

Aéroport de Lyon Saint Exupéry - extension des terminaux T1-T3



Dossier d'enquête publique régie par le Code de l'Environnement

Informations qualité du document

Informations générales

Auteurs	Aurélie GIANG, Annick BOLLIET, Romélie GIRON, Laetitia DOMANSKI
Type de rapport	Dossier réglementaire
Titre du rapport	Dossier d'enquête publique régie par le Code de l'Environnement Extension T1-T3
Date du rapport	07 janvier 2013
Référence	CEN-12-0011
Version	V3

Destinataires

Envoyé à		
Nom	Entité	Envoyé le
Guilhem PIAT	ADL	07/01/2013

Copie à		
Nom	Entité	Envoyé le

Historique des modifications

Version	Date	Rédigé par	Visé par
V0 (parties A, B, C et état initial de l'étude d'impact)	19/10/2012	Aurélie GIANG, Romélie GIRON et Laetitia DOMANSKI	Annick BOLLIET
V1 (parties D et E)	30/10/2012	Aurélie GIANG	Annick BOLLIET
V2 (dossier complet)	11/12/2012	Aurélie GIANG, Annick BOLLIET	Annick BOLLIET
V3 (dossier complet)	07/01/2013	Aurélie GIANG	Annick BOLLIET

SOMMAIRE

A. - OBJET DE L'ENQUETE ET INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES.....	7
B. - PLAN DE SITUATION.....	21
C. - NOTICE EXPLICATIVE	25
D. - PLAN GENERAL DES TRAVAUX	87
E. - ETUDE D'IMPACT.....	91

GLOSSAIRE

ADL : Aéroports De Lyon SA

BMT : Bâtiment Métallo-Textile abritant les fonctions passagers T3

BTV : Bloc de Transfert Vertical

EDS : Explosive Detection System (système de détection d'explosifs)

ERP : Etablissement Recevant du Public

Hub : Le hub est la base aéroportuaire d'une compagnie aérienne. C'est une plate-forme de correspondance qui permet aux compagnies d'effectuer les changements de vol plus rapidement.

IF : Inspection Filtrage

IFBS : Inspection Filtrage des Bagages de Soute

IFU : Inspection Filtrage Unique

LYS : Aéroport de Lyon Saint Exupéry

Low cost (compagnie, vol) : bas cout

MPax : Millions de passagers annuels

PAF : Police aux Frontières

PARIF : Poste d'Accès Routier - Inspection Filtrage

Pax : Passager

PCZSAR : Partie critique de la ZSAR

PIF : Poste d'Inspection Filtrage

PL : Poids Lourds

RX : Machine à rayons X pour l'inspection des bagages

S/NS/HS : Schengen/Non-Schengen/Hors-Schengen (Hors-Schengen = Non-Schengen)

TBS : Tri Bagages de Soute

ZP : Zone Publique

ZPNLA : Zone Publique Non Librement Accessible

ZR : Zone Réservée

ZSAR : Zone de sûreté à accès réservé

A

A. - OBJET DE L'ENQUETE ET INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

SOMMAIRE

PAGES

I. -	OBJET DE L'ENQUETE ET CONDITIONS DE L'ENQUETE	11
I.1. -	<i>Le maître d'ouvrage</i>	11
I.2. -	<i>Le projet soumis à l'enquête</i>	11
I.3. -	<i>L'objet de l'enquête</i>	12
I.4. -	<i>Les conditions de l'enquête</i>	12
I.5. -	<i>Le contenu du dossier</i>	12
II. -	INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION	13
II.1. -	<i>Le projet avant l'enquête</i>	13
II.2. -	<i>Déroulement de l'enquête publique</i>	13
II.3. -	<i>A l'issue de l'enquête publique</i>	14
II.4. -	<i>Les procédures engagées simultanément ou à la suite de l'enquête publique</i>	14
II.4.1. -	Procédure au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques	14
II.4.2. -	Procédure au titre de la réglementation ICPE	15
II.4.3. -	La déclaration de projet	16
II.5. -	<i>Les études de détails</i>	16
II.6. -	<i>Schéma d'insertion de l'enquête dans la procédure administrative</i>	17
III. -	TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	17
III.1. -	<i>Textes généraux</i>	17
III.2. -	<i>Textes relatifs aux enquêtes publiques</i>	17
III.3. -	<i>Textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact</i>	18
III.4. -	<i>Textes relatifs à l'eau</i>	18
III.5. -	<i>Textes relatifs au paysage</i>	18
III.6. -	<i>Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques</i>	18
III.7. -	<i>Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels</i>	19
III.8. -	<i>Textes relatifs au bruit</i>	19
III.9. -	<i>Textes relatifs à l'air</i>	19

I. - OBJET DE L'ENQUETE ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

I.1. - LE MAITRE D'OUVRAGE

La société Aéroports de Lyon (ADL) envisage l'extension des terminaux passagers T1 et T3 sur le site de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

I.2. - LE PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

Le projet d'extension T1/T3 consiste à :

- construire un bâtiment dit « Extension T1-T3 »,
- restructurer l'intérieur du terminal 1 existant,
- aménager un parvis « coté Ville »,
- requalifier le parvis existant devant T1,
- aménager des parkings avions « coté Piste ».

Le bâtiment d'extension des terminaux Sud prolonge le bâtiment du Terminal 1, remplace le bâtiment métallo-textile (BMT) T3 et vient se connecter au satellite T3 via une galerie souterraine et des blocs de transfert verticaux (BTV) existants.



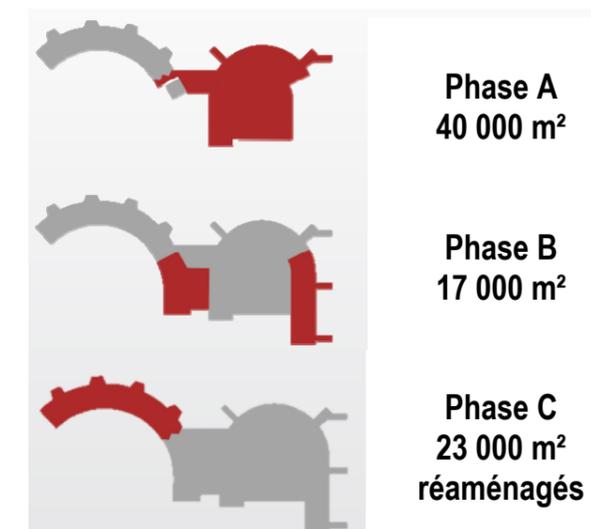
Le projet d'extension T1/T3 comprendra la construction d'un nouveau bâtiment, mais aussi :

- l'aménagement d'une zone commerciale et de détente à l'intérieur du bâtiment,
- la création des Voiries et Réseaux Divers (VRD) liés au bâtiment,
- « Côté Ville », la création des aménagements extérieurs tels qu'un giratoire, des voiries, des cheminements doux, des parkings, des aménagements paysagers et des équipements associés,
- « Côté Piste » : rénovation des aires de trafic et voies de circulation avion et équipements associés,
- les équipements liés au bâtiment tels que : ascenseurs, escalators, travelators, portes automatiques, contrôle d'accès, sonorisation, éclairage, vidéosurveillance, systèmes de sécurité incendie, mobilier, signalétique...
- les équipements aéroportuaires tels que : équipements de sûreté pour le contrôle des passagers et bagages, passerelles avion et alimentation 400 Hz associée, système de tri bagages, carrousels de livraison bagages, équipements terminaux des systèmes d'information...

L'ensemble des extensions des terminaux représente environ 57 000 m² de surfaces de planchers à construire en deux phases :

- A. 2014 – 2016 : travaux avec la création de 40 000 m² sur 2 niveaux,
- B. 2016 – 2018 : travaux avec la création de 17 000 m² sur 2 niveaux.

Une phase C est programmée après 2020 pour le réaménagement intérieur du terminal T1 actuel (23 300 m² sur 2 niveaux). Cette restructuration consiste uniquement à un réaménagement des commerces, bureaux... dans l'enveloppe actuelle du terminal, en vue d'agrandir et d'optimiser certaines surfaces proposées aux passagers ou aux fonctions support de l'aéroport.



I.3. - L'OBJET DE L'ENQUETE

Le présent dossier est élaboré en vue de servir de support à l'enquête publique des travaux d'extension des terminaux T1 et T3 de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

I.4. - LES CONDITIONS DE L'ENQUETE

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par :

- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le Code de l'Environnement notamment les articles R 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Le projet comprenant la création d'une surface de planches de 57 000 m² (supérieure à 40 000 m²), il est soumis à la réalisation d'une **étude d'impact** conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011, portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

Conformément au décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, tout projet soumis à étude d'impact est soumis à **enquête publique**. La présente enquête a notamment pour objet de porter le projet à la connaissance du public, afin qu'il fasse part de ses observations, notamment sur les registres prévus à cet effet qui seront disposés sur les lieux de l'enquête.

Conformément à l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, **la notion de programme** est définie comme « un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ».

Le projet comprend la création d'un bâtiment T1-T3, la restructuration de T1 (enveloppe interne) l'aménagement du parvis Coté Ville (nouveau parvis T1-T3 et réaménagement du parvis devant T1) ainsi que de parkings avions Coté Piste. Ces opérations constituent un programme d'aménagement ADL dédié à l'extension de la capacité passagers, envisagé en plusieurs phases entre 2014 et au-delà de 2020. **Au sens du Code de l'Environnement, le projet d'extension T1-T3 forme un programme d'aménagement mais dont les impacts sont traités dans une étude d'impact globale.**

Ce programme n'a pas de lien fonctionnel avec d'autres programmes de travaux ou d'aménagements envisagés sur la plate-forme aéroportuaire. **Le présent dossier (étude d'impact) ne comporte ainsi pas d'appréciation des impacts du programme.**

I.5. - LE CONTENU DU DOSSIER

Le présent dossier est composé des éléments suivants :

- **la pièce A : Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives,** présentant le déroulement de l'enquête et les aspects juridiques attendus,
- **la pièce B : Plan de situation,**
- **la pièce C : Notice :** pièce maîtresse du dossier, présentant les aspects matériels et géographiques de l'opération. Elle indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête est retenu. C'est également dans cette pièce que sont présentées les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, ainsi que l'appréciation sommaire des dépenses, dans laquelle le montant des acquisitions foncières et le coût des travaux est distingué (circulaire du 26 mars 1993 du Ministère de l'Intérieur),
- **la pièce D : Plan général des travaux** donnant aux intéressés la nature du projet,
- **la pièce E : Etude d'impact,** rédigée conformément à la réglementation et au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement. L'étude d'impact évalue les incidences du projet sur l'environnement et propose les mesures de réduction, de compensation et de suppression des impacts. Comme vu précédemment, elle comporte le chapitre « Appréciation des impacts du programme » (ici l'étude d'impact porte sur l'ensemble du programme).

II. - INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

II.1. - LE PROJET AVANT L'ENQUETE

Le projet Extension T1-T3 a fait l'objet d'une présentation en Commission Consultative de l'Environnement le 29 juin 2012. Lors de cette commission, les discussions ont porté notamment sur les financements et les perspectives de trafic.

Le projet est inscrit en zone **Uaéro** du PLU de Colombier Saugnieur. Il s'agit d'une zone urbaine dont la vocation est d'accueillir tout type d'occupation et d'utilisation du sol lié ou compatible avec le fonctionnement de l'aéroport de Saint Exupéry, et les activités ferroviaires attenantes. La zone Uaéro comporte deux sous-secteurs, concernant notamment la barre de fret et ses environs (dont une partie de la zone de projet représenté par des parkings avions) :

- le sous-secteur **UaéroZPR**, correspondant à la zone de protection rapprochée des établissements concernés par des protections liées aux risques technologiques,
- le sous-secteur **UaéroZPE**, correspondant à la zone de protection éloignée des établissements concernés par des protections liées aux risques technologiques.

Dans les secteurs UaéroZPR et UaéroZPE, les établissements recevant du public sont interdits. Le bâtiment T1-T3, établissement recevant du public (ERP), ne se situe pas dans les zones UaéroZPR et UaéroZPE. Le stationnement des avions empiètent sur la zone de protection éloignée du bâtiment fret. Un avion n'étant pas un bâtiment mais un moyen de transport (mobile), il ne peut être considéré comme un ERP car le Code de la construction ne s'applique pas aux moyens de transport (bus, tram, ..). Néanmoins, des mesures de prévention et d'intervention seront détaillées dans l'étude d'impact afin de protéger les avions qui viendraient se positionner sur cette zone vis-à-vis du risque d'incendie du bâtiment de fret.

Le projet est ainsi compatible avec le document d'urbanisme de la commune de Colombier Saugnieur et n'a pas nécessité de réunion préalable.

Avant l'enquête publique, l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique sont soumis à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement (dans le cas présent le préfet de région qui s'appuie sur les services de la DREAL Rhône-Alpes) selon le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 et le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement. La DREAL dispose d'un délai de 2 mois pour donner son avis qui est rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Préalablement à l'ouverture de la présente enquête organisée par arrêté préfectoral et à la demande du Préfet, le Président du Tribunal Administratif a désigné un commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête au sein de laquelle il choisit un président.

Le Préfet, après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, précise par arrêté quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique :

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle elle sera ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à un mois, ni excéder deux mois, sauf prorogation d'une durée maximum de trente jours décidée par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête,
- Le siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée,
- Les lieux, jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ; ces jours comprennent au minimum les jours habituels d'ouverture au public du lieu de dépôt du dossier et peuvent en outre comprendre des heures en soirée ainsi que plusieurs demi-journées prises parmi les samedis, dimanches et jours fériés,
- Les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête et de leurs suppléants éventuels,
- Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations,
- Le ou les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, et durant celle-ci, le Préfet porte à la connaissance du public, par tous moyens appropriés d'affichage, notamment sur les lieux concernés par l'enquête et, de presse écrite (deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département concerné) ou de communication audiovisuelle, l'objet de l'enquête, les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci.

L'enquête publique sera rappelée par voie de presse dans deux journaux régionaux ou locaux dans les 8 jours qui suivent l'ouverture de l'enquête publique.

II.2. - DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête a pour but de recueillir les observations des personnes intéressées à la réalisation de l'extension des terminaux T1 et T3 de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry et de leur permettre ainsi, d'apporter des éléments d'informations utiles à l'administration pour apprécier l'utilité publique du projet. A cet effet, le dossier présente la nature et la localisation des travaux, les raisons qui ont conduit le Maître d'Ouvrage à retenir le projet soumis à l'enquête et les impacts sur l'environnement.

Pendant l'enquête publique, le dossier est tenu à la disposition du public notamment dans les locaux de la mairie de Colombier Saugnieur et sur le site d'Aéroports de Lyon.

Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête), désigné par le Président du Tribunal Administratif a pour mission de recueillir les observations du public, de rédiger un avis ainsi que des conclusions motivées sur le projet et, de façon générale, de garantir un dialogue entre le Maître d'Ouvrage et le public.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut prendre connaissance du dossier et consigner ses observations directement sur le registre d'enquête. Le public peut également adresser ses observations par écrit au commissaire enquêteur (ou au Président de la commission d'enquête) qui les annexera au registre. En outre le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) reçoit le public et recueille ses observations aux lieux, jours et heures fixés par l'arrêté préfectoral et l'avis d'enquête.

Le commissaire enquêteur peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après information préalable des propriétaires et des occupants par les soins de l'autorité compétente, entendre toutes personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants ainsi que les autorités administratives intéressées.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête se tient à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus lors de permanences assurées en mairie de Colombier Saugnieu.

II.3. - A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) est garant de la neutralité de la procédure d'enquête publique. Après avoir examiné les observations consignées aux registres d'enquête, il est chargé d'établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et de rédiger des conclusions motivées. Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans le délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier avec les conclusions du Préfet du Rhône.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête) seront mis à la disposition du public à la Préfecture du Rhône et en mairie de Colombier Saugnieu et le resteront pendant un an à compter de la clôture de l'enquête publique. Une copie de ses pièces sera adressée au Président du Tribunal Administratif et à la mairie de Colombier Saugnieu.

II.4. - LES PROCEDURES ENGAGEES SIMULTANEMENT OU A LA SUITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

II.4.1. - Procédure au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques

Au titre de la loi sur l'Eau (codifiée aux articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement), le site d'étude est soumis aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n°2011-1264 du 14 janvier 2011 autorisant la société Aéroports de Lyon à rejeter les eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry et à réaliser les ouvrages de suivi nécessaire.

