



Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	-----------------------

Axe	8 – Compenser les surcoûts liés à l'ultra-périphérie
Objectif thématique (art. 9 Règ. général et Règ. FEDER)	OT 7 – Promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d'étranglement dans les infrastructures de réseaux essentielles
Objectif Spécifique	OS 18b – Améliorer et mettre aux normes les infrastructures aéroportuaires, afin d'en augmenter la capacité d'accueil et de développer les liaisons régionales et internationales de fret et de passagers
Priorité d'investissement (art. 5 Règ. FEDER)	FED 7c – Élaborer et améliorer des systèmes de transport respectueux de l'environnement, y compris les systèmes peu bruyants, et à faibles émissions de carbone, y compris le transport maritime et sur les voies navigables, les ports, les liens multimodaux et les infrastructures aéroportuaires, de façon à promouvoir une mobilité locale et régionale durable
Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
Guichet unique / Rédacteur	Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie - GU IDDE
Date de mise à jour / Version	V2 du 16/08/2017

POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non

Oui, partiellement

Oui, en totalité

Références : POE FEDER 2007/2013 – Mesure 4.07 Aéroports

La situation géographique de la Réunion – Région Ultra-Périphérique située à 9364 Km de la Métropole, dont le caractère d'isolement est renforcé par son insularité – instaure une situation de dépendance totale de l'île vis-à-vis du transport aérien. Ainsi, les déplacements des populations à l'extérieur de la Réunion sont réalisés à 99 % par voie aérienne.

Depuis 2011, cette desserte draine autour de 2 millions de passagers et 28.000 tonnes de fret aérien par an, elle est organisée autour d'un axe majeur avec la France métropolitaine, représentant près de 60 % du trafic passagers et plus de 70 % des échanges de marchandises. L'autre courant est essentiellement constitué des échanges avec les territoires proches de l'océan indien, Maurice (22 %), Mayotte (7 %), Madagascar (6 %). Les autres liaisons, notamment vers l'Asie récemment opérées, drainent un trafic encore relativement faible.

Dans ce contexte, les aéroports de la Réunion sont des outils fondamentaux pour le désenclavement et le développement de l'île. En ce sens, le développement des plateformes constitue un maillon essentiel de la continuité territoriale entre la région ultra-périphérique et l'Europe et un vecteur essentiel pour l'ouverture sur le monde.

La plate-forme aéroportuaire de Roland Garros, sur laquelle repose plus de 95 % du trafic passagers et qui seule offre les conditions de la desserte long courrier de l'île, se trouve au seuil d'un nouveau programme important de développement et de mise aux normes des



Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	-----------------------

infrastructures et des superstructures, dont les grandes orientations et phases ont été esquissées dans un nouveau PCG à l'horizon 2025.

Les investissements nécessaires sont estimés à plus de 220 millions d'euros à engager sur 15 ans, d'une part pour faire face aux nouveaux volumes de trafic passagers et aux effets de pointe rencontrés liés à la typologie particulière du trafic (arrivée des gros porteurs le matin, départ des gros porteurs le soir). Une première tranche de ces investissements a été réalisée sur le programme opérationnel 2007/2013.

Au sud, le développement d'un pôle économique et logistique à vocation régionale et internationale, basé sur l'atout constitué par l'aéroport de Pierrefonds et de la zone aéroportuaire d'activités, présente des opportunités stratégiques de développement économique, entre Pierrefonds, la ville de Saint-Pierre et toute la zone Sud et contribue à améliorer la compétitivité de La Réunion et notamment la zone sud autour d'un ensemble cohérent de services aux entreprises. En cohérence avec le projet d'aménagement de la ZAC de Pierrefonds, le développement d'une plate-forme multimodale et d'exportation (port sec, plate-forme export) nécessite des investissements particuliers. Ces investissements accompagnés par l'ouverture de nouvelles lignes aériennes régionales concourront à accroître les services offerts aux entreprises et à réduire les déplacements locaux et globalement, contribueront ainsi à plus de croissance et plus d'emplois dans une RUP particulièrement isolée.

I. OBJECTIFS ET RÉSULTATS

1. Descriptif de l'objectif de l'action

Sur la plate-forme de Roland Garros, la facilitation des échanges avec la Métropole et l'Europe a été au cœur du programme de développement ces 15 dernières années. Le Plan de Composition Générale (PCG) 1990-2010 prévoyait ainsi deux grandes phases de développement des infrastructures :

- la construction d'une seconde piste permettant les vols directs à pleine charge marchande entre la Réunion et l'Europe à partir de 1994,
- l'extension et l'adaptation des infrastructures terminales aux nouvelles configurations du trafic (doublement du trafic en 10 ans, concentration sur les vols de nuits, nouvelles normes réglementaires...) de 2001 à 2003.

