économe et bac à graisse</li> <li>- Raccordement au réseau existant</li> <li>- Réalisation estimation du nb d'eq/hab de l'extension en phase étude pour confirmer capacités réseau jusqu'à la station ARRG.</li> <li><b>Projet connexe de raccordement à la station du Grand Prado en 2019.</b></li> </ul>
Ressources en eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ressource en eau disponible sur la commune mais très vulnérable aux risques de pollution.</li> <li>- Ancien puits AEP proche abandonné pour cause de pollution (CCIR Gillot BA181).</li> <li>- Projet n'empiète pas sur un périmètre de protection de captages</li> </ul>	Consommation en eau potable	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consommation supplémentaire lié aux nouvelles installations (nb d'équivalents habitants supplémentaires à préciser)</li> <li>- Alimentation à partir du réseau d'adduction AEP communal.</li> </ul>	Épuisement des ressources naturelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'équipements hydro-économiques (réducteur de pression, robinet temporisé, débit limité, douches à mitigeur, WC à double réservoir).</li> <li>- Traitement paysager et aérien des eaux du parvis permet l'arrosage des plantations.</li> <li>- Utilisation d'espèces adaptées aux conditions climatiques locales peu gourmandes en eau</li> </ul>
Risques naturels	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Site hors zone inondable</li> <li>- Risque mouvement de terrain nul à très faible</li> <li>- Projet à distance des zones d'aléa recul du trait de côte ou submersion</li> <li>- Zone soumise aux cyclones</li> </ul>	Eaux pluviales	Création de 29 000 m² de surface active.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saturation des réseaux de collecte</li> <li>- Augmentation des débits à l'exutoire (inondation / érosion)</li> </ul>	<i>Cf. moyens de maîtrise cités précédemment pour les eaux superficielles</i>
		Terrassements	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation de déblais / remblais et de fouille pour la réalisation du bâtiment et des réseaux : Surface et volume de déblais/remblais à préciser</li> </ul>	Risque d'érosion et de déstabilisation des sols	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Cf. moyens de maîtrise cités précédemment pour les sols</i></li> <li>Réalisation étude géotechnique pour confirmer portance du sol</li> </ul>
Patrimoine naturel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucun enjeu sur site.</li> <li>Rivière des Pluies en ZNIEFF I et II et intégré au périmètre optimal de l'aire d'adhésion du parc national.</li> <li>- Embouchure classée en espace remarquable du littoral.</li> </ul>	Eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chantier potentiellement polluant (utilisation de matières polluantes, risque de départ de matière en suspension)</li> <li>- Extension de l'oléoréseau</li> <li>- Utilisation de matières polluantes sur zones techniques</li> </ul> <b>Aucun travaux sur la Rivière des Pluies</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque de pollution par ruissellement</li> <li>- Pas d'incidence du rejet actuel de l'ARRG (étude Océa Consult' en 2013).</li> </ul>	<i>Cf. moyens de maîtrise cités précédemment pour les eaux superficielles</i>