Selon cet arrêté préfectoral, les rubriques de l'article R.214-1 du Code de l'Environnement concernées par les ouvrages de l'aéroport sont les suivantes :

- **Rubrique 2.1.5.0** : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet étant :
 - 1°) supérieure ou égale à 20 ha (Autorisation),
 - 2°) supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (Déclaration).

Le régime de l'Autorisation s'applique au titre de cette rubrique pour l'aéroport (superficie de 978 ha).

- **Rubrique 3.2.3.0** : Plans d'eau, permanents ou non :
 - 1°) dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha (Autorisation),
 - 2°) dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha (Déclaration).

Le régime de l'Autorisation s'applique au titre de cette rubrique pour l'aéroport (superficie > 3 ha).

- **Rubrique 1.1.1.0** : Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau.

Le régime de la Déclaration s'applique au titre de cette rubrique pour l'aéroport.

Les nouvelles zones imperméabilisées doivent faire l'objet d'une étude de conformité vis-à-vis du dossier cadre loi sur l'eau dont les prescriptions ont été retranscrites dans l'arrêté préfectoral n°2011-1264 du 14 janvier 2011.

Une telle étude a ainsi été réalisée par BURGEAP en septembre 2012 pour le secteur de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry situé à l'Est de la voie LGV et incluant projet d'extension des terminaux T1-T3.

Selon cette étude de conformité, les eaux pluviales de l'extension des terminaux T1 et T3 de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry :

- issues des toitures des bâtiments seront infiltrées directement par le biais de puits d'infiltration,
- issues des aires d'avions (surfaces imperméabilisées coté piste) et des autres surfaces extérieures (surfaces imperméabilisées coté ville) seront collectées puis envoyées dans le bassin de rétention/infiltration METEO.

Le projet est conforme aux prescriptions de l'arrêté préfectoral n°2011-1264 du 14 janvier 2011 et aux principes validés du dossier cadre.

II.4.2. - Procédure au titre de la réglementation ICPE

Au titre de la réglementation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), la plate-forme aéroportuaire de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry est soumise aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 27 juillet 1998 et de l'arrêté complémentaire du 03 décembre 2008.

A ce jour, l'aéroport de Lyon Saint Exupéry est à ce jour connu des services de la DREAL comme suit :

Code postal : 69124

Commune : Colombier-Saugnieu

Activité principale : Transports, automobile, carburants

Etat d'activité : En fonctionnement

Service d'inspection : DREAL

Régime Seveso : Non-Seveso

Priorité nationale : Non

IPPC : Non

Situation administrative : cf. le tableau ci-après :

Rubri. IC	Ali.	Date auto.	Etat d'activité	Rég.	Activité	Volume	Unité
1131	1c	21/04/2004	En fonct.	D	Toxiques (emploi ou stockage)	10 t	
1131	2b	03/12/2008	A l'arrêt	A	Toxiques (emploi ou stockage)	25 t	
1131	2c	03/12/2008	En fonct.	D	Toxiques (emploi ou stockage)	5 t	
1180	1	21/04/2004	En fonct.	D	POLYCHLOROBIPHENYLES, ...TERPHENYLES	16430 L	
1200	2c	21/04/2004	En fonct.	D	Combustibles (fabrication, emploi, stockage)	30 t	
1432		03/12/2008	A l'arrêt	NC	Liquides inflammables (stockage)	116 m3	
1432	2a	03/12/2008	A l'arrêt	A	Liquides inflammables (stockage)	116 m3	
1432	2b	03/12/2008	En fonct.	DC	Liquides inflammables (stockage)	20 m3	
1434		03/12/2008	A l'arrêt	NC	Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	-	
1434	1b	03/12/2008	En fonct.	DC	Liquides inflammables (remplissage ou distribution) autres que 1435	2 m3/h	
1510	1	15/10/1810	En fonct.	A	Entrepôts couverts	113218 m3	
1530	2	03/12/2008	A l'arrêt	D	Bois, papier, carton ou analogues (dépôt de) hors ERP	10550 m3	
2662	1a	03/12/2008	A l'arrêt	A	MATIERES PLASTIQUES, CAOUTCHOUC...(STOCKAGE DE)	7910 m3	
2662	2a	03/12/2008	A l'arrêt	A	MATIERES PLASTIQUES, CAOUTCHOUC...(STOCKAGE DE)	2640 m3	
2910	A1	03/12/2008	En fonct.	A		49 MW	
2920	2a	21/04/2004	A l'arrêt	A	Réfrigération ou compression (installation de) pression >10E5 Pa	5421 kW	
2925		21/04/2004	En fonct.	D	ACCUMULATEURS (ATELIERS DE CHARGE D')	25 kW	
2935	1	23/03/1991	A l'arrêt	A	PARCS DE STATIONNEMENT COUVERTS, ...	1200 véhicules	

Source : <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/>

Deux activités du projet d'extension des terminaux T1 et T3 sont à considérer vis-à-vis de la nomenclature des ICPE : le chauffage et la climatisation.

▪ **Chauffage**

Le site de l'aéroport possède une chaufferie centralisée dont le fluide caloporteur est de l'eau surchauffée. Un programme de rénovation et de changement de régime de fonctionnement (eau chaude basse pression) est en cours.

Le bâtiment principal comporte 3 sous-stations (T1 / Central / T2).

Le projet d'extension des terminaux T1-T3 sera préférentiellement raccordé sur ce réseau de chauffage.

Il sera prévu une sous-station de chauffage alimentant l'ensemble des espaces créés en phases A et B.

Cette sous station ne nécessitant pas d'accès lourd par l'extérieur, elle pourra être placée dans les locaux techniques centraux situés derrière l'enregistrement T3.

En phase A et B, le T1 existant continuera de fonctionner avec la sous-station actuelle.

Aucune modification de classement au titre de la rubrique 2910 de la nomenclature des ICPE n'est nécessaire.

■ **Climatisation**

Les groupes de production d'eau glacée du T1 sont à condensation par eau, et sont raccordés sur la boucle d'eau industrielle.

Une Déclaration d'Utilité Publique de captage autorise le site à un prélèvement d'1 million de m³ / an.

Ces équipements sont vétustes et leur position actuelle est pénalisante pour le réaménagement futur du T1. Ces équipements doivent être remplacés.

La production d'eau glacée sera centralisée pour le T1 et le T3. Les groupes froids nécessitant un accès lourd extérieur, ils seront installés dans les locaux techniques facilement accessibles.

Depuis cette production centrale réalisée en phase A, un réseau primaire d'eau glacée alimentera une sous-station à créer dans le T1 en phase C. Ce réseau primaire pourra cheminer en galerie technique au sous-sol.

En phase A et B, le T1 existant continuera de fonctionner avec les groupes actuels.

L'utilisation de la boucle d'eau industrielle pourra être envisagée sous réserve de respecter l'arrêté préfectoral.

Aucun équipement actuel ou projeté ne fonctionne à l'ammoniac. Le site n'est plus classable sous la rubrique 2920 de la nomenclature des ICPE.

Aucune procédure supplémentaire n'est requise au titre des installations classées dans la mesure où le projet ne modifie pas le classement ICPE actuel.

II.4.3. - La déclaration de projet

L'article L. 126-1 du Code de l'Environnement prévoit que le Maître d'Ouvrage d'un projet public ayant donné lieu à enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération.

A l'issue de l'enquête publique, la société ADL se prononcera, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée. La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportés au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

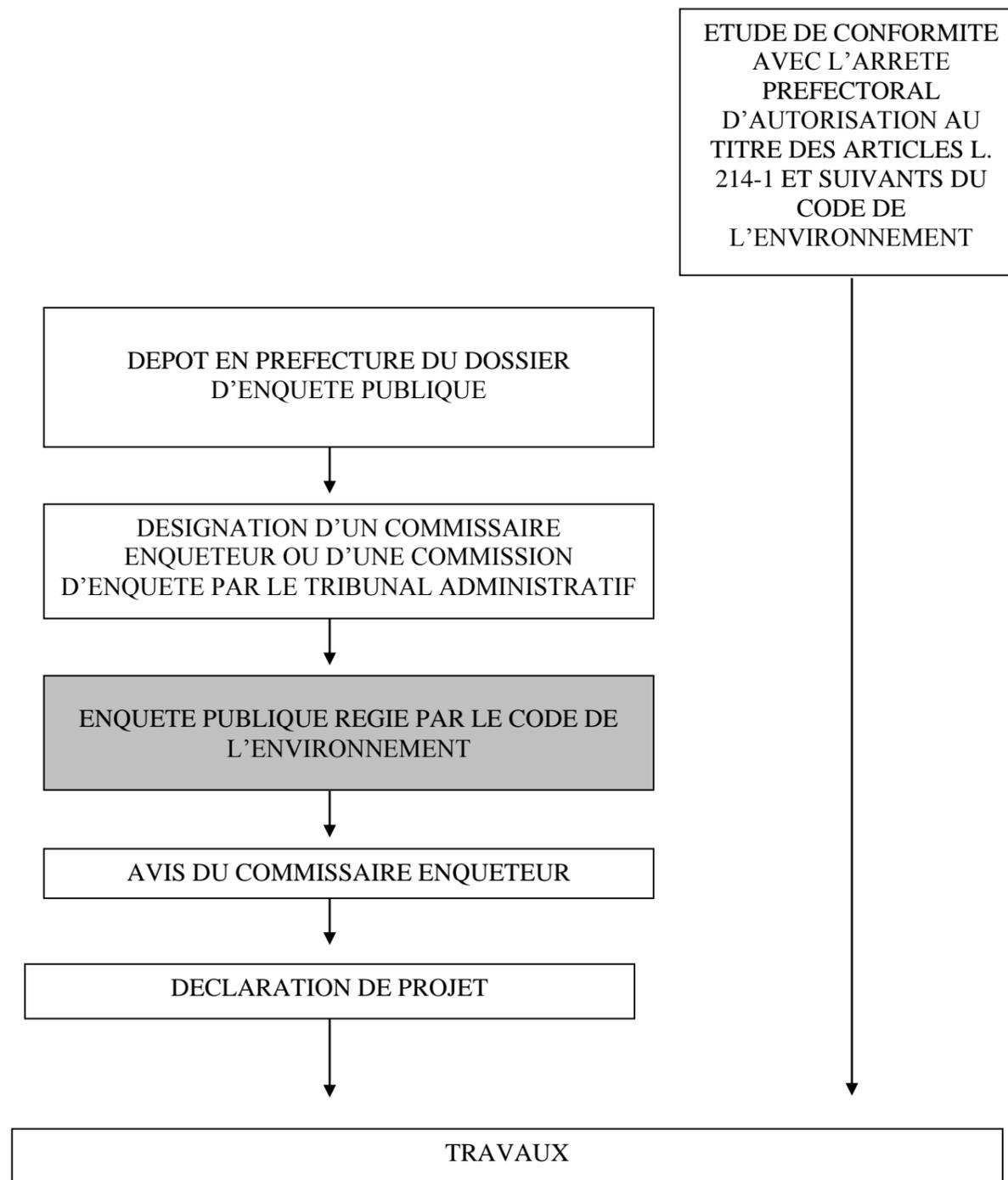
Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

II.5. - LES ETUDES DE DETAILS

Le Maître d'Ouvrage engagera sous sa propre responsabilité les études de détail nécessaires à la définition précise du projet. Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête, sans cependant déborder des emprises définies dans ce dossier.

Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête pourrait s'avérer nécessaire.

II.6. - SCHEMA D'INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE



III. - TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

III.1. - TEXTES GENERAUX

Les textes généraux ou codes sont :

- Le Code de l'Environnement,
- Le Code de l'Urbanisme,
- Le Code de la voirie routière,
- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du Code de l'Environnement,
- Le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- Le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

III.2. - TEXTES RELATIFS AUX ENQUETES PUBLIQUES

Les enquêtes publiques sont régies par les textes et codes suivants :

- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le Code de l'environnement notamment les articles R 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

III.3. - TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DE LA NATURE ET AUX ETUDES D'IMPACT

Les textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact sont :

- La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 »,
- Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, relatif à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement,
- Les articles L. 122-1 et suivants et R.122-1 à R.122-16 du Code de l'Environnement, modifié par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- Le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977, complété par le décret 93-245 de février 1993,
- La loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 et plus particulièrement l'article 2 relatif à la protection de la nature,
- Le décret n° 2010-365 du 9 avril 2010, relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000,
- Les articles L.414-1 à 4 et R.414-19 à 26 du Code de l'Environnement relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000,
- Les arrêtés ministériels fixant la liste des espèces animales et végétales protégées.

III.4. - TEXTES RELATIFS A L'EAU

Les textes relatifs à l'eau sont :

- L'article L. 210-1 du Code de l'Environnement qui stipule que l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation et que sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.
- Les articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (abordant les modalités des procédures de déclaration et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).
- Les articles R. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (abordant les modalités des procédures de déclaration et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).

III.5. - TEXTES RELATIFS AU PAYSAGE

Les textes relatifs au paysage sont :

- Les articles L. 350-1 et suivants et L. 411-5 du Code de l'environnement relatifs à la protection et à la mise en valeur des paysages.

III.6. - TEXTES RELATIFS A LA PROTECTION DU PATRIMOINE ET AUX FOUILLES ARCHEOLOGIQUES

Les textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques sont :

- Notamment les articles L. 612-2, L. 621-1 et suivants, L. 622-1 et suivants et L. 624-1 et suivants du Code du Patrimoine codifiant la loi du 31 décembre 1913 relative aux monuments historiques qui disposent que « les immeubles dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public, sont classés comme monuments historiques en totalité ou en partie par les soins du ministre chargé des affaires culturelles » et qui précise les modalités d'inscription ou de classement des monuments historiques et les règles qui en découlent.
- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L.341-1 et suivants, précisant, que dans chaque département, il existe une liste des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général. Ces articles disposent de plus les modalités d'inscription ou de classement et les règles d'usage qui en découlent.
- Les articles L. 521-1 à L524-16 du Code du Patrimoine, relatifs à l'archéologie préventive, qui précise notamment que l'archéologie préventive a, notamment, « pour objet d'assurer, à terre et sous les eaux, dans les délais appropriés, la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement. Elle a également pour objet l'interprétation et la diffusion des résultats obtenus. »
- Les articles L. 531-14 et suivants du Code du Patrimoine relatifs à la mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte de vestiges archéologiques qui précisent, notamment, « Lorsque, par suite de travaux ou d'un fait quelconque, des monuments, des ruines, substructions, mosaïques, éléments de canalisation antique, vestiges d'habitation ou de sépulture anciennes, des inscriptions ou généralement des

objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique sont mis au jour, l'inventeur de ces vestiges ou objets et le propriétaire de l'immeuble où ils ont été découverts sont tenus d'en faire la déclaration immédiate au maire de la commune, qui doit la transmettre sans délai au préfet. Celui-ci avise l'autorité administrative compétente en matière d'archéologie. Si des objets trouvés ont été mis en garde chez un tiers, celui-ci doit faire la même déclaration ».

- Le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 modifié relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive dont l'article 1 dispose que « Les opérations d'aménagement, de construction d'ouvrages ou de travaux qui, en raison de leur localisation, de leur nature ou de leur importance, affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ne peuvent être entreprises que dans le respect des mesures de détection et, le cas échéant, de conservation et de sauvegarde par l'étude scientifique ainsi que des demandes de modification de la consistance des opérations ». Ce texte précise également les modalités de ces fouilles archéologiques.

III.7. - TEXTES RELATIFS A LA PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS

Les textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels sont les articles L. 511-1 et suivants et L. 515-8 et suivants du Code de l'Environnement.

III.8. - TEXTES RELATIFS AU BRUIT

Les textes relatifs au bruit sont :

- Les articles L. 571-1 à L. 571-26 du Code de l'Environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), reprenant la Loi n° 92.1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, précisant notamment que la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres doivent, d'une part, prendre en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords et, d'autre part, envisager des mesures pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.
- Les articles R. 571-44 à R. 571-52 du Code de l'Environnement (Prévention des pollutions, des risques et des nuisances), reprenant le Décret n° 95-22 du 9 janvier

1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, indiquant les prescriptions applicables aux voies nouvelles, aux modifications ou transformations significatives de voiries existantes.

- L'Arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières, précisant les indicateurs de gêne à prendre en compte : niveaux LAeq (6 h - 22 h) pour la période diurne et LAeq (22 h - 6 h) pour la période nocturne ; il mentionne en outre les niveaux sonores maximaux admissibles suivant l'usage et la nature des locaux et le niveau de bruit existant.
- Le décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique.