Les installations présentent des points de saturation réguliers liés à l'évolution du trafic de ces dernières années et des équipements dont le renouvellement est nécessaire. Dans le même temps, les infrastructures de pistes, les aires de manœuvre et de stationnement des aéronefs nécessitent des travaux importants de mise en conformité avec les standards de sécurité, de normes environnementales et des normes exigées des aéronefs de code F.

La première phase de développement de la plate-forme réalisée sur le POE 2007-2013 a permis de réaliser l'essentiel des travaux nécessaires sur les infrastructures (pistes, taxiways, parkings avion, réseau de collecte et de traitement des eaux pluviales) afin de les rendre compatibles avec la nouvelle génération d'avions gros porteurs. Une extension et un réaménagement limité de l'aérogare a par ailleurs permis de moderniser et d'adapter le terminal aux volumes et à la typologie du trafic actuel.



Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	-----------------------

La seconde phase vise la conformité aux normes de sécurité européennes et le développement des capacités d'accueil de l'aéroport long courrier de Roland Garros.

1. Contribution à l'objectif spécifique

La poursuite de la modernisation de l'aéroport Roland Garros permettra notamment :

- l'amélioration des conditions de sécurité
- l'augmentation des capacités afin d'atteindre une capacité nominale de traitement de 3 millions de passagers, en matière d'aires de stationnement des aéronefs, d'accueil et de traitement des passagers et des bagages, de stockage et d'avitaillement en carburéacteur.

2. Résultats escomptés

Résultats à atteindre avec le soutien de l'Union :

Le but de l'amélioration des infrastructures aéroportuaires est de maintenir leur haut niveau de compétitivité dans la zone océan indien et d'appuyer le rôle potentiel de hub de La Réunion par :

- la modernisation et le développement pour répondre aux besoins croissants de la population, au développement des entreprises et des secteurs d'activités porteurs notamment le tourisme
- l'investissement pour être conforme aux normes environnementales et de sécurité aérienne

II. PRÉSENTATION DE L'ACTION

Justification du rattachement à la priorité d'investissement et à l'objectif thématique

1. Descriptif technique

Les opérations prévues sur la période courant après 2014 s'inscrivent dans le programme 2014/2020 et constituent la seconde phase d'investissement de l'aéroport qui distingue deux volets :

- un premier volet lié au maintien de la fonctionnalité des pistes, prenant en compte une évolution récente de la réglementation relative à l'aménagement d'aires de sécurité d'extrémités de piste d'une longueur de 90 mètres minimum ou équivalent, ainsi que la mise en sécurité des pistes au regard de l'érosion du littoral. Cette mise en conformité (RESA) conditionne le maintien du certificat de sécurité aéroportuaire,



Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	-----------------------

et donc le fonctionnement et le développement de la plate-forme mais aussi le maintien de vols directs longue distance ;

- un second volet ayant trait aux travaux et aménagements nécessaires pour augmenter les capacités de traitement de la plate-forme et atteindre une capacité nominale de 3 millions de passagers. Cette augmentation de capacité devra intégrer les préconisations réglementaires en matière de protection de l'environnement, de sécurité, de respect des servitudes aéronautiques.

À ce titre, les principales opérations qui seront soutenues concerneront :

- l'extension de l'aérogare passagers, le réaménagement des accès et le développement de l'intermodalité des transports air-terre
- la mise en place d'aires de sécurité au seuil des pistes (RESA : Runway End Safety Area), le renforcement et la stabilisation du littoral, et de la carapace de la digue de protection de la piste longue
- les aires de stationnement des aéronefs

Il est à noter que les actions soutenues devront être accompagnées d'investissements nécessaires à l'atténuation ou la réduction de leur influence sur l'environnement.

2. Sélection des opérations

- Rappel des principes de sélection du programme : (cf PO FEDER 2014-2020)

- Contribution du projet aux objectifs UE 2020
- Contribution du projet à la stratégie du PO
- Contribution à l'atteinte des objectifs de réalisation
- Principe de sélection des projets au regard du protocole d'accord signé entre l'Etat et la Région « Matignon 2 » et de leur cohérence avec le SRIT

- Statut du demandeur : (« types de bénéficiaires » au sens du PO FEDER 2014-2020)

Société Aéroportuaire Aéroport de la Réunion Roland Garros (SAARRG)

- Critères de sélection des opérations :

Sélection des projets au regard de leur maturité sous l'angle de la faisabilité temporelle et du plan de financement.