Thèmes	Enjeux	Vecteur	Caractérisation	Incidence potentielle	Moyen de maîtrise
Flore et habitats terrestres	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone anthropisée à très faible enjeu floristique.</li> <li>- Grande quantité d'espèces exotiques envahissantes</li> <li>- Présence d'arbres présentant un intérêt paysager et d'arbres indigènes ou endémiques plantés</li> </ul>	Plantation	Forte végétalisation de la parcelle.	Risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Palette végétale très diversifiée pour moitié composée de taxons indigènes et endémiques (DAUPI)</li> <li>- Espèces potentiellement envahissantes exclues</li> </ul>
		Terrassements	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réalisation de déblais et de fouille pour la réalisation du bâtiment et des réseaux.</li> <li>- Nécessité d'exportation de matériaux à préciser</li> </ul>	Risque de dispersion d'espèce envahissante	Optimisation des déplacements de matériaux. Recherche équilibre déblais / remblais.
		Construction	Création de 29 000 m <sup>2</sup> de surface active.	Destruction d'arbres remarquables	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recensement des arbres à conserver réalisé en phase étude</li> <li>- Expertise écologique réalisée en 2013 – complément / mise à jour réalisés en phase étude ultérieure</li> <li>- Remplacement arbres abattus</li> <li>- Forte végétalisation de la parcelle.</li> </ul>
Faune terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande quantité d'espèces exotiques sans enjeu</li> <li>- Survol de la zone par l'avifaune marine sensible aux éclairages. Une 30aine d'échouage /an recensés</li> <li>- Présence probable de Caméléon et d'Oiseaux blanc dans les haies et jardins autour de la rue Guynemer</li> <li>- Zone fréquentée par les chauves-souris pour la chasse :</li> <li>Aérogare existante occupée par une colonie de Petits Molosses jusqu'à son évacuation en 2012. Installation de gîte de substitution en toiture. Migration majeure de la colonie vers le poste de transformation rue Guynemer.</li> <li>Nichage potentiel au niveau des bâtiments non utilisés de la zone Ouest.</li> <li>Nichage avéré de chauve-souris protégées (Petits Molosses et Taphien) sur la façade Ouest fin septembre 2018</li> </ul>	Éclairage extérieur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dépose 5 pylônes existant et mise en place de pylônes LED</li> <li>Éclairage nouveau bâtiment, parvis et espaces extérieur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la pollution lumineuse</li> <li>- Risque d'augmentation des échouages</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantations pylône conforme aux exigences aéroportuaires. Étude d'éclairage réalisée en phase ultérieure.</li> <li>- Eclairage sans rayonnement vers le ciel</li> </ul>
		Débroussaillage	Zone majoritairement en pelouse sans enjeux. Débroussaillage des parcelles de jardin plus sensible.	Risque de destruction de Caméléon et de couvée d'Oiseaux blanc	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptation planning travaux avec le cycle de reproduction Oiseau blanc.</li> <li>- Stockage temporaire déchets verts avant évacuation.</li> <li>- Déplacement Caméléon hors zone de chantier si découverte</li> </ul>
		Démolition	<ul style="list-style-type: none"> <li>Démolition préalable des anciens bâtiments de la zone Ouest (ancien fret, bureaux, habitations personnel).</li> <li><b>Poste de transformation non concerné</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque de perturbation et destruction de gîte de Petits Molosses.</li> <li>- Risque de destruction d'individus si démolition en période de reproduction</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recherche de gîtes dans les bâtiments à démolir en phase d'étude ultérieure.</li> <li>- Adaptation du planning travaux avec le cycle de reproduction du Petit Molosse</li> </ul>
		Construction et travaux en façade aérogare existante	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création du nouveau bâtiment à environ 20 mètres de la façade Ouest.</li> <li>Création de passerelles entre l'aérogare et son extension.</li> <li>Modification de la façade Ouest aux niveaux 0 à 2.</li> <li>Déplacement vers le Sud de la façade Sud.</li> <li><b>Gîtes artificiels Petits molosses sur toiture non concerné.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modifications physiques de la zone de nichage des Taphiens (ampleur à préciser) et des conditions de site (exposition au vent et au rayonnement) → Risque de migration des Taphiens vers une autre zone et retour possible après travaux.</li> <li>- Risque de destruction d'individus si intervention en façade en période de reproduction</li> <li>- Risque de perturbation des Petits Molosses lors du chantier limité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi du gîte sur période septembre / février pour préciser écologie de l'espèce. Vérification reproduction</li> <li>- Adaptation du planning travaux avec le cycle de reproduction du Taphien.</li> <li>- Mesure de réduction du bruit, des poussières et des éclairages en phase chantier</li> <li>- Établissement d'une procédure d'intervention et de travaux à proximité du gîte + suivi écologue</li> <li>- Possible condamnation préalable du gîte lors de l'hiver austral précédant les travaux</li> <li>- Installation gîte de remplacement entre les deux bâtiments ou sur nouvelle façade Ouest.</li> </ul>