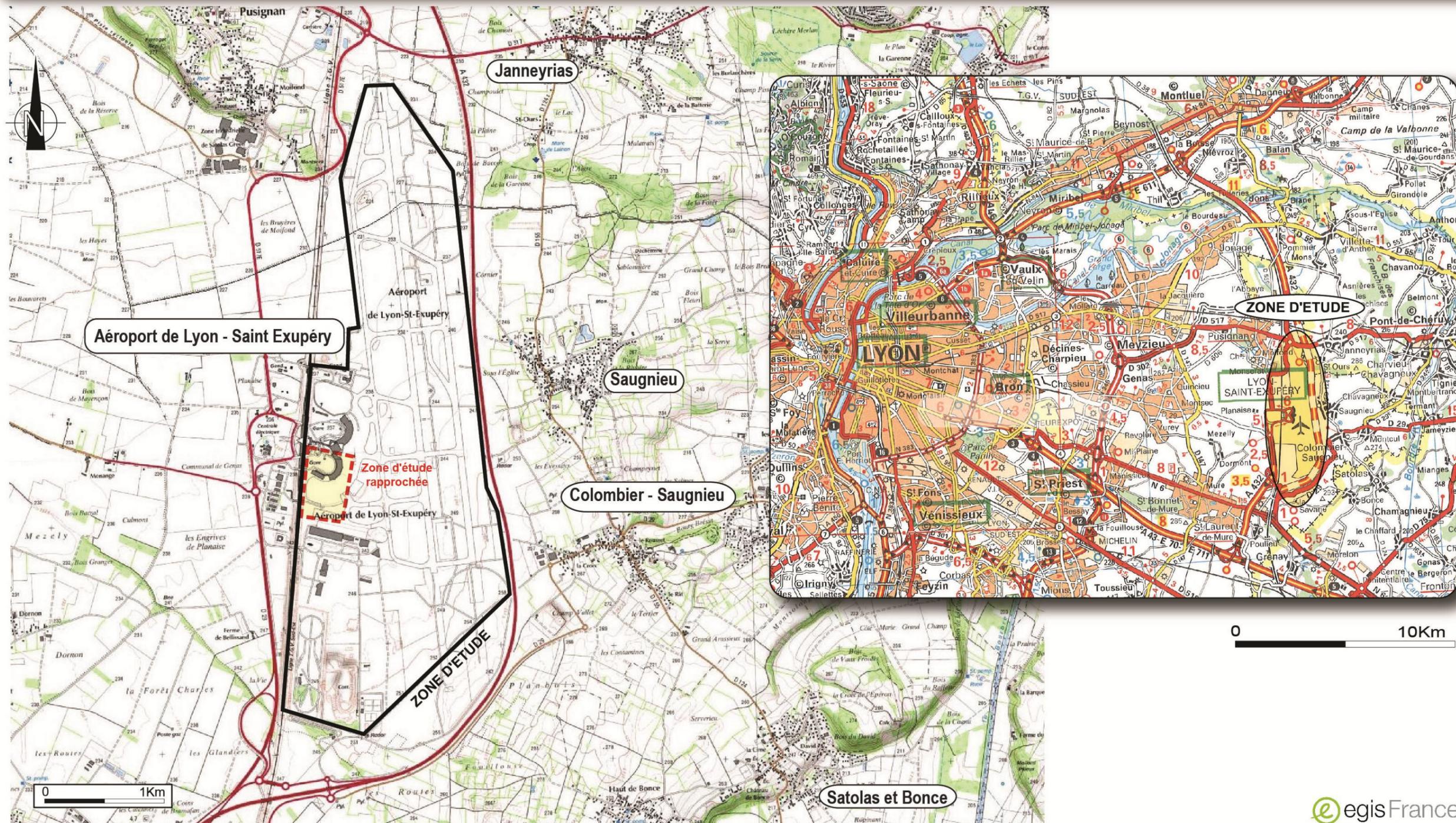
III.9. - TEXTES RELATIFS A L'AIR

- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L. 220-1 et suivants, qui disposent entre autre que « L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ».
- Le Code de l'Environnement notamment l'article L. 122-3 rendant nécessaire pour la réalisation d'infrastructures de transport, une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.
- Décrets 2002-213 du 15 février 2002 et 2003-1085 du 12 novembre 2003 transposant notamment la directive n° 2002-3-CE du 12 février 2002.
- Circulaire n° 98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie [Code de l'environnement, art. L.122-1 et s.], complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.

B

B. - PLAN DE SITUATION

Plan de situation



C

C. - NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

PAGES

I. -	CONTEXTE DE L'OPERATION	29
I.1. -	<i>L'aéroport de Lyon Saint Exupéry</i>	29
I.1.1. -	Description générale.....	29
I.1.2. -	Etapes de développement de l'aéroport.....	30
I.1.3. -	Installations principales de l'aéroport.....	30
I.1.4. -	Fonctionnement des terminaux actuels.....	31
I.1.5. -	Déplacements et accès.....	32
I.1.6. -	Trafic aérien.....	35
I.2. -	<i>La prise en compte de l'environnement à l'aéroport de Lyon Saint Exupéry</i>	38
I.3. -	<i>Le devenir de l'aéroport</i>	38
I.4. -	<i>Les projets de la zone aéroportuaire</i>	38
II. -	OBJET DE L'OPERATION	41
II.1. -	<i>Répondre à l'évolution du trafic</i>	41
II.2. -	<i>Offrir une qualité de service optimum</i>	41
II.3. -	<i>Centraliser les ressources</i>	41
II.4. -	<i>Permettre la flexibilité opérationnelle</i>	42
II.5. -	<i>Proposer des surfaces tertiaires fonctionnelles et suffisantes</i>	43
II.6. -	<i>Intégrer le projet dans une démarche de développement durable</i>	43
III. -	JUSTIFICATION DU PROJET	43
III.1. -	<i>Justification du parti d'aménagement</i>	43
III.2. -	<i>Justification d'une extension Sud</i>	44
IV. -	EVOLUTION DU PROJET JUSQU'A LA SOLUTION RETENUE	44
IV.1. -	<i>Historique</i>	44
IV.2. -	<i>Variantes</i>	45
V. -	DESCRIPTION DU PROJET	46
VI. -	CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS	50
VI.1. -	<i>Bâtiment T1-T3</i>	50
VI.1.1. -	Généralités.....	50
VI.1.2. -	Hall public.....	53
VI.1.3. -	Espaces d'enregistrement.....	54
VI.1.4. -	Locaux compagnies (guichets et bureaux).....	54
VI.1.5. -	Locaux de contrôle et de tri bagages.....	55
VI.1.6. -	Zone commerciale et d'attente avant embarquement.....	55
VI.1.7. -	Poste d'Inspection Filtrage (PIF) de sûreté.....	57
VI.1.8. -	Poste d'Inspection Filtrage à Accès Routier (PARIF).....	58
VI.1.9. -	Bureaux et postes de contrôle de la Police de l'Air et des Frontières (PAF).....	59
VI.1.10. -	Espaces d'embarquement.....	59
VI.1.11. -	Pré-passerelles d'embarquement.....	61
VI.1.12. -	Espaces pour correspondance T1-Transit.....	61
VI.1.13. -	Salles d'arrivée bagages.....	61
VI.1.14. -	Locaux des Douanes.....	62
VI.1.15. -	Bureau de la police de l'air et des frontières (PAF).....	62
VI.1.16. -	Locaux « piste ».....	63
VI.1.17. -	Bureaux divers.....	63
VI.1.18. -	Locaux techniques et d'entretien.....	63
VI.2. -	<i>Aménagements Coté Ville</i>	64
VI.2.1. -	Description générale.....	64
VI.2.2. -	Aménagement face au bâtiment T1.....	67
VI.2.3. -	Aménagement face au bâtiment T1-T3.....	68
VI.3. -	<i>Aménagements Coté Piste</i>	70
VI.3.1. -	Définition.....	70
VI.3.2. -	Description des nouveaux aménagements.....	70
VII. -	ACQUISITIONS FONCIERES	72
VIII. -	RESEAUX D'ASSAINISSEMENT PLUVIAL	72
VIII.1. -	<i>Assainissement actuel du site de projet</i>	73
VIII.2. -	<i>Assainissement du projet d'extension T1-T3</i>	75

VIII.3. - Bassin Fret A.....	77
IX. - AUTRES RESEAUX.....	80
IX.1. - Eaux usées.....	80
IX.2. - Eau potable.....	80
IX.3. - Eau non potable.....	80
IX.4. - Eau chaude.....	81
IX.5. - Courants forts.....	81
IX.6. - Courants faibles.....	81
X. - COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION.....	82
X.1. - Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise.....	82
X.2. - Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise.....	82
X.3. - Charte intercommunale de l'aménagement et du développement économique de la Communauté de Commune de l'Est Lyonnais.....	83
X.4. - Projet d'Intérêt Général (PIG) de l'aéroport Lyon Saint Exupéry.....	83
X.5. - Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Colombier Saugnieu.....	83
X.6. - Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée.....	84
X.7. - Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Est lyonnais.....	86
X.8. - Plan d'Exposition au Bruit (PEB).....	86
XI. - ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES.....	86

I. - CONTEXTE DE L'OPERATION

I.1. - L'AEROPORT DE LYON SAINT EXUPERY

I.1.1. - Description générale

L'aéroport de Lyon Saint Exupéry est le troisième aéroport français, après les aéroports parisiens et Nice. Il a été mis en service en 1975 (identification en tant qu'aéroport de Satolas jusqu'au 29 juin 2000) pour prendre la succession de l'aéroport Lyon-Bron. Il se situe à l'Est de l'agglomération lyonnaise, à environ 25 km de Lyon.

La plateforme aéroportuaire de Lyon Saint Exupéry est gérée par la société Aéroports de Lyon (ADL) et couvre une superficie de 1 100 ha répartis sur les communes de Colombier Saugnieu et de Pusignan, dans un secteur peu urbanisé.

La plateforme aéroportuaire est un pôle intermodal à vocation internationale constitué de l'aéroport (aérogare, terminaux, parkings, passerelles d'accès, accès routiers, ...) et de la gare TGV, mise en service en juillet 1994.



Aérogare de Lyon Saint Exupéry

Unique aéroport français avec Paris-Charles de Gaulle à être connecté directement au réseau TGV, Lyon-Saint Exupéry est un des rares pôles multimodaux européens, facilement accessible par plusieurs autoroutes, par la Gare TGV-Saint Exupéry et par le tramway Rhônexpress qui relie l'aéroport au centre de Lyon en seulement 30 minutes avec un départ toutes les 15 minutes. Le tramway Rhônexpress fait de Lyon-Saint Exupéry le seul aéroport français relié en direct avec le centre-ville par un mode de transport ferré rapide et dédié.

Avec la connexion directe au réseau TGV européen et un accès facilité par un réseau très dense d'autoroutes, le site de Lyon Saint Exupéry est aujourd'hui l'un des tous premiers centres intermodaux européens et la deuxième plateforme de fret française.

Aéroports de Lyon est un aéroport multi-spécialiste qui combine tous les segments de marché (Hub Air France, vols réguliers conventionnels et low cost, vols charters, transport de fret, aviation d'affaires) et bénéficie d'un portefeuille d'activités équilibré qui dispose d'une forte capacité de développement et d'une infrastructure performante :

- **Vols low cost - une activité en forte hausse** : Avec une croissance de plus de 21 % en 2011, le trafic low cost représente 21 % du trafic global. Il s'agit d'un moteur de croissance efficace pour l'aéroport. Avec la mise en place du nouveau satellite du Terminal 3, les compagnies low cost bénéficieront d'une infrastructure de qualité, adaptée à leur croissance rapide. A terme, le nouveau Terminal 3 pourra accueillir 5 millions de passagers par an.
- **Hub Air France – 25 minutes, un temps de connexion record** : Air France transporte 3.3 millions de passagers par an. 30 % d'entre eux ont une correspondance et bénéficient des solides performances opérationnelles du hub.
- **Vols conventionnels et charters - une internationalisation croissante** : Le trafic à l'international, en progression de 4.5 % est notamment emmené par les compagnies aériennes des grandes alliances. Star Alliance, par exemple, réalise 13 % de croissance en 2011.
- **CargoPort - un grand potentiel** : Plate-forme de plus de 150 hectares, Cargoport est un véritable « one-stop-shop » multimodal, guichet unique pour toutes les activités de fret. Sa réserve foncière lui offre de belles perspectives de développement.
- **Aviation d'affaires à Bron – une croissance régulière** : Avec une croissance continue de ses mouvements d'affaires, l'aéroport Lyon-Bron conforte sa place de 3ème aéroport d'aviation d'affaires en France.
- **Projet Carex – le fret à grande vitesse** : Créer une gare TGV fret dédiée, dans le cadre du projet Lyon Carex (Cargo Rail expresse) permettra la mise en place d'un service de fret par lignes à grande vitesse entre grandes plateformes aéroportuaires européennes d'ici 2017.

L'efficacité opérationnelle des Aéroports Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron s'appuie sur l'expertise de ses équipes et sur une infrastructure aéroportuaire d'excellente qualité :

- temps de correspondance le plus faible d'Europe,
- taux de réussite des correspondances supérieur à 99 %,
- contrôle unique de sûreté,
- service d'assistance en escale aux vols business.

Quelques chiffres clés

- en 2011 :
 - 8,4 millions de passagers - jusqu'à près 34 000 passagers par jour,
 - 61 % de trafic international,
 - 21 % de trafic low-cost, en augmentation,
 - 230 000 tonnes de Fret aérien traitées,
 - 7 200 mouvements Aviation d'Affaires (Lyon-Bron),
- une prospective de développement à 14 millions de passagers à l'horizon 2020,
- 15 millions de clients potentiels à moins de 2 heures,
- 120 destinations directes,
- plus de 50 compagnies aériennes,
- 18 000 places de parking.

I.1.2. - Etapes de développement de l'aéroport

L'aéroport de Lyon Satolas a été inauguré le 12 avril 1975 et a pris la succession de Lyon-Bron le 20 avril 1975. Le 29 juin 2000, l'aéroport est rebaptisé au nom du célèbre aviateur et écrivain lyonnais Antoine de Saint Exupéry.

Historiquement, le site était composé de deux terminaux T1 et T2.

En 1992, Lyon-Satolas est site d'accueil des XVI^{ème} Jeux Olympiques d'Hiver qui se déroulent à Albertville. Le bâtiment métallo textile T3 est construit très rapidement (en 6 mois) à cet effet et avait pour objectif d'être provisoire. Finalement, ce bâtiment a été conservé pour gérer pendant quelques années les vols charters en direction des stations de ski. Après avoir fait l'objet de plusieurs aménagements, ce bâtiment est toujours existant.

En 1994, l'aéroport se développe avec la création de la gare TGV. Cet élément structurant coupe les emprises de l'aéroport en deux, avec un secteur Est et un secteur Ouest.

Le développement continue avec l'extension de T2 et la création de la jetée du terminal 2 en 2005 afin d'accueillir l'ensemble des vols d'Air France.

Le terminal 1 (accueillant les autres compagnies) fait simplement l'objet de rénovations au fil des années.

Avec l'émergence du low cost, le bâtiment T3 est « réservé » pour ce segment de trafic.

Au départ, toutes les fonctions classiques d'un terminal (enregistrement, tri bagages, PIF, embarquement) étaient centralisées dans ce bâtiment. Mais, le low cost continue à accroître sa capacité avec la construction du satellite T3 livré en novembre 2011 et comprenant : le satellite en lui-même, une galerie souterraine, des blocs de transferts verticaux (BTV) et une galerie aérienne.

I.1.3. - Installations principales de l'aéroport



Ensemble des aérogares en 2011 (source ADL)

La photographie aérienne ci-avant permet de découvrir les installations principales de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry, hors pistes et taxiways.

La voie TGV marque le territoire d'un axe Nord-Sud.

Le cœur de l'aéroport s'étend aujourd'hui à l'Est de cette trame autour des trois bâtiments principaux connectés par la galerie aérienne et le bâtiment central de forme carrée :

- La **gare TGV**, qui permet des échanges intermodaux avec les trains à grande vitesse et le tramway Rhônexpress connecté au centre-ville de Lyon (gare Part Dieu).
- Vers le Nord, le **Terminal 2** et sa jetée d'embarquement pour moyens porteurs, principalement utilisés par les compagnies du groupe Air France.
- Vers le Sud, le **Terminal 1** pour les autres compagnies traditionnelles ou charters.