Sélection des projets au regard de l'anticipation de la saturation des infrastructures et des mises aux normes réglementaires et environnementales.

- Rappel des prescriptions environnementales spécifiques : (cf PO FEDER 2014-2020, évaluation environnementale stratégique)

Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	----------------

Préconisations :

- engager une démarche HQE partielle ou complète sur les bâtiments
- favoriser l'utilisation de granulats recyclés dans la construction

3. Quantification des objectifs (indicateurs)

Lister les indicateurs de réalisation qui seront en lien avec l'action :
(conformément à l'art 27 b) et c) du Règ. général et à l'art 6 paragraphe 2 du Règ. FEDER)

Indicateur de Réalisation	Unité de mesure	Valeurs			Indicateur de performance
		Référence	Cible (2023)	Intermédiaire (2018)	
Superficie des installations aéroportuaires créées ou aménagées	m ²		9 000		<input checked="" type="checkbox"/> Non
Nombre d'aires de sécurité au seuil des pistes (RESA)	RESA de 90 m ou équivalent		4	2	<input checked="" type="checkbox"/> Oui
Taux d'hydrocarbures des eaux rejetées	Mg/litre		5		<input checked="" type="checkbox"/> Non

4. Nature des dépenses retenues/non retenues spécifiques à l'action¹

- Dépenses retenues spécifiquement :

Se conformer au guide du bénéficiaire FEDER 2014/2020.

- Dépenses non retenues spécifiquement :

Se conformer au guide du bénéficiaire FEDER 2014/2020.

¹ Au-delà des critères d'éligibilité du Règlement général (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 et des décret et arrêté interfonds d'éligibilité des dépenses du 08 mars 2016

Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	----------------

III. CRITÈRES DE RECEVABILITÉ ET D'ANALYSE DE LA DEMANDE

1. Critères de recevabilité

- Concentration géographique de l'intervention (toute l'île, zone des Hauts, zone urbaine, autres) :

Aéroport de la Réunion Roland Garros

- Pièces constitutives du dossier :

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la liste des pièces du guide du bénéficiaire 2014/2020.

2. Critères d'analyse de la demande

Les actions soutenues devront être liées à la protection de l'environnement ou accompagnées d'investissements nécessaires à l'atténuation ou la réduction de leur influence sur l'environnement.

IV. OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES DU DEMANDEUR (« ex-ante », afférentes au dossier de demande)

- Pour les projets supérieurs à 50 ou 75 millions d'euros : («grands projets » au sens de l'article 100 du Règ. Général). Conformément à l'article 101 du Règ. Général :

- Joindre les études de faisabilité effectuées (y compris l'analyse des différentes interventions possibles et les résultats)
- Joindre une analyse coûts-avantages (comprenant une analyse économique et financière et une évaluation des risques)
- Indiquer le calendrier d'exécution du grand projet.

Le projet d'investissements (second volet) visant l'augmentation de la capacité d'accueil de l'aéroport relèvera de la procédure Grand projet.

Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	----------------

V. MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Régime d'aide : OUI Si oui, base juridique : Régime d'aide à l'investissement des petits et moyens aéroports français (cf. Décision Aide d'état SA.38937 du 08 avril 2015)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Préfinancement par le cofinanceur public :	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
Existence de recettes (<i>art 61 Reg. Général</i>) :	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

- Taux de subvention au bénéficiaire :

Le programme d'investissements de la phase II de la SA ARRG s'inscrit dans le cadre du régime national d'aide à l'investissement des aéroports français validé par la Commission européenne en avril 2015. À ce titre, il a fait l'objet d'une notification à la DGAC et a été évalué comme étant conforme aux critères du régime par décision de la DGAC du 5 avril 2017, avec une intensité maximale des aides fixée à 47,5%. Le taux de subvention maximum respectera les termes notifiés et ainsi validés. Il pourra être ajusté afin de prendre en compte les dispositions qui seront retenues à l'issue de la procédure Grand projet s'agissant des opérations liées à l'augmentation des capacités d'accueil.

- Plafond éventuel des subventions publiques : Néant

- Plan de financement de l'action :

Dépenses éligibles	Publics						Bénéficiaire (%)
	FEDER (%)	Région (%)	État (%)	Département (%)	EPCI (%)	Autre Public (%)	
100 = coût total éligible	0 à 47,5	0 à 47,5					52,5 à 100

- Services consultés : Néant.

- Comité technique : :Néant.

Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	----------------

VI. INFORMATIONS PRATIQUES

- Lieu de dépôt des dossiers :

Pôle d'Appui FEDER -
Hôtel de Région Pierre Lagourgue - Avenue René Cassin - BP 67190 -
97801 Saint-Denis Cedex 9

- Où se renseigner ?

- Guichet d'accueil FEDER
Hôtel de Région du Moufia, Saint-Denis
Tél : 02 62.48 70 87
Courriel : accueil_feder@cr-reunion.fr
www.regionreunion.com

- Guichet Unique : Infrastructures de Développement Durable et Énergie
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)
Tél : 02.62.67.14.49

- Service instructeur :

Guichet unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie

VII. RATTACHEMENT AUX PRINCIPES HORIZONTAUX ET OBJECTIFS TRANSVERSAUX COMMUNAUTAIRES

(Conformément aux articles 5, 7, 8 et à l'annexe 1 (Cadre stratégique commun) du Règ. Général)

- Respect du principe du développement durable (art 8 du Règ. Général et point 5.2 du CSC)

Le projet d'aménagement de la plate-forme aéroportuaire s'inscrit avant tout dans un objectif de cohérence et de continuité territoriale avec les autres territoires communautaires. Elle se doit d'être en conformité réglementaire afin d'assurer l'accessibilité de l'île. C'est pourquoi l'aéroport Roland Garros a programmé des projets d'intérêts communautaires intégrant le respect environnemental au cœur des dispositifs d'aménagements. Cette démarche adopte les dispositions du *Grenelle de l'Environnement* dont « le développement du transport aérien et de ses infrastructures est économiquement et socialement souhaitable, mais ne peut s'envisager qu'en maîtrisant ses impacts environnementaux ».

Dans cette logique de développement et de continuité territoriale initiée par l'aéroport, les projets ont pour but de préserver l'environnement et garantir l'accueil et le flux d'avions commerciaux en toute sécurité.



Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	-----------------------

Les enjeux environnementaux pris en compte seront les suivants :

- préserver la qualité de l'air
 - limiter les émissions de gaz carbonique et leur impact sur le changement climatique ;
 - limiter les émissions d'oxydes d'azote et leur impact sur la qualité de l'air local ;
 - limiter les nuisances sonores que subissent les riverains ;
- respecter la biodiversité aquatique et terrestre
 - limiter les polluants et leur impact sur les milieux et les voies de transfert ;
- protéger la qualité de l'eau
 - analyser les impacts des rejets ;
- consommer les ressources de manière durable
 - réduire les impacts énergétiques ;
- agir en amont sur la diminution de déchets
 - prévenir les impacts sur les sols, les eaux ;
- renforcer l'attractivité du site,
 - tenir compte de la proximité des infrastructures et accentuer les impacts positifs
- s'intégrer au paysage environnant pour une identité valorisante
 - Concevoir un bâtiment destiné à l'accueil du public par le choix de cibles environnementales

- Poursuite de l'objectif de l'égalité entre hommes et femmes et de la non discrimination (art 7 du Règ. Général et point 5.3 du CSC)

Sans objet.

- Respect de l'accessibilité (article 7 paragraphe 2 du Règ. Général et point 5.4 du CSC)

L'adaptation du cadre de vie des personnes handicapées ou à mobilité réduite figure dans la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Cette loi pose le principe d'accessibilité généralisée devant permettre à toutes les personnes, quel que soit leur handicap - physique, sensoriel, mental, psychique et cognitif - d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale.

Le contrôle de l'accessibilité des projets d'ERP portés par la SA ARRG, se fera d'abord, a priori, lors de la demande d'autorisation des travaux. Cette autorisation est examinée par la CCDSA (Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité), qui vérifie la conformité du projet des travaux avec les règles d'accessibilité. Dans le cas de travaux soumis à permis de construire, le contrôle de l'accessibilité se fera également, a posteriori,



Intitulé de l'action	8.05 Aéroports
----------------------	-----------------------

par un contrôleur technique. Le maître d'ouvrage devra fournir une attestation de la prise en compte des règles d'accessibilité établie par un contrôleur technique répondant à des critères de compétence et d'indépendance ou un architecte.

D'autre part le règlement européen (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 qui concerne les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens fait obligation au gestionnaire des aéroports de mettre en œuvre les conditions d'accessibilité et de facilitation pour ces voyageurs.

- Effet sur le changement démographique (point 5.5 du CSC)

La mise à niveau des infrastructures aéroportuaires dans un contexte insulaire sans autre alternative de mode de transport vers l'extérieur est indispensable à la continuité territoriale et à la mobilité des populations, pour la formation, l'emploi, le développement économique, etc.