Thèmes	Enjeux	Vecteur	Caractérisation	Incidence potentielle	Moyen de maitrise
Milieu aquatique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Embouchure de la Rivière des Pluies présente une qualité globalement bonne et un intérêt pour des espèces remarquables de macro-crustacées et poissons.</li> <li>- Pas d'incidence du rejet actuel de l'ARRG (étude Océa Consult' en 2013).</li> <li>- Milieu marin au large de l'aéroport présente globalement une faible sensibilité écologique jusqu'à 50m de profondeur. Passage possible au large de mammifères.</li> </ul>	Eaux pluviales	<i>Cf. caractérisation pour patrimoine naturel</i>	<i>Cf. Incidence potentielle pour patrimoine naturel</i>	<i>Cf. moyens de maitrise cités pour les eaux superficielles</i>
		Bruits	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Installations et activités au niveau de l'extension potentiellement nuisantes mais trop faibles pour impacter milieu marin. Idem pour chantier.</li> <li>- Augmentation du trafic aérien suite à la mise en service de l'extension (<i>Cf. thème bruit</i>) mais nouveau appareil moins bruyant que les anciens</li> </ul>	/	/
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Situation sur le littoral, sur une zone plane comprise entre 10 et 30 m NGR.</li> <li>- Vue remarquable sur les sommets de l'île</li> <li>- Enjeu important compte-tenu de la position de l'aéroport comme point d'entrée touristique, mais à modérer par la nature des infrastructures alentours et la vocation de la zone.</li> </ul>	Chantier	2 ans de chantier : présence d'installation, d'engins, de zone de travaux, production de déchets, terrassement, etc.	Dégradation des abords et des perceptions visuelles	Chantier exemplaire faisant l'objet d'un suivi environnement.
		Construction	Réalisation d'un bâtiment de 24m de hauteur maximale et de nombreux aménagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Artificialisation de la zone</li> <li>Perte des points de vue sur les sommets</li> <li>Dégradation des abords et des perceptions visuelles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposition d'un bâtiment parfaitement intégré au site et dans la continuité de l'aérogare existant.</li> <li>- Parti architectural soigné et de qualité</li> <li>- Forte végétalisation de la parcelle mettant à l'honneur la biodiversité de l'île</li> <li>- Recensement des arbres à conserver réalisé en phase étude</li> <li>- Remplacement arbres abattus</li> <li>- Création d'un terrasse panoramique sur les pistes et l'Océan indien</li> <li>- Mise en valeur des panoramas et point de vue avec la réalisation des grandes baies vitrées et d'un parvis</li> <li>- Consultation ABF prévue</li> </ul>
Activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activités très variées aux alentours de l'aéroport</li> <li>Nord-Ouest : sentier littoral, associations de pêche aux bichiques dans la Rivière des Pluies</li> <li>Sud-Est : ZAC P. Lagourgue : centre d'affaires, activités industrielles et logistiques</li> <li>Sud-Ouest : base aérienne militaire, locaux techniques et administration, ancien Fret, zone d'habitation du personnel, club sportif et hippique, etc.</li> <li>- Présence dépôt de carburant SEVESO seuil bas à environ 150 m de l'aérogare, mais dont les servitudes n'empiètent pas sur la zone d'étude.</li> </ul>	Eaux pluviales	<i>Cf. caractérisation pour eaux superficielle</i>	Incidence sur l'activité de pêche réalisée à l'embouchure de la rivière	<i>Cf. moyens de maitrise cités pour les eaux superficielles</i>
		Chantier	2 ans de chantier : présence, d'engins, de zone de travaux d'installation, de déchets, dévoiement de réseaux et de la rue Guynemer, terrassement, etc.	Dégradation des abords et perturbations des activités : accès, bruit, poussière, coupures réseaux	Chantier exemplaire faisant l'objet de nombreuses mesures pour atténuer les nuisances sur le voisinage Maintien des accès
		Risque industriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction de l'extension de l'aérogare aux abords du dépôt Avifuel.</li> <li>- Intervention sur zones potentiellement polluées par activité aéroportuaire passée</li> <li>- Extension Oléoréseau</li> </ul>	Exposition des usagers au risque industriel et au sol pollués	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect des distances de dégagement prévus à l'arrêté préfectoral d'autorisation de l'installation de stockage.</li> <li><b>Projet connexe de déplacement du stockage à l'horizon 2025</b></li> <li><i>Cf. moyens de maitrise relatif à l'extension de l'oléoréseau et des sols pollués cités précédemment.</i></li> <li>- Consultation DEAL / SPREI prévue</li> </ul>