D'autres composants majeurs sont aussi visibles :

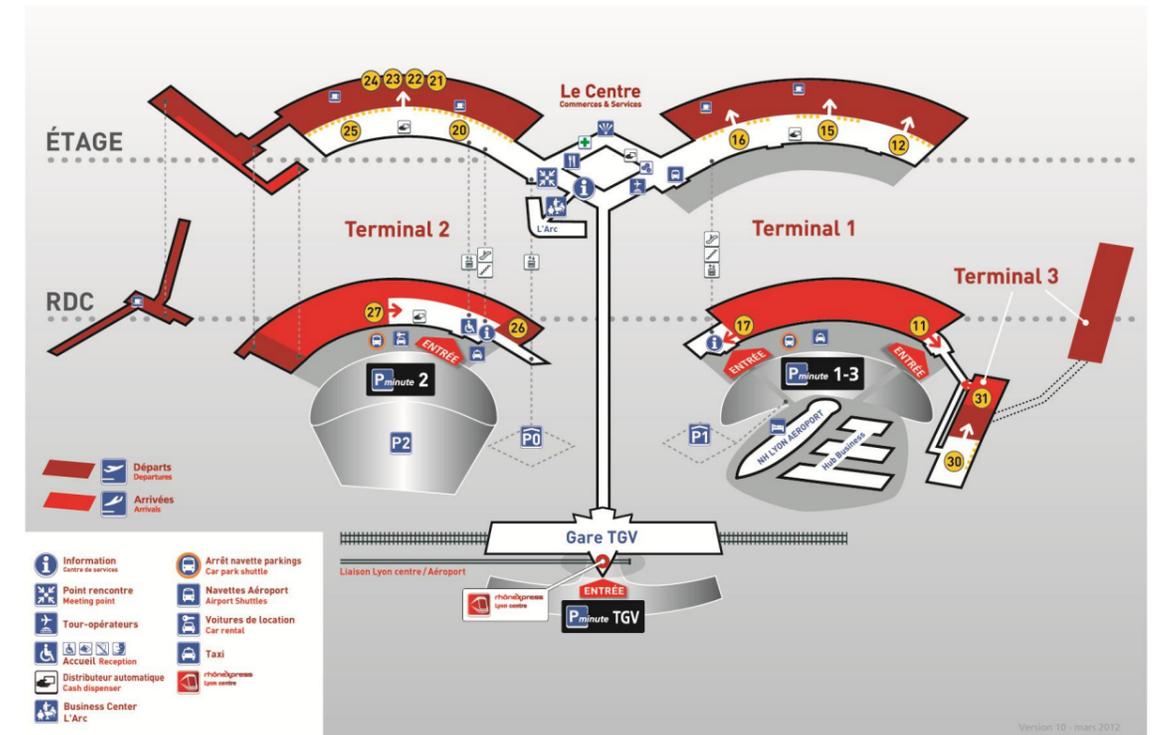
- le bâtiment métallo-textile (BMT) du Terminal 3 connecté à un **satellite d'embarquement** via un Poste Inspection Filtrage (PIF) provisoire, une galerie aérienne provisoire puis une galerie souterraine pérenne, le tout dédié aux compagnies à bas coûts,

- les hangars de traitement du fret aérien forment une barrière d'Ouest en Est qui ferme l'aire de trafic avions par le Sud,
- les deux parvis publics permettant la dépose-minute et le stationnement en surface et enterré, et l'hôtel face au T1.

I.1.4. - Fonctionnement des terminaux actuels

Les terminaux actuels (T1, T2 et T3) présentent des niveaux différents de service et de confort pour les usagers (passagers et personnels).

En effet, si le terminal 2 (utilisé par Air France) a fait l'objet de rénovations, le terminal 1 (utilisé par les autres compagnies classiques) est vieillissant et peu fonctionnel tandis que le terminal 3 (low cost) est notamment composé d'un bâtiment métallo-textile peu qualitatif.



Plan des terminaux (ADL)

Les dysfonctionnements des terminaux T1 et T3 sont ici plus particulièrement analysés :

- **Pour T1 :**
 - Le niveau de services n'est pas adapté en termes d'ambiance qui est peu qualitative, de dimension non adéquate des espaces, d'un confort non optimum des voyageurs...
 - Le fonctionnement de T1 n'est également pas très optimal car les installations sont décentralisées : plusieurs PIF, plusieurs contrôles tri bagage décentralisés.
 - Très peu de commerces et de services aux passagers sont présents au sein de T1.



Rampe d'accès au terminal 1 (Egis France)

L'aéroport est desservi par une **gare TGV** assurant des liaisons avec :

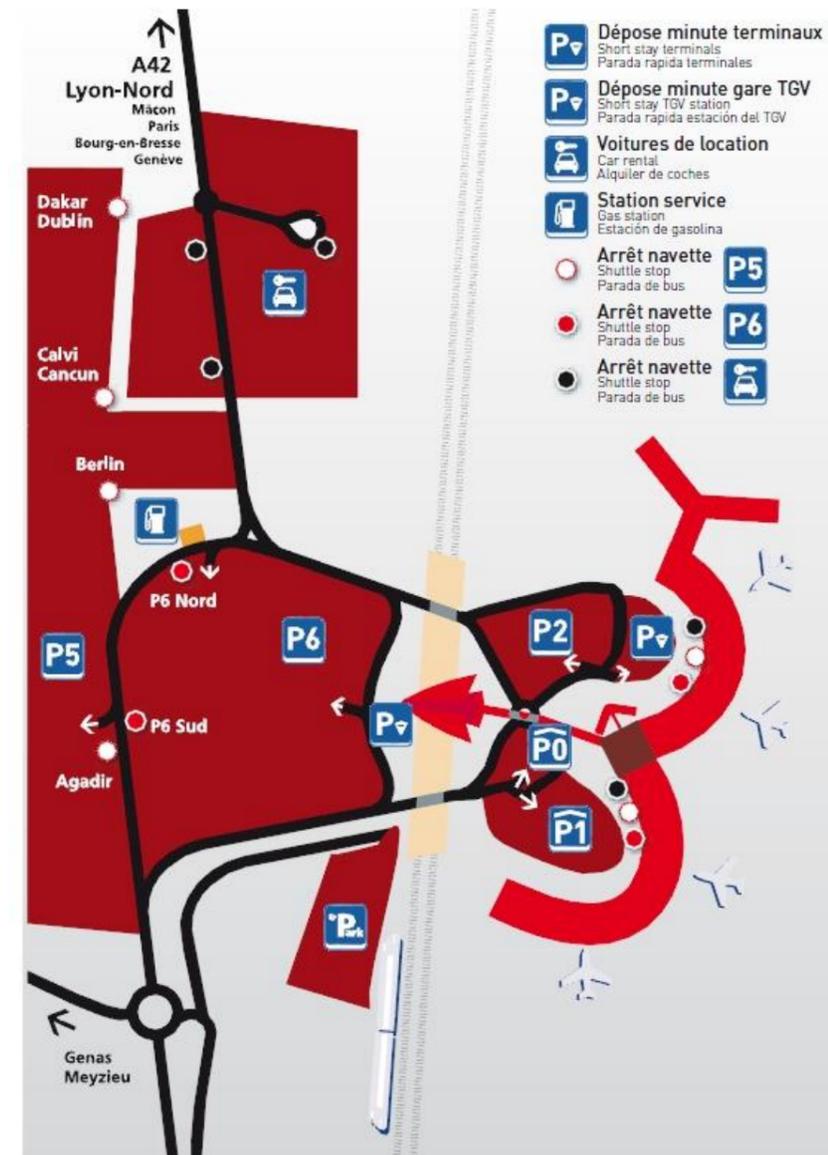
- Paris Gare de Lyon,
- Les Alpes (Chambéry – St Jean de Maurienne / Arvan – Modane),
- Grenoble,
- L'Italie,
- La Méditerranée (Valence, Avignon, Aix en Provence... Nice).

Les autres modes de transports en commun desservant le site sont :

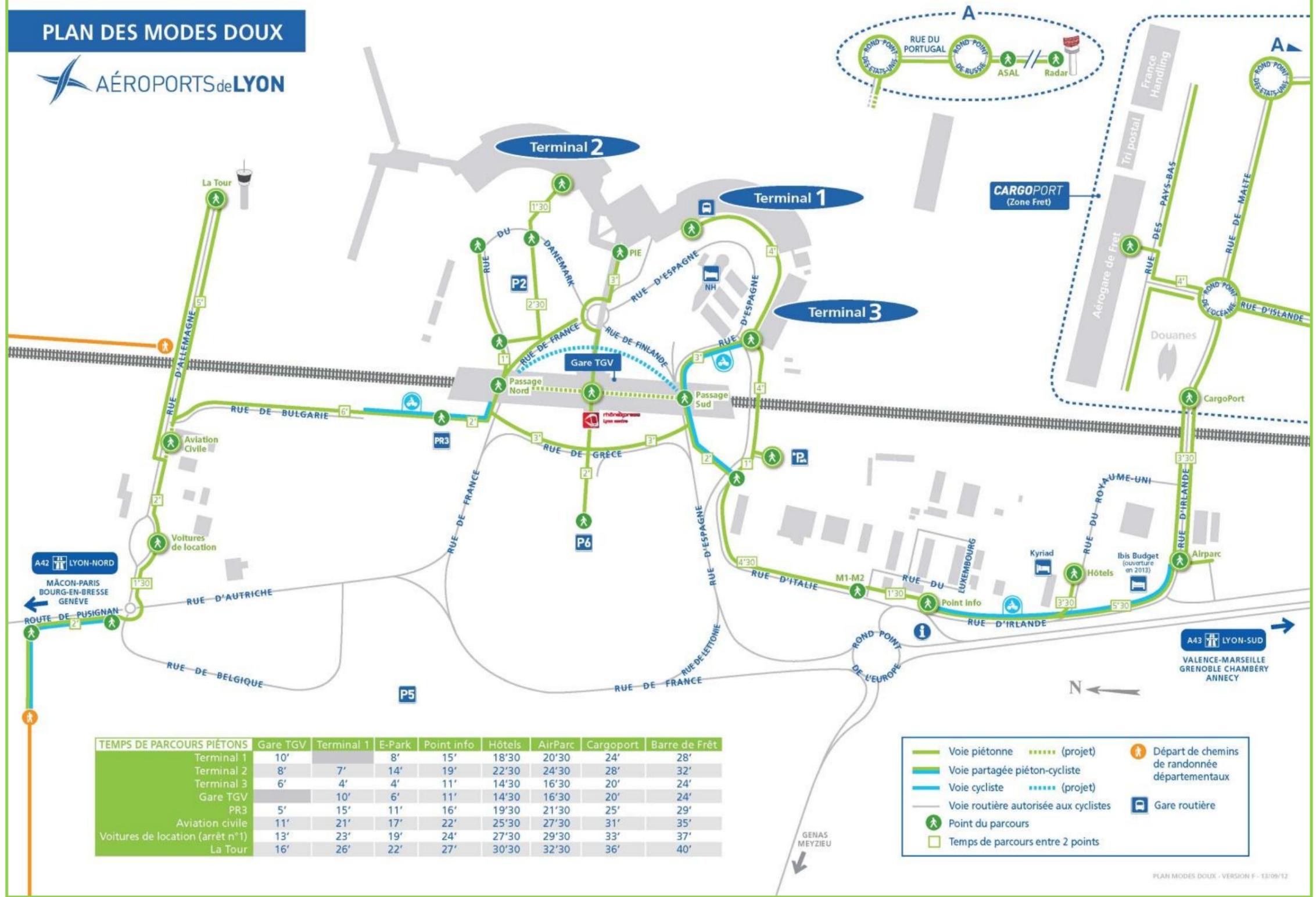
- Le tram express « **Rhôneexpress** », permettant de rallier la gare de la Part-Dieu au centre de Lyon,
- Le **bus**, avec les liaisons régulières entre l'aéroport et Annecy, Aix les Bains, Bourg en Bresse, Bourgoin Jallieu, Chambéry, Grenoble, Technolac et Voiron,
- Des **navettes** desservant les stations des Alpes des 3 Vallées, Paradiski, Espace Killy, l'Alpe d'Huez, les 2 Alpes, les Aravis.

A l'heure actuelle, trois circuits de **navettes internes** à l'aéroport assurent la desserte des parkings P5, P6 et de voitures de location comme indiqué ci-contre.

PLAN DES CIRCUITS NAVETTES



PLAN DES MODES DOUX



Les **circulations piétonnes actuelles** (plan page précédente) sont les suivantes :

- Un cheminement mode doux depuis les différents parkings et les loueurs automobiles situés au Nord et à l'Ouest du site aéroportuaire, jusqu'à la gare TGV, puis de la gare TGV en direction des zones Sud (zone technique, Air Parc et hôtels).
- Liaison passerelle gare TGV / Centre aéroportuaire.
- Accès direct depuis parvis (dépose minute) et Halls T1 et T2.
- Les cheminements « mode doux » (Est/Ouest et Nord/Sud) comprennent à la fois des cheminements piétons et des pistes cyclables (largeur comprise entre 2,40 m et 3,00 m).

Ces deux modes doux se séparent devant le parvis de la gare de TGV :

- La piste cyclable est implantée à l'Ouest de la chaussée existante.
- Le cheminement piéton se fait naturellement par le parvis à l'extérieur mais aussi par l'intérieur de la gare coté Est.

Une circulation piétonne permettant de relier le hall de la gare TGV au bâtiment métallo-textile via l'aile Sud de la gare TGV a été finalisée.



Circulation piétonne entre la gare TGV et le terminal 3 (Egis France)

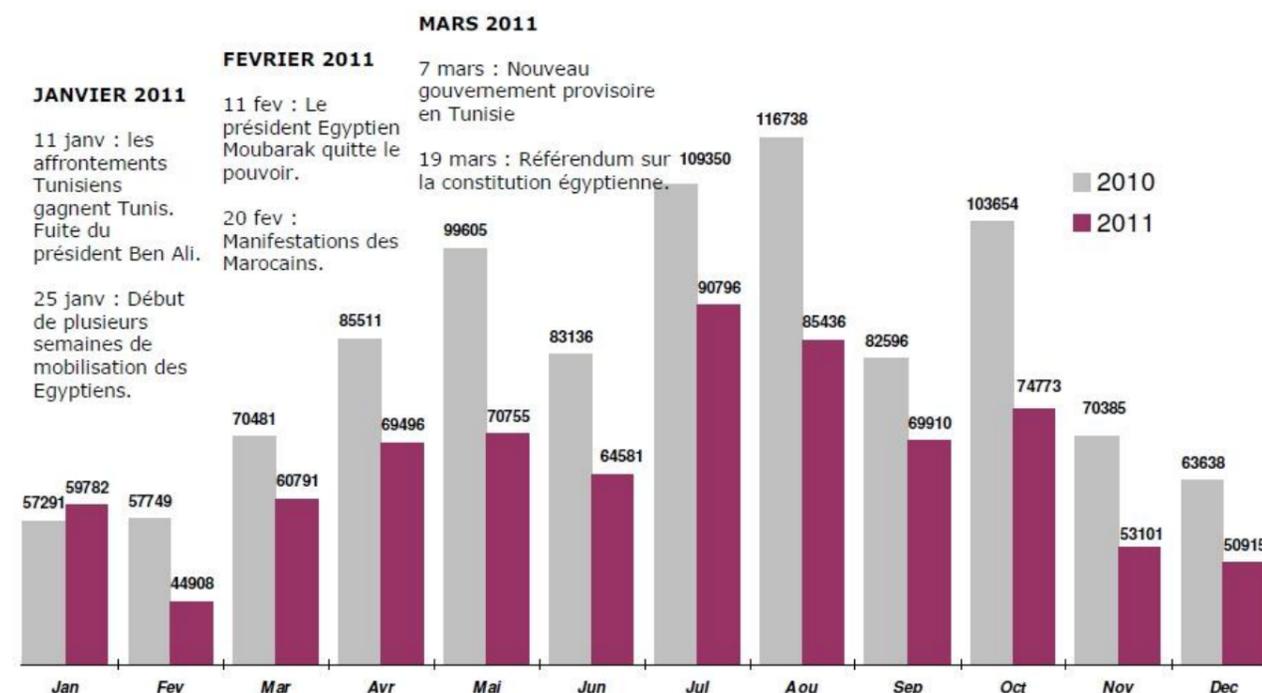
L'accès au terminal 3 actuel n'est pas optimal. En effet, T3 n'est pas bien connecté à Rhônexpress. De plus, l'utilisation du dépose minute de T1 entraîne de longues distances à parcourir à pied.

I.1.6. - Trafic aérien

Hausse du trafic aérien

Trafic total 2011 : 8 437 141 pax (+ 5.7 %)

En 2011, l'aéroport de Lyon Saint Exupéry enregistre un trafic record, avec la barre symbolique des 8 000 000 de passagers franchie en décembre. Avec une évolution de trafic au cumul de 5.7 % (3.4 % en 2010), l'aéroport garde le cap et ce, en dépit de perturbations survenues au cours de l'année : printemps arabe en tête (Maroc, Tunisie et Egypte en nette baisse sur l'année).



En 2011, la croissance vers le national est à la hausse, puisqu'elle atteint + 10.3 %, tout comme l'international, qui lui atteint les + 4.5 %, soit tout de même une baisse par rapport à 2010. La part des low-cost continue sa progression, puisqu'elle atteint 1 763 262 pax en 2011, soit une augmentation de plus de 21 %. Elle représente cette année plus de 21.2 % du trafic global.

Trafic national 2011 : 3 160 619 pax (+ 10.3 %)

Le trafic sur Paris affiche une hausse assez importante, avec + 4.9 %. Orly affiche une bonne progression à + 6.9 %, tout comme Charles De Gaulle, à + 4.4 %.

Sur les transversales, le trafic est plus nettement en hausse à + 11.5 %. Bordeaux (+ 8.1 %) est toujours la 1^{ère} destination domestique devant Paris Charles De Gaulle.

Les escales suivantes dans le classement sont : Toulouse, Nantes, Nice, Brest. A noter que le trafic bénéficie des liaisons easyJet vers ces villes (ouverture de Brest et Nice durant l'hiver 2010).

Trafic international 2011 : 5 157 052 pax (+ 4.5 %)

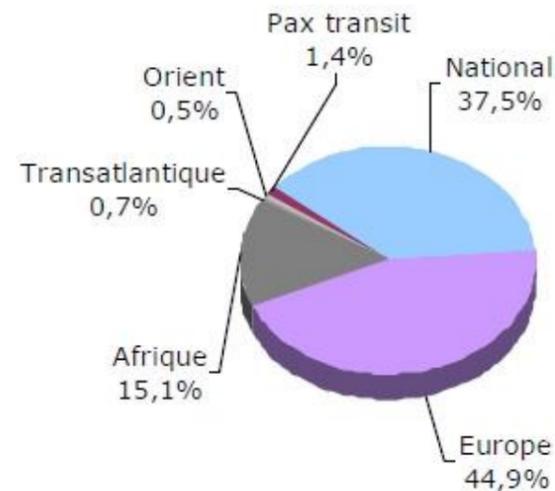
Le trafic sur l'Europe U.E. croît de 11.3 %. Les résultats sont bons sur l'Allemagne (+ 17.5 %), notamment sur Francfort et Munich. A noter, liaison easyJet sur Berlin depuis décembre 2010. Le trafic sur la Belgique (+ 17.8 %), est également en hausse, et ce grâce aux liaisons Brussels Airlines et easyJet sur Bruxelles. Hausse également du trafic sur l'Espagne (+ 7.2 %), en dépit de la baisse de trafic vers Barcelone (- 4.5 %) et Madrid (-6.2 %). L'Italie, connaît également une vraie hausse du trafic, avec +13.0%. Le trafic s'appuie sur liaisons vers Rome Fiumicino, Milan Malpensa (liaison easyJet depuis novembre 2010) et Venise.

Hausse également de 3.9 % sur le Portugal et de 10.1 % sur le Royaume-Uni, toujours grâce aux liaisons low cost. Le trafic est également en hausse en Irlande, et plus précisément Dublin, qui est à + 4.5 % (liaison Aer Lingus). Sur la Grèce, le trafic est également en hausse, à + 20.3 %. Les escales de Rhodes, Heraklion sont les plus plébiscitées.

En revanche, recul du trafic sur la Roumanie, en dépit des bons résultats de Tarom sur Bucarest : plus de 27 261 pax et +12.7%. Recul également pour le Danemark et l'Autriche.

Hors U.E., la croissance de 14.9 % est tirée par les bons résultats sur Turquie, + 20.3 % (charters sur Antalya & Izmir). A noter également la belle performance de la Suisse, à + 7.7 %.

Sur l'Afrique du Nord, le trafic est en nette baisse, à - 8.6 %. Le trafic subit de plein fouet les conséquences du printemps arabe : baisse significative pour Tunisie, à - 32.5%, et ce sur toutes les escales, l'Egypte à - 58.4 %. Sur les destinations marocaines, le trafic est stationnaire, à + 0.9 %, malgré la croissance du trafic sur Agadir (nouvelles liaison RAM et easyJet) à 26.9% et sur Casablanca à + 5.0 %. En revanche, le trafic vers l'Algérie, est en hausse, à + 13.6 % sur l'année (Annaba, Batna & Sétif).



Evolution du trafic de 2001 à 2011

L'analyse de l'évolution du trafic aérien des 10 dernières années montre que celui-ci est en constante hausse exceptée pour les années 2002 et 2009 où le trafic national tout le comme le trafic international ont enregistré des baisses de l'ordre de 5 à 7 % en 2002 et de l'ordre de 3 % en 2007.

Année	National	%	International	%	Locaux	%	Transits	%	TOTAL	%
2001	2 644 642	1.9	3 414 402	2.3	6 059 044	2.1	49 689	-43.3	6 108 733	1.5
2002	2 468 484	-6.7	3 257 278	-4.6	5 725 762	-5.5	52 462	5.6	5 778 224	-5.4
2003	2 504 221	1.4	3 355 754	3.0	5 859 975	2.3	79 920	52.3	5 939 895	2.8
2004	2 544 546	1.6	3 581 626	6.7	6 126 172	4.5	102 440	28.2	6 228 612	4.9
2005	2 593 645	1.9	3 869 040	8.0	6 462 685	5.5	98 680	-3.7	6 561 365	5.3
2006	2 708 484	4.4	3 956 083	2.2	6 664 567	3.1	87 766	-11.1	6 752 333	2.9
2007	2 826 549	4.4	4 367 025	10.4	7 193 574	7.9	127 378	45.1	7 320 952	8.4
2008	2 936 736	3.9	4 861 398	11.3	7 798 134	8.4	125 929	-1.1	7 924 063	8.2
2009	2 847 847	-3.0	4 724 956	-2.8	7 572 813	-2.9	144 796	15.0	7 717 609	-2.6
2010	2 864 867	0.6	4 936 982	4.5	7 801 849	3.0	177 379	22.5	7 979 228	3.4
2011	3 160 619	10.3	5 157 052	4.5					8 437 141	5.7

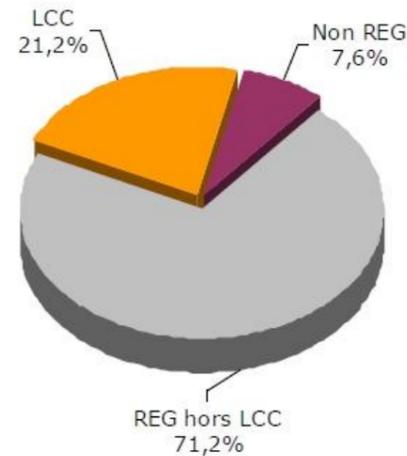
Source : ADL

Le dynamisme et la hausse du low cost

Le trafic low cost poursuit sa croissance. Ce segment représente 21.2 % du trafic des passagers locaux en 2011 (19 % en 2010).

Le trafic régulier, (+ 9.1 %) avec 7 687 171 passagers, représente plus de 92 % du trafic global :

- dont 5 923 909 pax trafic régulier hors low cost (+6.3%).
CDG, Bordeaux, Toulouse et Nantes sont les destinations régulières hors low cost les plus plébiscitées au national. A l'international, Londres Heathrow, Francfort, Zurich, Munich affichent de bons résultats.
- dont 1 763 262 passagers low cost (+19.9%) avec un top 3 constitué de Londres Gatwick, Bordeaux et Casablanca qui représentent 27 % du trafic global low cost.
Le trafic non régulier (- 16.7 %) avec 630 500 passagers représente 7.6 % du trafic global.

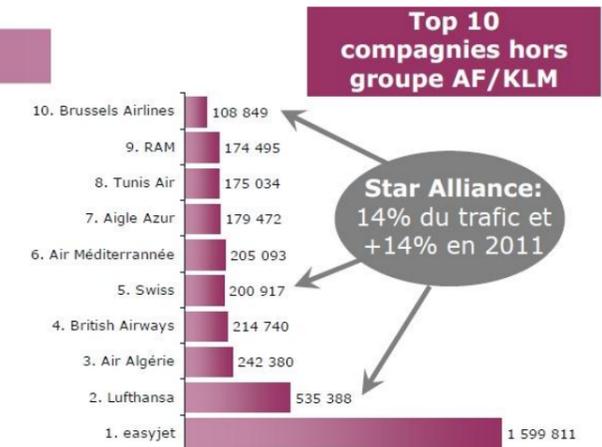


La compagnie Easyjet représente 19 % de parts de marché (Air France a 39 %) et connaît la plus forte progression entre 2010 et 2011 avec + 26.5 %.

Trafic compagnies (cumul 2011)

Progs les plus dynamiques (volume pax >180 000) et parts de marché

Compagnie	Prog.	PDM (LYS)	Nb pax
1. easyjet	+26.5%	19.2%	1 599 811
2. Lufthansa	+19.4%	6.4%	535 388
3. Air Algérie	+15.8%	2.9%	242 380
4. British Airways	+9.6%	2.6%	214 740
5. Swiss	+7.5%	2.4%	200 917
Air France/KLM	+3.1%	39%	3 311 330



Détail du trafic low-cost (pax et évolution)

1. Easyjet : 1 584 635 pax pour easyJet soit une augmentation de +25.5 % par rapport à 2010

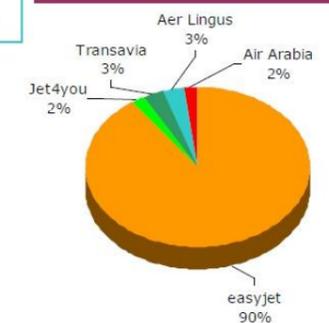
Le trafic a largement bénéficié du 4^{ème} avion arrivé en novembre 2010 avec de nouvelles routes:

Agadir/ Berlin/ Brest/ Milan/ Nice/ Prague et de fin décembre 2010 à mars 2011: Bristol/ Liverpool

- ▲ Avril 2008 Ouverture de la base
- ▲ Hiver 2008 2^{ème} avion
- ▲ Hiver 2009 3^{ème} avion
- ▲ Hiver 2010/2011 4^{ème} avion

Compagnie	pax	% var	destinations
2. Aer Lingus	52 471	+	Dublin
3. Transavia	49 269	-27.1%	Monastir, Hérahklion, Djerba
4. Jet4you	37 752	-2.9%	Casablanca, Marrakech, Agadir
5. Air Arabia	33 000	-5.9%	Casablanca

Répartition du trafic low cost



Le trafic de l'aéroport Lyon Saint Exupéry est en hausse globale depuis plusieurs années avec + 38 % entre 2001 et 2011. Le trafic low cost connaît une hausse importante, notamment celui de la compagnie easyjet (90 % du trafic low cost de Lyon Saint Exupéry), installée depuis 2008 et qui a connu une augmentation de +25.5 % du nombre de passagers annuels (pax) entre 2010 et 2011.

I.2. - LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT A L'AEROPORT DE LYON SAINT EXUPERY

Depuis 1996, l'aéroport de Lyon Saint Exupéry se dote régulièrement d'outils propres à minimiser ses nuisances, à développer l'intégration de l'aéroport dans son environnement et l'acceptabilité de son activité par les riverains. La Société Aéroports de Lyon a d'ailleurs adopté, dans le cadre de son Système de Management Environnemental, une politique composée de cinq objectifs majeurs :

- respecter la réglementation environnementale et être le pilote de sa mise en œuvre,
- prévenir les nuisances et les pollutions en les contrôlant ou en les traitant avec un personnel formé,
- inciter ses partenaires à respecter l'environnement en les sensibilisant, en les informant et en instaurant des clauses environnementales dans les contrats,
- améliorer en permanence ses performances environnementales à l'aide d'un plan d'actions et d'indicateurs spécifiques,
- être transparente sur sa gestion environnementale par l'information et la concertation.

La certification ISO 14001 a été obtenue le 26 février 2002.

En tant que principal impact environnemental de l'activité aéroportuaire, le bruit a fait l'objet de multiples actions de contrôle, de maîtrise et de dialogue. L'aéroport réunit également plusieurs sources potentielles d'émissions atmosphériques : le trafic aérien, le trafic des véhicules terrestres et d'autres sources fixes présentes sur le site comme la centrale thermoélectrique. L'aéroport s'est également engagé à protéger l'eau en maîtrisant sa consommation et en surveillant la pollution et le traitement des eaux usées et pluviales. L'aéroport s'est engagé, dès 1999, dans une démarche de collecte sélective des déchets sur l'intégralité du site.

I.3. - LE DEVENIR DE L'AEROPORT

Face à un accroissement important de ses activités, l'aéroport a mis en œuvre un plan de développement, qui comprend notamment la réalisation d'une bretelle d'accès, l'extension de la zone de fret, des zones de parking avions et voitures, l'extension de terminaux et quelques zones de bureaux ou de parkings.

Selon les dernières études, le trafic passagers attendu, à l'horizon 2025, peut être évalué entre 15 et 18 millions de passagers.

A long terme, la révision de l'Avant-Projet de Plan de Masse approuvée le 30 juin 1999 prévoit la possibilité de réaliser un doublet de pistes à l'Ouest des pistes actuelles et qui concerneront le territoire des communes de Genas, Pusignan, Saint Bonnet de Mure et Saint Laurent de Mure.

D'après le projet de « Protection du développement de l'aéroport de Lyon – Satolas » réalisé en 1999, le principal objectif est aujourd'hui de garantir un développement équilibré entre l'aéroport et son environnement en maîtrisant l'évolution des nuisances générées par l'aéroport et en maîtrisant le développement de l'urbanisation à proximité de l'aéroport.

A court et moyen termes, le projet d'extension des terminaux au Sud s'inscrit dans le cadre du « Schéma Directeur Est » établi en 2007. Ce schéma directeur a pour objectif d'optimiser les infrastructures aéroportuaires à l'Est des voies TGV, avant d'envisager une extension majeure de l'aéroport à long terme avec la construction d'une 3^{ème} piste et d'un nouveau terminal à l'Ouest.

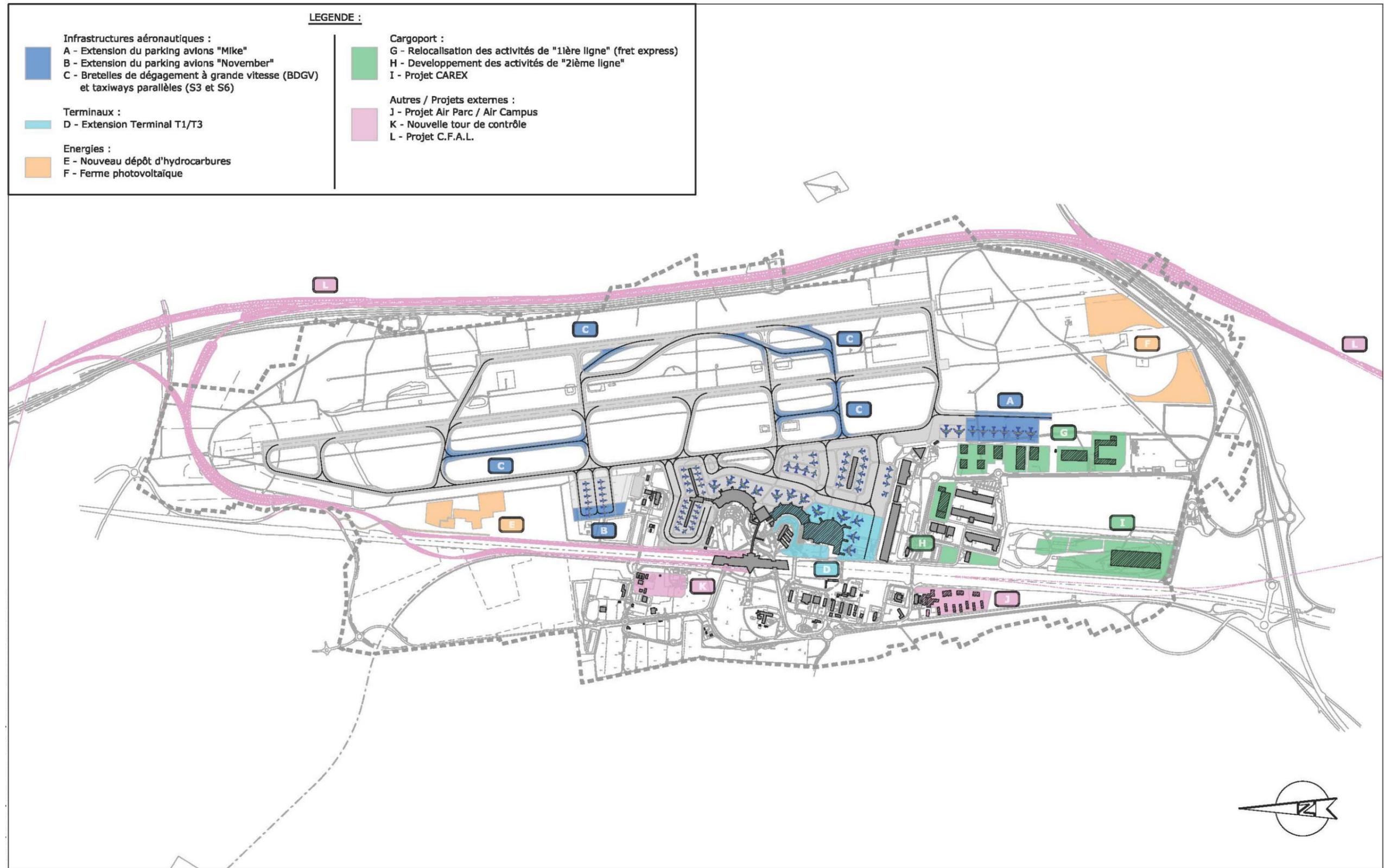
I.4. - LES PROJETS DE LA ZONE AEROPORTUAIRE

Le 24 novembre 2011 s'ouvrait le satellite Terminal 3 (satellite T3), première phase d'extension des Terminaux Sud. Cette opération a permis de relocaliser et d'augmenter la capacité de stationnement des postes avions des compagnies dites « à bas coûts » dans un nouveau bâtiment accessible en souterrain, depuis le BMT à l'heure actuelle puis, depuis le nouveau bâtiment T1-T3 projeté à terme.