Thèmes	Enjeux	Vecteur	Caractérisation	Incidence potentielle	Moyen de maîtrise
Foncier	Projet EOAP dans la concession aéroportuaire s'étend de 260 hectares. Terrains privés du centre hippique non concerné	/	/	/	/
Accès et Trafic	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic RN2 dans la zone parmi les plus dense de l'île.</li> <li>- Accès depuis la RN2 par les échangeurs de Gillot et Duparc puis par avenue Roland Garros ou rue Guynemer.</li> <li>- Trafic lié aux professionnels et voyageur / accompagnant</li> </ul> Pic mesuré à 1600 véh./h sur av. Roland Garros et à 850 véh./h sur Guynemer <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic sur autre voie faible.</li> <li>- 1600 places de stationnement</li> <li>- Plateforme bien desservie par les transports en commun pour personnel mais offre limitée pour passagers</li> </ul>	Chantier	2 ans de chantier : présence, d'engins, de zone de travaux d'installation, de déchets, dévoiement de réseaux et de la rue Guynemer, terrassement, etc.	Perturbation du trafic et du plan de circulation, suppression temporaire d'accès et de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chantier exemplaire faisant l'objet de nombreuses mesures pour atténuer les nuisances sur le trafic</li> <li>- Phasage pour limiter incidence sur stationnement</li> <li>Maintien des accès</li> </ul>
		Fréquentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation nombre de vol et de passagers.</li> <li>- Capacité de la nouvelle aérogare de 3,2 millions de passagers par an contre 2,5 en 2017.</li> <li>- Augmentation de la fréquentation de la plateforme aéroportuaire et des trafics sur ses accès routiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carence en stationnement et en desserte transport en commun</li> <li>- Risque de congestion des accès routiers aux heures de pointe</li> </ul>	<p><b>Projets connexes de Parc et accès et de pôle multimodal intégrant une interface avec le projet de RRTG</b></p> Étude trafic menée dans le cadre du projet Parc et Accès
Patrimoine	Zone d'étude non concernée par périmètre de protection des monuments historiques.	/	/	/	Consultation DAC OI et ABF prévue
Bruit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuisances acoustiques liées au trafic aérien et routier.</li> <li>- Projet situé en dehors de la bande d'influence sonore de 300m de large de la RN2 au niveau de l'échangeur de Gillot</li> <li>- zone peu sensible au bruit</li> <li>- Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport révisé en octobre 2017. Plateforme technique en zones à très forte et forte gêne. Extension située en zone de gêne modérée de niveau d'exposition Lden compris entre 57 et 62dB(A).</li> </ul>	Fréquentation Exploitation	<p><i>Cf. caractérisation pour Accès et Trafic</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation du nombre de vol mais pas des plages horaires d'activité.</li> <li>- Le PEB révisé tient compte de l'évolution supposé du trafic aérien à court, moyen et long terme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exposition des usagers de l'aérogare au bruit des aéronefs</li> <li>- Augmentation des nuisances sonores aux abords des accès routiers aux heures de pointe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Révision récente du PEB</li> <li>- Isolation acoustique des nouvelles constructions</li> </ul>
Qualité de l'air	- Bonne qualité de l'air sur la zone. Trafic RN2 comme principale source de dégradation. Pas d'influence visible de l'activité aéroportuaire (étude ORA 2013)	Fréquentation Exploitation	<i>Cf. caractérisation pour Accès et Trafic</i>	Dégradation de la qualité de l'air aux abords de l'aérogare et concentration des polluants via système de ventilation naturelle dans les halls d'aérogare	Absence d'influence de l'aéroport dans sa configuration actuelle.
Réseaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau pluvial de la zone en direction de la Rivière des Pluies. Réseau mis en conformité et dimensionné pour période de retour 20 ans à l'horizon 2025 (intègre projet EOAP) depuis 2017. Séparateurs à hydrocarbures pour les parkings avions.</li> <li>- Assainissement : partie Ouest de l'aéroport raccordée à la STEP du détachement aérien 181.</li> </ul>	Chantier	2 ans de chantier : dévoiement de réseaux nécessaires aux travaux et extensions	Risque de coupures	Chantier exemplaire faisant l'objet de nombreuses mesures pour atténuer les nuisances sur les réseaux et leurs usagers et assurer la continuité de service
		Eaux pluviales	<i>Cf. caractérisation pour Eaux superficielles</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saturation réseaux de collecte</li> <li>- Augmentation des débits à l'exutoire (inondation / érosion)</li> </ul>	<i>Cf. moyens de maîtrise cités pour les eaux superficielles</i>