A l'horizon 2020, le schéma directeur d'aménagement de l'aéroport Lyon Saint Exupéry, comprend, outre le satellite T3 réalisé et le projet d'extension des terminaux T1 et T3 (objet du présent dossier d'enquête publique), les opérations suivantes :

- Extension du parking avions éloigné Mike,
- Extension du parking avions éloigné November,
- Aménagement des bretelles de dégagement à grande vitesse dit BDGV,
- Aménagement d'un nouveau dépôt d'hydrocarbures,
- Création d'une ferme photovoltaïque,
- Cargoport – aménagement de l'accès Sud,
- Cargoport - relocalisation des activités de « 1^{ère} ligne » (fret express),
- Cargoport - développement des activités de « 2^{ème} ligne »,
- Cargoport - projet de gare fret CAREX,
- Implantation d'activités extra-aéroportuaires Air Park / Air Campus,
- Implantation d'un Hôtel Budget Ibis,
- Nouvelle tour de contrôle,
- Aménagement du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

Programme de l'extension de l'aéroport à l'horizon 2020



Extension du parking avions éloigné Mike

Le projet d'extension du parking avions éloigné Mike consiste à augmenter la capacité de stationnement de la zone Cargoport (cette capacité pouvant ponctuellement être utilisée pour traiter les pointes d'activités de trafic charter). Il s'agit de créer jusqu'à 6 postes avions supplémentaires en éloigné destinés à l'activité de fret. Les travaux d'extension du parking Mike sont envisagés en 2014.

Extension du parking avions éloigné November

L'objectif de cet aménagement est de rapprocher de la Jetée les avions du Hub d'Air France stationnés en éloigné et d'augmenter la capacité de stationnement pour le Hub. Il s'agit de créer 4 postes avions supplémentaires pour augmenter la capacité de stationnement avions en éloigné.

BDGV

Le projet d'aménagement de bretelles de dégagement à grande vitesse (BDGV) consiste en la construction de plusieurs voies de circulation destinées aux avions fréquentant l'aéroport, l'objectif étant d'augmenter aux heures de pointe la capacité en atterrissage et décollage de l'aéroport Lyon Saint Exupéry. Le projet permet également d'optimiser la circulation au sol des avions en réduisant les temps de roulage dans certaines configurations.

Le projet des BDGV est passé en enquête publique du lundi 13 février au vendredi 16 mars 2012. Les travaux sont envisagés en 2013.

Nouveau dépôt d'hydrocarbures

L'objectif de cet aménagement est :

- de créer, en zone réservée à proximité des avions, une nouvelle station de stockage carburant de capacité supérieure pour faire face au développement de l'aéroport,
- et de raccorder cette nouvelle station au pipeline « multiproduits » qui traverse le site pour sécuriser l'approvisionnement en carburant et réduire l'empreinte environnementale du transport de carburant.

Le projet de nouveau dépôt d'hydrocarbures est lié au développement potentiel de l'aéroport et au souhait de sécuriser l'approvisionnement en carburant et de réduire l'empreinte environnementale du transport du carburant (livraison courant 2014).

Ferme photovoltaïque

Un parc solaire d'une capacité de 10 000 kWh est envisagé en 2014-2015, à l'extrémité Sud des pistes de décollage et d'atterrissage. Ce projet d'envergure permettrait d'assurer une part non négligeable de la consommation électrique annuelle de Saint-Exupéry et de contribuer à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2020 conformément au « Grenelle 2 ».

Cargoport – accès Sud

Plate-forme de 150 hectares, CargoPort dispose d'un potentiel pour développer son activité fret et accueillir de nombreux opérateurs.

L'accès Sud depuis l'A432 est en cours d'aménagement (recalibrage + création de giratoire de desserte) afin d'en faire un accès direct à Cargoport et afin de séparer les flux routiers des passagers de ceux des camions (livraison 1^{ère} phase fin 2011, livraison 2^{ème} phase fin 2013).

Cargoport - Relocalisation des activités de « 1ère ligne » (fret express)

La relocalisation du pôle Fret express au sein de Carport permettra à cette activité d'être au contact du parking avions Mike projeté en 2013-2014. Un nouveau bâtiment destiné aux opérateurs de fret express est ainsi envisagé à l'horizon 2017.

Cargoport - Développement des activités de « 2ème ligne »

La réserve foncière de Carport permet à des investisseurs d'y implanter de nouvelles activités connexes au fret. La viabilisation de parcelles privatives sera réalisée au fur et à mesure des demandes afin de permettre l'implantation de projets d'investisseurs privés liées au fret aérien et à la multimodalité.

Gare fret CAREX

L'aménagement d'une gare fret CAREX1 au sein de la plate-forme Cargoport est envisagé à l'horizon 2016. Ce projet permettra de relier l'aéroport Lyon-Saint Exupéry aux plates-formes aéroportuaires européennes (Londres, Amsterdam, Liège, Paris, Cologne pour la 1ère phase) grâce aux réseaux de lignes à grande vitesse pour le transport de marchandises.

Activités extra-aéronautiques : Air Park / Air Campus / Hôtel Ibis Budget

L'opération Air Park / Air Campus a pour objectif de développer l'activité immobilière du site en créant une zone d'activités tertiaires : centre de formation aéronautique et bureaux sur l'emprise « triangle sud » (livraison en plusieurs phases depuis 2011).

Concernant l'hôtel Ibis Budget, il s'agit d'accroître l'offre de l'aéroport en proposant un hôtel une étoile adapté au développement de la clientèle «low cost» (livraison de l'hôtel Budget fin 2012).

Nouvelle tour de contrôle

Une nouvelle tour de contrôle d'environ 90 m de hauteur est prévue entre la gare TGV et le parking personnel P3 à l'horizon 2018. Les raisons de cet aménagement sont les suivantes :

- Obsolescence du bloc technique actuel (bâtiment vétuste, multiples extensions dont certaines en bâtiments modulaires, mauvaises performances environnementales, conditions de travail non optimales, bâtiment actuel assez exposé au bruit...),
- Amélioration de la visibilité (une nouvelle vigie située à 80 m de haut permettra d'augmenter l'angle d'incidence de la vision sur les pistes pour permettre de mieux différencier les trajectoires sur le doublet de pistes, et de mieux percevoir les aires de trafic éloignées),

¹ L'association Lyon Carex, créée en 2008 sous l'impulsion d'Aéroports de Lyon, réunit des acteurs publics et privés qui ont la volonté de se mobiliser dans le projet Carex. Ce dernier, labellisé "Grenelle environnement" permettra le report modal du fret aérien transporté par camions et avions court/moyen-courrier vers les trains à grande vitesse.

- Choix d'un emplacement compatible avec une éventuelle 3^{ème} piste.

Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)

Le projet CFAL (horizon 2020) doit redonner de la capacité au nœud ferroviaire lyonnais pour les trains de marchandises en favorisant le transport des marchandises par le rail. Il pourra permettre de renforcer la desserte ferroviaire voyageurs de l'aéroport Lyon Saint Exupéry avec des services TER (Train Express Régional).

Dans le schéma de composition générale de l'aéroport à l'horizon 2020, aucun projet n'est fonctionnellement lié au projet d'extension de T1-T3.

Il s'agit d'opérations toutes indépendantes du projet d'extension des terminaux 1 et 3 et aucune ne constitue un programme de travaux au sens du Code de l'Environnement avec l'opération faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique.

II. - OBJET DE L'OPERATION

Le projet, objet du dossier d'enquête publique, consiste à :

- construire un bâtiment dit « Extension T1-T3 » qui, à la fois, prolonge le bâtiment du Terminal 1, remplace le bâtiment métallo-textile (BMT) T3 et vient se connecter au satellite T3 via une galerie souterraine existante,
- aménager un parvis « coté Ville », comprenant le réaménagement du parvis existant devant le terminal T1 et la création d'un giratoire de desserte ainsi qu'un parvis devant l'extension T1-T3,
- aménager des parkings avions « coté Piste ».

Les objectifs de l'extension des deux terminaux T1 et T3 sont multiples et sont détaillés ci-après.

II.1. - REPENDRE A L'EVOLUTION DU TRAFIC

Le besoin d'extension des installations de l'aéroport Saint Exupéry se justifie aujourd'hui par l'augmentation significative du trafic (+ 5.7 % entre 2010 et 2011) confortée par des études optimistes de prévisions du trafic.

Cette augmentation sera largement soutenue par une augmentation du trafic des compagnies dites « à bas coûts » dans le futur Terminal 3 (+ 20 % entre 2010 et 2011).

Le tableau ci-dessous récapitule les capacités actuelles et projetées sur les 3 terminaux de l'aéroport, à 4 horizons : actuel (2012), à l'issue de la phase A (2016), à l'issue de la phase B (2018), et à l'issue de la phase C (2020) :

Capacités annuelles (1)	Actuelle	Phase A	Phase B	Phase C
Terminal 2	5,0	5,0	5,0	5,0
Terminal 1	2,5	3,5	4,0 à 4,5	5,0
Terminal 3	2,5	4,5	4,5	5,0
TOTAL	10,0	13,0	13,5 à 14	15,0

(1) Capacités nominales annuelles basées sur un niveau de service « bon »

L'objectif pour l'aéroport est ainsi de passer de 10 millions de passagers à l'heure actuelle à 15 millions de passagers à l'issue de la phase C.

II.2. - OFFRIR UNE QUALITE DE SERVICE OPTIMUM

La qualité de service d'un aéroport constitue un enjeu stratégique majeur de compétitivité et d'attractivité pour les passagers et les compagnies aériennes.

A travers le projet d'extension dit T1-T3, ADL souhaite offrir aux passagers une qualité de service optimum basée sur les meilleurs standards mondiaux :

- Offrir au passager des équipements afin de fluidifier son cheminement ; en particulier, tout transfert vertical nécessaire pour le passager sera équipé d'escalier(s) mécanique(s) et d'ascenseur(s), et tout transfert horizontal linéaire important sera équipé de trottoir(s) roulant(s),
- Prévoir des sièges en nombre suffisant dans les différentes zones du terminal,
- Faciliter les files d'attente,
- Proposer au passager des services adaptés quel que soit le lieu où il se trouve dans le terminal, mais aussi des espaces de détente, de distraction et de travail,
- Apporter une attention particulière à l'hygiène, à l'ambiance visuelle, olfactive, sonore et climatique.

II.3. - CENTRALISER LES RESSOURCES

Contrairement à la conception traditionnelle des terminaux aéroportuaires, le nouveau bâtiment T1-T3 regroupera dans un même bâtiment à la fois des ressources dédiées au terminal 1, des ressources dédiées au terminal 3, et des ressources « centralisées » mutualisées pour les deux terminaux.

Un centre commercial au cœur du terminal

Dans le cadre d'une offre de service optimale, le projet proposera une zone de services, commerces, bars et restaurants vaste et diversifiée en zone réservée au cœur du terminal. L'ensemble des passagers T1 et T3 seront ainsi invités à partager une « expérience aéroportuaire » unique dans une ambiance de détente.

Le principe du GO TO GATE, à l'image de ce qui se fait dans les pays anglo-saxons complètera ce système : un affichage tardif de la porte d'embarquement invitera les passagers à patienter dans la zone commerces et détente plutôt que dans les salles d'embarquement.

Aujourd'hui, des boutiques sont incluses dans le satellite d'embarquement pour proposer une offre commerciale aux passagers du terminal 3. A terme, les boutiques du satellite seront supprimées afin d'atteindre le maximum de capacité en sièges et espaces d'attente passagers.

Un poste inspection filtrage (PIF) centralisé

Ce concept fonctionnera également avec le principe d'un PIF centralisé et commun pour l'ensemble des passagers T1 et T3. Ce PIF commun sera de plus justifié par la mutualisation des ressources humaines et matérielles.

Un tri bagages centralisé moderne et performant

ADL souhaite créer dans le nouveau bâtiment un grand local qui regroupe toutes les installations de contrôle et de tri des bagages de soute au départ, qu'ils aient été enregistrés par une compagnie « à bas coûts » ou par une compagnie plus traditionnelle. Par l'installation d'un système de manutention unique qui récupère les bagages de soute au départ, les achemine vers les machines de contrôle puis vers un système de tri automatisé, ADL bénéficiera à terme d'une installation moderne et flexible, et de capacité largement dimensionnée pour faire face à l'évolution attendue du trafic.

Le déploiement de ce système sera progressif en fonction des phases d'extension du bâtiment avec :

- le déploiement d'un système de tri manuel en phase A, ne traitant que les bagages enregistrés par les compagnies à bas coûts,
- l'extension du local en vue de la mise en place du système de tri automatique centralisé complet en phase B.

Le choix d'implantation en extrémité de bâtiment est dicté d'une part par cette évolutivité du local entre la phase A et la phase B, et d'autre part par la volonté de ne pas interrompre les espaces dédiés aux passagers en Rez-De-Chaussée.

II.4. - PERMETTRE LA FLEXIBILITE OPERATIONNELLE

Le projet a pour objet de proposer une grande flexibilité opérationnelle. Celle-ci permettra aux exploitations d'optimiser l'utilisation de leurs ressources et de rationaliser le traitement des vols assistés. Seront notamment prévus :

- Affectation mixte Schengen ou Non Schengen pour une partie des postes avions.
- Capacité de stationnement mixte des postes avions : moyens et gros porteurs. Deux postes avions gros porteurs seront aptes à recevoir l'A380 avec embarquement différencié.
- Capacité à embarquer les passagers au choix par passerelle (au contact), à pied (en faux contact), ou par bus (en éloigné).
- Possibilité d'évoluer à terme vers une mutualisation des salles de livraisons bagages et des fonctions associées (douanes, services bagages, sanitaires, etc.), ce qui se traduit au niveau immobilier par une contiguïté de ces espaces.
- Capacité à traiter des flux de correspondance.

Traiter les correspondances point à point

On parle de correspondance lorsque le passager et son bagage sont traités spécifiquement par la compagnie au sein d'un aéroport de façon à assurer une connexion vers le 2e vol sans avoir à repasser en zone publique ou à réenregistrer son bagage de soute.

Les installations actuelles du T1 et du T3 ne permettent pas aujourd'hui à ADL d'offrir ce service aux passagers, qui est l'un des leviers de développement aérien envisagé après 2016.

Le nouveau terminal T1-T3 offrira donc cette possibilité à travers la réalisation de cheminements dédiés aux flux de passagers en correspondance, tout en respectant les contraintes de séparation des passagers selon leur niveau de sûreté et leur provenance/destination. Les connexions possibles seront les suivantes :

- Le bâtiment principal permettra la séparation des flux de passagers en correspondance de ceux à l'arrivée, et leur distribution vers les circuits départ. Le bâtiment devra permettre des connexions rapides et aisées pour les passagers ainsi qu'un temps de traitement court des bagages en correspondance.
- Le satellite existant ne permet pas la séparation des différents flux de passagers, à l'arrivée, du fait de l'unique galerie souterraine de retour. Mais les passagers en provenance du T3 et en correspondance devront disposer d'un cheminement le plus direct possible depuis le débouché de la galerie souterraine vers le poste inspection-filtrage centralisé, sans avoir à récupérer leurs bagages de soute. L'objectif est de minimiser les temps de correspondance. Un transfert vertical spécifique pourra être nécessaire et des solutions opérationnelles seront développées si besoin pour que le satellite et le nouveau bâtiment permettent un maximum de flexibilité.

II.5. - PROPOSER DES SURFACES TERTIAIRES FONCTIONNELLES ET SUFFISANTES

Le traitement des passagers et le fonctionnement du terminal nécessitent un certain nombre de ressources qui mobilisent des entités multiples (police, douanes, gendarmerie, compagnies aériennes, assistants des compagnies, gestionnaires des commerces, prestataire sûreté, etc.).

Pour leur bon fonctionnement, toutes ces entités ont besoins de surfaces de bureaux localisées dans les terminaux non loin de leurs zones d'intervention opérationnelles.

Le projet proposera ainsi pour tous ces locataires des surfaces de bureaux situées au cœur du terminal, fonctionnelles, modernes et bien dimensionnées.

II.6. - INTEGRER LE PROJET DANS UNE DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

ADL s'est engagé dans un plan Grenelle 2 qui vise un bilan carbone (hors avions) neutre et l'amélioration de la performance énergétique de ses bâtiments neufs et existants.

Dans la continuité de cette politique, la présente opération sera exemplaire en matière de développement durable et fera l'objet d'une certification NF Bâtiment Tertiaire suivant le référentiel Haute Qualité Environnementale (HQE®) version du 20 janvier 2012. La certification aura lieu sur les phases A+B.

III. - JUSTIFICATION DU PROJET

III.1. - JUSTIFICATION DU PARTI D'AMENAGEMENT

Deux partis d'aménagement ont été envisagés :

- La situation au fil de l'eau c'est à dire laisser l'aéroport tel quel,
- Aménager l'extension des Terminaux 1 et 3 en vue d'améliorer la capacité de l'aéroport et d'optimiser les infrastructures et ressources.

Le parti d'aménagement au fil de l'eau a rapidement été écarté car il présente déjà aujourd'hui des difficultés pour offrir des infrastructures suffisamment dimensionnées, de qualité et fonctionnelles ainsi que des commerces, services et surfaces tertiaires en nombre suffisant.

En effet, comme vu précédemment les terminaux T1 et T3 présentent certains dysfonctionnements :

- **Pour T1 :**
 - Le niveau de services n'est pas adapté en termes d'ambiance qui est peu qualitative, de dimension non adéquate des espaces, d'un confort non optimum des voyageurs...
 - Le fonctionnement de T1 n'est également pas très optimal car les installations sont décentralisées : plusieurs PIF, plusieurs contrôles tri bagage décentralisés.
 - Très peu de commerces et de services aux passagers sont présents au sein de T1.
 - Il est enfin observé un déficit de bureaux ayant entraîné la nécessité d'implanter des bungalows pour certains bureaux.
 - Il y aujourd'hui peu d'avions qui peuvent être en contact de T1 en même temps (4 gros porteurs). Avec le projet, on pourra mettre à terme 8 gros porteurs.
- **Pour T3 :**
 - Le niveau de prestation de T3 n'est pas élevé : bâtiment provisoire avec peu de traitements qualitatifs,
 - Les passagers doivent parcourir de grandes distances pour embarquer en empruntant les galeries aérienne puis souterraine et ceci dans un environnement peu qualitatif.
 - Le PIF de T3 est séparé de l'actuel PIF de T1 ne permettant pas de mutualiser les équipements.
 - L'accès à T3 n'est pas optimal : T3 est mal connecté à Rhônexpress. En ce qui concerne l'accès véhicules, il faut utiliser le dépose minute de T1 puis traverser le terminal et ainsi parcourir de longue distance à pied.

Avec le parti d'aménagement au fil de l'eau et la croissance attendue du trafic, une saturation et congestion des infrastructures est à attendre et l'image de l'aéroport se dégradera au regard de la qualité de services attendue et offerte par d'autres aéroports.

Ainsi, le parti d'aménagement retenu par la société Aéroports De Lyon est d'aménager l'extension des terminaux T1 et T3 en vue :

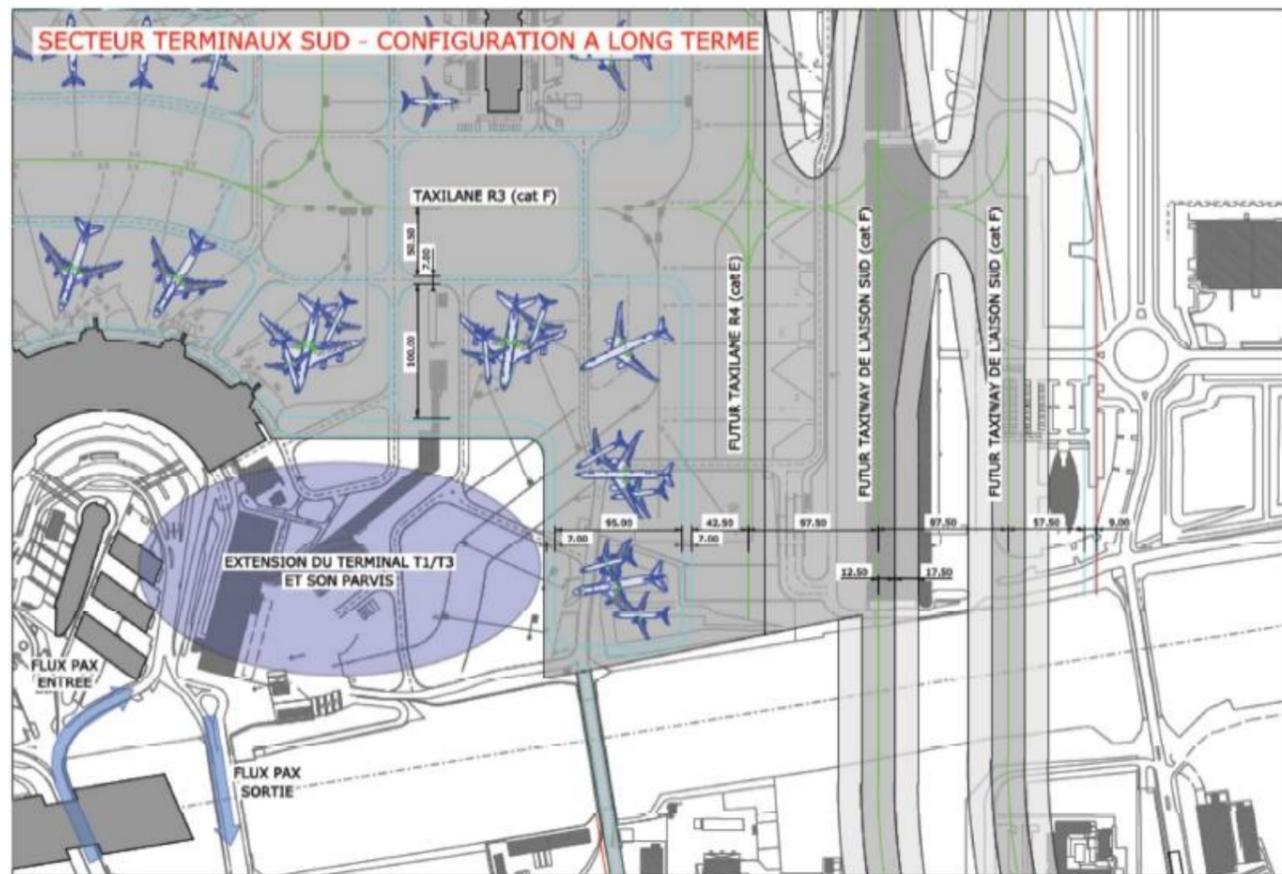
- **d'améliorer la qualité de service et le fonctionnement de l'aéroport (meilleure flexibilité opérationnelle) ;**
- **d'optimiser certaines ressources (sûreté, commerces, système bagages) entre les terminaux existants (Terminal 1 et Terminal 3, bâtiment métallo textile +satellite 3) tout en différenciant d'autres ressources (enregistrement, embarquement, livraison bagages) selon les trafics (régulier/low cost) ;**
- **de permettre la croissance attendue de l'aéroport dans de bonnes conditions de fonctionnement pour les usagers et le personnel de l'aéroport ;**
- **de créer un terminal de dimension internationale.**

ADL profite également du projet pour améliorer les performances énergétiques de l'aéroport en ayant une démarche HQE sur ce projet.

III.2. - JUSTIFICATION D'UNE EXTENSION SUD

Le projet d'extension des terminaux au Sud s'inscrit dans le cadre du « Schéma Directeur Est » établi en 2007. Ce schéma directeur a pour objectif d'optimiser les infrastructures aéroportuaires à l'Est des voies TGV, afin de retarder une extension majeure de l'aéroport à long terme avec la construction d'une 3^{ème} piste et d'un nouveau terminal à l'Ouest.

Dans le schéma directeur Est, l'aéroport se développe et se densifie sensiblement dans ses emprises foncières actuelles (1 100 ha), avant de se développer sur les 900 ha de réserve foncière. Ce projet suppose l'optimisation de l'ensemble des ressources aéroportuaires fondamentales : les pistes, les aires avions, les terminaux passagers, les parcs et accès.



Le choix d'extension Sud a été fortement influencé par le potentiel foncier existant côté Sud, entre les voies LGV et les taxiways Tango. L'idée était de valoriser de grandes surfaces d'aires de stationnement dites éloignées, pour pouvoir créer le plus possible de postes avions au contact des terminaux, de disposer des emprises nécessaires à la construction d'un terminal de classe internationale et de laisser un espace suffisant pour les accès routiers et piétons coté Ville.

IV. - EVOLUTION DU PROJET JUSQU'A LA SOLUTION RETENUE

IV.1. - HISTORIQUE

Rappel de l'historique du développement de l'aéroport

L'aéroport de Lyon Satolas a été inauguré le 12 avril 1975 et a pris la succession de Lyon-Bron le 20 avril 1975. Le 29 juin 2000, l'aéroport est rebaptisé au nom du célèbre aviateur et écrivain lyonnais Antoine de Saint Exupéry.

Historiquement, le site était composé de deux terminaux T1 et T2.

En 1992, Lyon-Satolas est site d'accueil des XVI^{ème} Jeux Olympiques d'Hiver qui se déroulent à Albertville. Le bâtiment métallo textile T3 est construit très rapidement (en 6 mois) à cet effet et avait pour objectif d'être provisoire. Ce bâtiment est finalement conservé pour gérer pendant quelques années les vols charters en direction des stations de ski. Après avoir fait l'objet de plusieurs aménagements, ce bâtiment est toujours existant.

En 1994, l'aéroport se développe avec la création de la gare TGV.

Le développement continue avec l'extension de T2 et la création de la jetée du terminal 2 en 2005 afin d'accueillir l'ensemble des vols d'Air France.

Le terminal 1 (accueillant les autres compagnies) fait simplement l'objet de rénovations au fil des années.

Avec l'émergence du low cost, le bâtiment T3 est « réservé » pour ce segment de trafic.

Au départ, toutes les fonctions classiques d'un terminal (enregistrement, tri bagages, PIF, embarquement) étaient centralisées dans ce bâtiment. Mais, le low cost continue à accroître sa capacité nécessitant la construction du satellite T3 livré en novembre 2011 et comprenant : le satellite en lui-même, une galerie souterraine, des blocs de transferts verticaux (BTV) et une galerie aérienne.

La construction du satellite T3 constitue en fait la phase 0 du projet d'extension des terminaux T1-T3. A terme, le bâtiment T1-T3 va englober les transferts verticaux pour être reliés directement au satellite T3.

Historique des études du projet d'extension T1-T3

Du point de vue des études menées pour le projet T1-T3 :

- planification et pré-études en 2008-2010,
- dimensionnement et concepts d'aménagement étudiés dès 2011,
- étude de faisabilité réalisée en janvier 2012 par Egis Avia et Egis Conseil pour le compte d'ADL,
- programme technique détaillé en juillet 2012.

C'est sur cette base qu'ADL a lancé une consultation pour un marché de conception-réalisation qui devrait aboutir d'ici fin 2013 à un Avant Projet (AVP).

IV.2. - VARIANTES

Etant donnée la nature du projet et la configuration des lieux, il n'a pas été étudié de variante d'aménagement pour le projet d'extension des terminaux T1-T3.

V. - DESCRIPTION DU PROJET

Description générale

Le projet d'extension T1/T3 consiste à :

- construire un bâtiment dit « Extension T1-T3 »,
- restructurer l'intérieur du terminal 1 existant,
- aménager un parvis « coté Ville »,
- requalifier le parvis existant devant T1,
- aménager des parkings avions « coté Piste ».

Le bâtiment d'extension des terminaux Sud prolonge le bâtiment du Terminal 1, remplace le bâtiment métallo-textile (BMT) T3 et vient se connecter au satellite T3 via une galerie souterraine et des blocs de transfert verticaux (BTV) existants.



Le projet d'extension T1/T3 comprendra la construction d'un nouveau bâtiment, mais aussi :

- l'aménagement d'une zone commerciale et de détente à l'intérieur du bâtiment,
- la création des Voiries et Réseaux Divers (VRD) liés au bâtiment,

- « Côté Ville », la création des aménagements extérieurs tels qu'un giratoire, des voiries, des cheminements doux, des parkings, des aménagements paysagers et des équipements associés,
- « Côté Piste » : rénovation des aires de trafic et voies de circulation avion et équipements associés,
- les équipements liés au bâtiment tels que : ascenseurs, escalators, travelators, portes automatiques, contrôle d'accès, sonorisation, éclairage, vidéosurveillance, systèmes de sécurité incendie, mobilier, signalétique...
- les équipements aéroportuaires tels que : équipements de sûreté pour le contrôle des passagers et bagages, passerelles avion et alimentation 400 Hz associée, système de tri bagages, carrousels de livraison bagages, équipements terminaux des systèmes d'information...

La restructuration du terminal 1 actuel s'effectuera en conservant l'enveloppe du bâtiment. Il s'agit, par la réalisation de divers aménagements intérieurs, d'agrandir et d'optimiser certaines surfaces proposées aux passagers ou aux fonctions support de l'aéroport selon les principes généraux suivants :

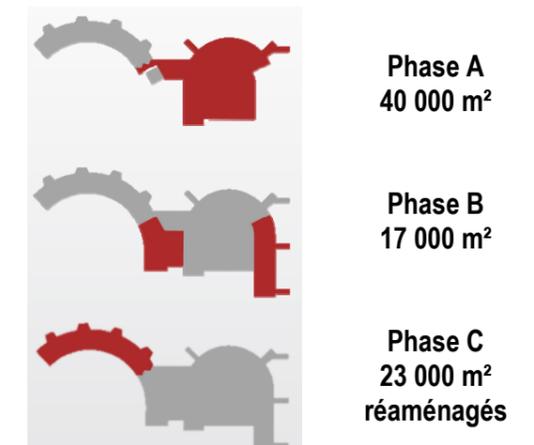
- Regroupement de la fonction comptoirs compagnies côté bâtiment central au niveau 1,
- Regroupement de la fonction enregistrement au plus près du PIF au niveau 1,
- Collecte de toutes les banques d'enregistrement et envoi des bagages vers la zone de tri bagages centralisée via une galerie souterraine,
- Réaménagement de la zone embarquement,
- Rationalisation de l'espace livraison bagages au niveau 0 et un grand espace ouvert (aujourd'hui fortement segmenté par de nombreux locaux techniques, bureaux, locaux opérationnels...),
- Déviations et raccordements de réseaux, reconfiguration de l'ensemble de la distribution électrique, plomberie et CVC (chauffage, ventilation et climatisation).