Thèmes	Enjeux	Vecteur	Caractérisation	Incidence potentielle	Moyen de maîtrise
Réseaux	- Adduction eau potable : Alimentation à partir du réseau d'adduction AEP communal. - Alimentation électrique : alimentation à partir du réseau EDF 15 kVA. Centrale de secours éloignée et poste de sécurité dans l'aérogare. - Un oléoréseau permettant le transport du carburant relie le dépôt à l'Aéroport. Situé sous les parkings avions, il traverse la zone du projet EOAP dans le cadre duquel il fait l'objet d'une extension (avitaillement parking gros porteurs).	Eaux usées	<i>Cf. caractérisation pour Eaux superficielles</i>	- Saturation des réseaux de collecte et de traitement - Rejet d'effluent non conforme à l'océan	<i>Cf. moyens de maîtrise cités pour les eaux superficielles</i> <b>Projet connexe de raccordement à la station du Grand Prado en 2019.</b>
		Consommation	<i>Cf. caractérisation pour ressource en eau et énergie fossile</i>	Épuisement des ressources naturelles et émission de GES	<i>Cf. moyens de maîtrise cités pour les ressources en eau et énergie fossiles</i>
		Risque industriel	<i>Cf. caractérisation pour extension Oléoréseau</i>	<i>Risque de pollution du milieu naturel proche et d'exposition au danger des usagers</i>	<i>Cf. moyens de maîtrise cités pour l'oléoréseau</i> Consultation DEAL / SPREI prévue

## 6 SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES

À L'issue d'un concours, (3 candidatures), le projet d'AIA a été choisi à l'unanimité par un jury constitué des dirigeants de l'aéroport, d'architectes indépendants, d'un représentant de la Direction générale de l'aviation civile, d'un représentant de l'ADEME et d'un universitaire.

Les projets rendus anonymes ont fait l'objet d'une analyse où chaque item a fait l'objet de remarques. Une grille d'analyse a été proposée au jury afin qu'il puisse prendre sa décision de façon impartiale.

Les 3 projets ont répondu sur la base d'un programme technique détaillé. La spécificité de fonctionnement des aérogares, les contraintes réglementaires tant en sûreté qu'en sécurité, la gestion des flux passagers et bagages, l'obligation de l'application de nouvelles règles de sûreté des bagages, n'ont pas permis aux candidats de proposer des solutions alternatives au risque de s'écarter du programme.

Les projets ont donc proposé des formes et ambitions architecturales peu différentes dans la même emprise du terrain, avec les mêmes hauteurs (limitées par les servitudes aéronautiques).

Le traitement de la ventilation naturelle a été analysé puisqu'il s'agissait d'un élément fort du programme. Le projet AIA fournissait dès le concours des solutions rassurantes.

## 7 MODALITÉS ENVISAGÉES D'INFORMATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Conformément à l'article R.121-25 du Code de l'environnement, et afin de permettre la bonne information du public, la présente déclaration d'intention et ses annexes sont affichées dans les locaux de la Préfecture de La Réunion, de l'Aéroport et des mairies des communes de Sainte-Marie et de Saint-Denis. Elles sont également disponibles sur les sites Internet de l'aéroport de Roland Garros (<http://www.reunion.aeroport.fr/>) et de la Préfecture de la REUNION (<http://www.reunion.gouv.fr/>).

L'Aéroport de Roland Garros n'envisage pas d'organiser de concertation préalable au titre du Code de l'Environnement.

La procédure d'autorisation environnementale prévoit la réalisation d'une étude d'impacts soumise à enquête publique. Celle-ci sera organisée conformément aux articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'environnement. Pendant l'enquête, les appréciations, suggestions du public pourront être consignées dans les registres d'enquête tenus à sa disposition en mairie de Sainte-Marie ou sur le site internet de la Préfecture de La Réunion.