Phasage

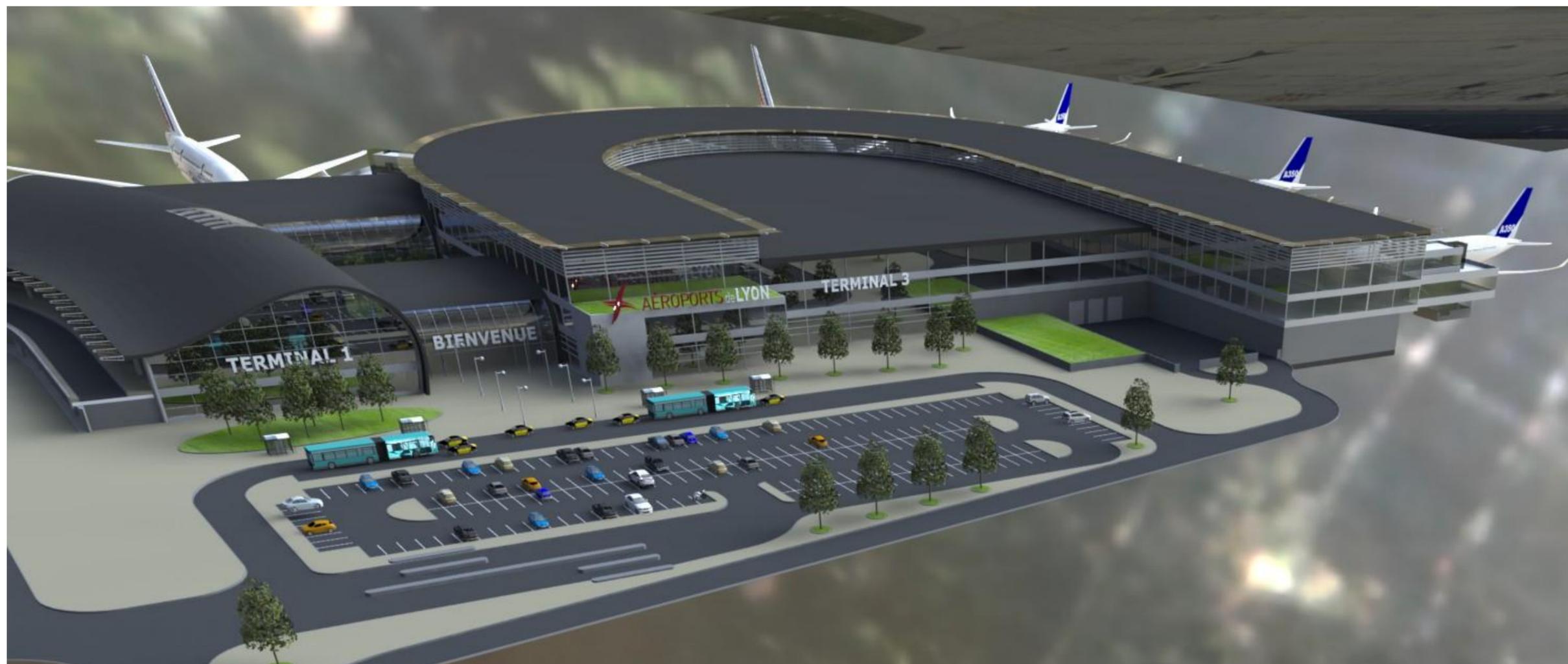
L'ensemble des extensions des terminaux représente environ 57 000 m² de surfaces de planchers à construire en deux phases :

- 2014 – 2016 : travaux avec la création de 40 000 m² sur 2 niveaux,
- 2016 – 2018 : travaux avec la création de 17 000 m² sur 2 niveaux.

Une phase C est programmée après 2020 pour le réaménagement intérieur du terminal T1 actuel (23 300 m² sur 2 niveaux).



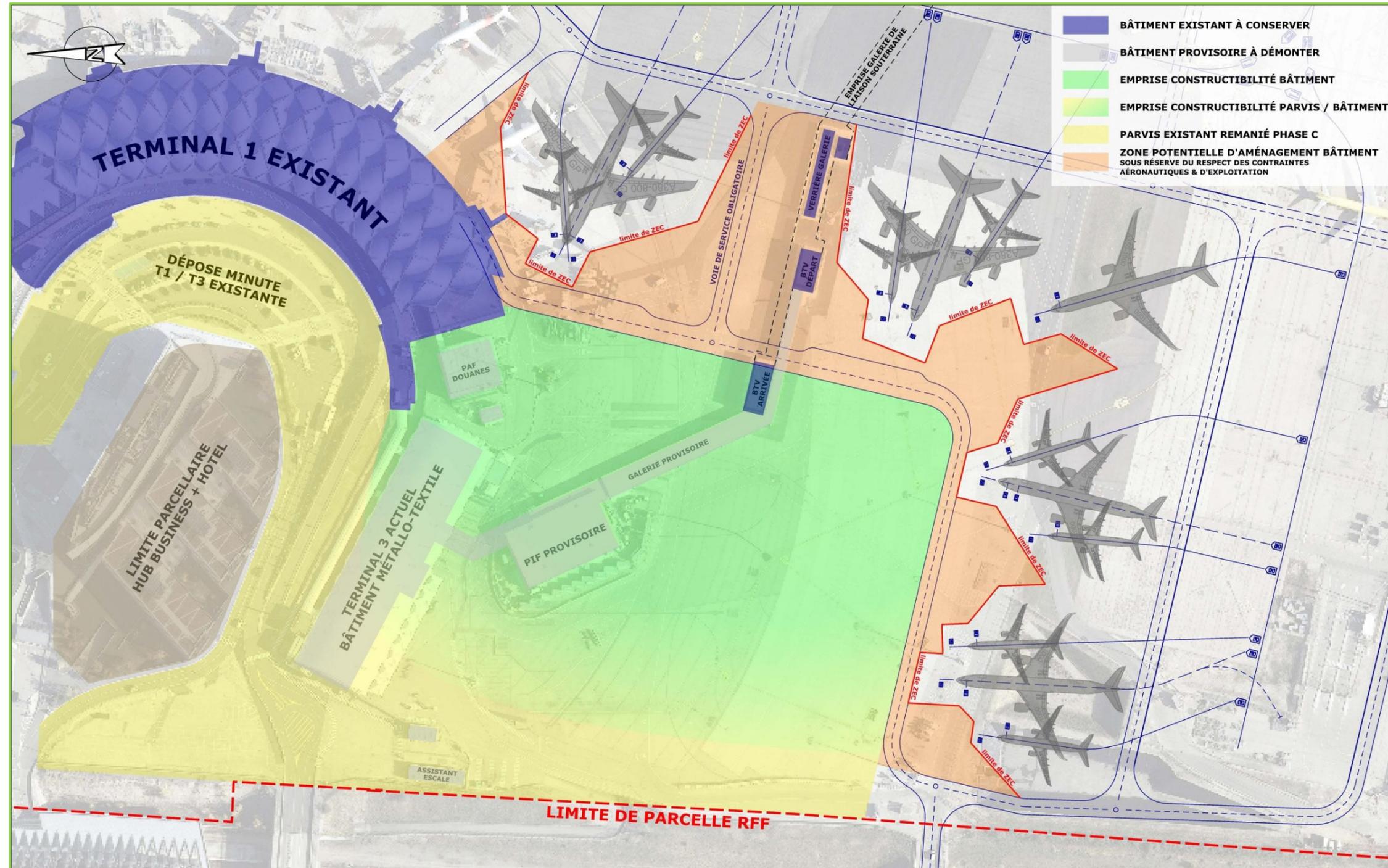
Vue 3D conceptuelle du projet d'extension T1-T3 (ADL)



Esquisse conceptuelle de la zone commerciale commune à T1-T3 (ADL)



Emprises constructibles et des démolitions (ADL)



VI. - CARACTERISTIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

Le projet est actuellement défini au stade d'un programme technique détaillé datant de janvier 2012. Un concours est actuellement en cours et définira un avant-projet d'ici fin 2013 (hors infrastructures aéronautiques).

Dans le cadre du présent dossier, le projet est ainsi présenté sur la base des éléments du programme technique détaillé de janvier 2012.

Sont successivement présentés ci-après les caractéristiques :

- du nouveau bâtiment T1-T3,
- des aménagements « côté Ville »,
- des aménagements « côté Piste ».

Remarque : Il est important de noter que la géométrie, la volumétrie et la localisation des composantes du projet ne sont pas figés à l'heure actuelle et sont susceptibles d'évoluer entre les études de programmation et d'avant-projet.

VI.1. - BATIMENT T1-T3

VI.1.1. - Généralités

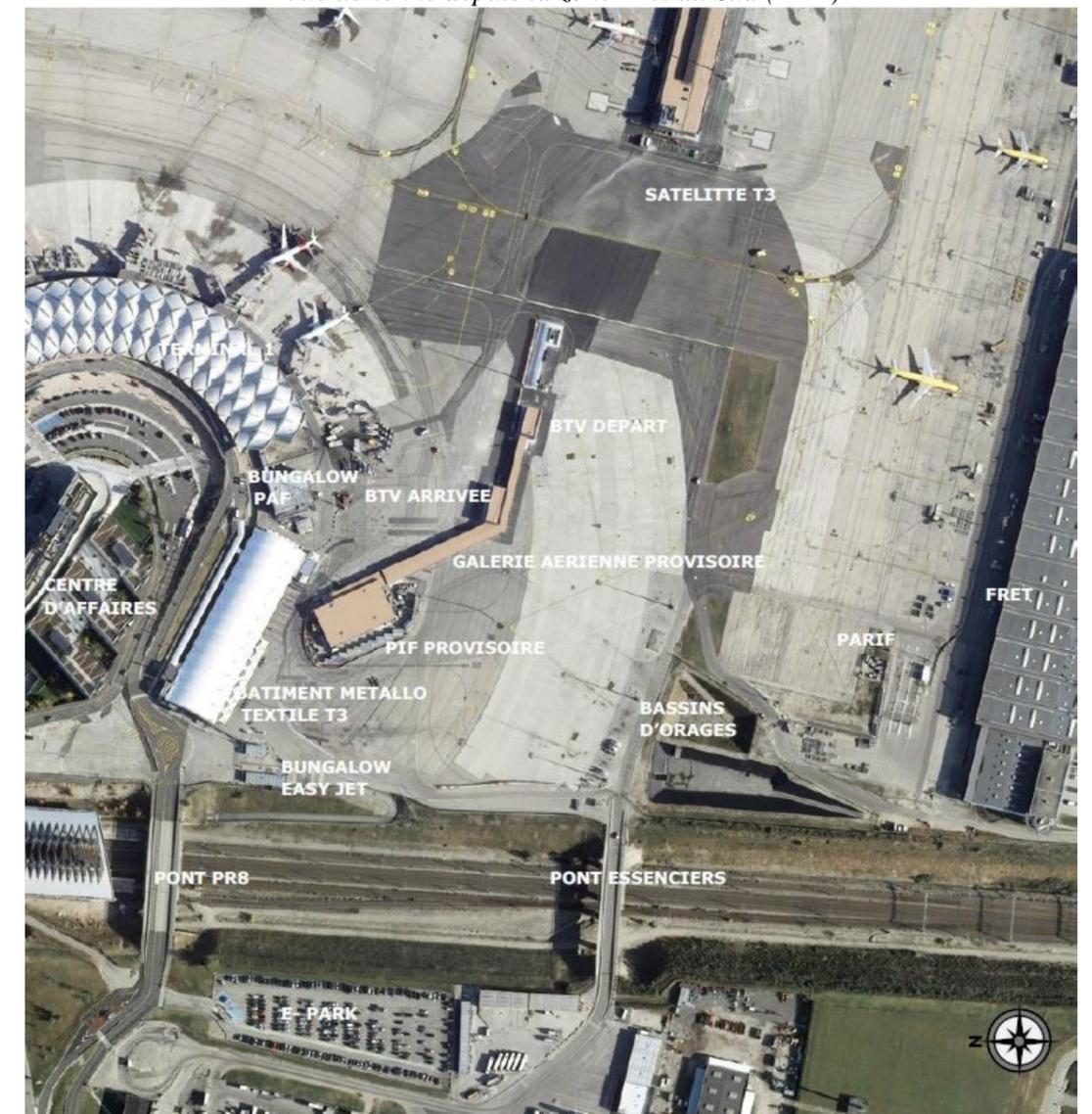
L'extension T1-T3 prendra place au droit d'un tènement localisé entre le Terminal 1 actuel et le bâtiment de Fret, en lieu et place de l'actuel bâtiment métallo-textile T3 et de l'aire de trafic Delta.

Excentré du cœur du site, faisant face au centre d'affaires, le site de projet reste à proximité visuelle de la gare TGV.

Limité à l'Est par la tranchée ouverte des lignes ferroviaires, il fait visuellement face aux bâtiments des services techniques (magasins généraux, essenciers, catering...).



Vue aérienne depuis la zone Frêt au Sud (ADL)



Occupation actuelle du site de projet (ADL)

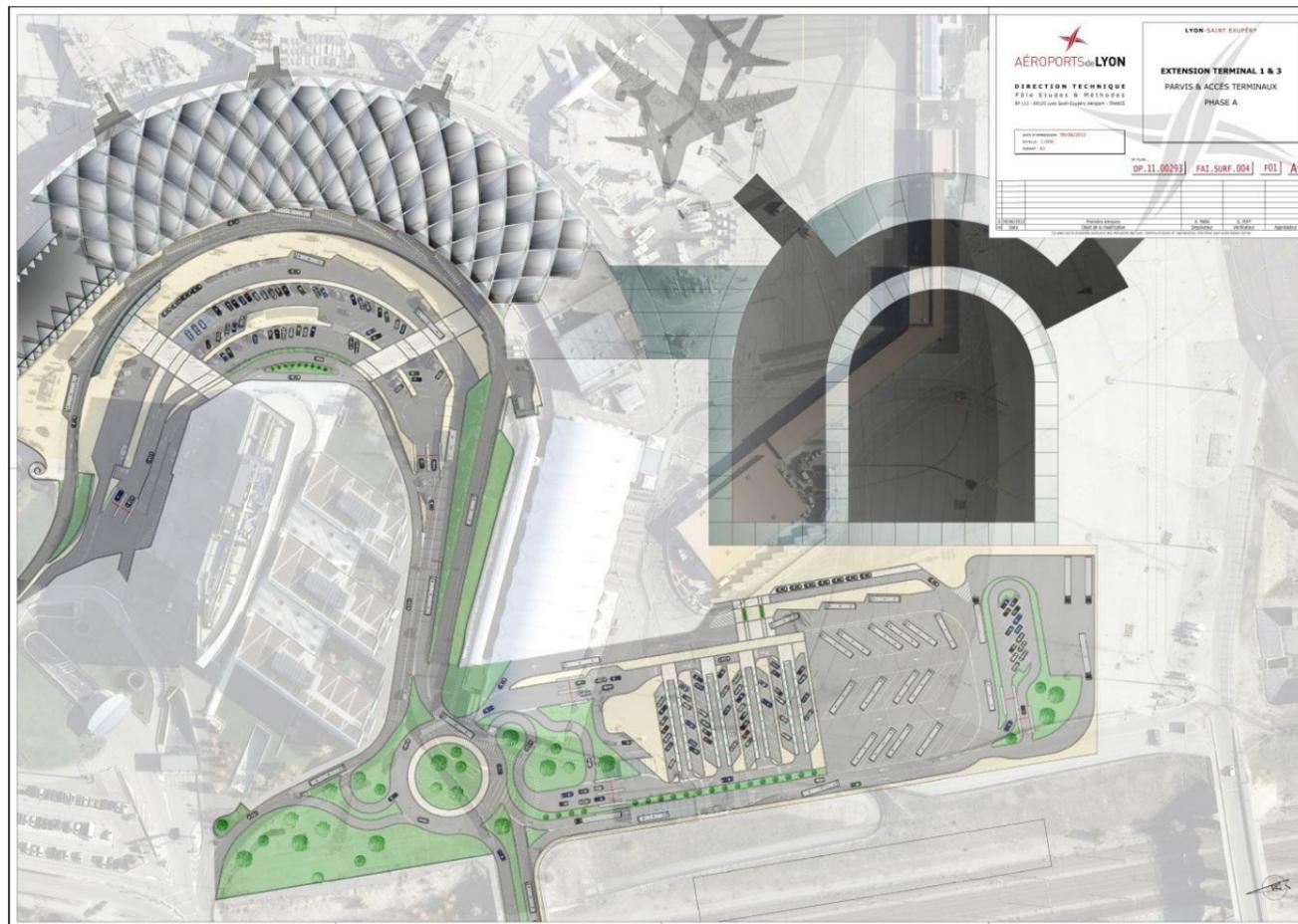
Le bâtiment dit « Extension T1-T3 » sera construit en deux phases :

- Phase A : construction du corps central de l'extension (40 000 m²),
- Phase B : construction d'un bâtiment de liaison avec le T1 et extension Sud (17 000 m²).

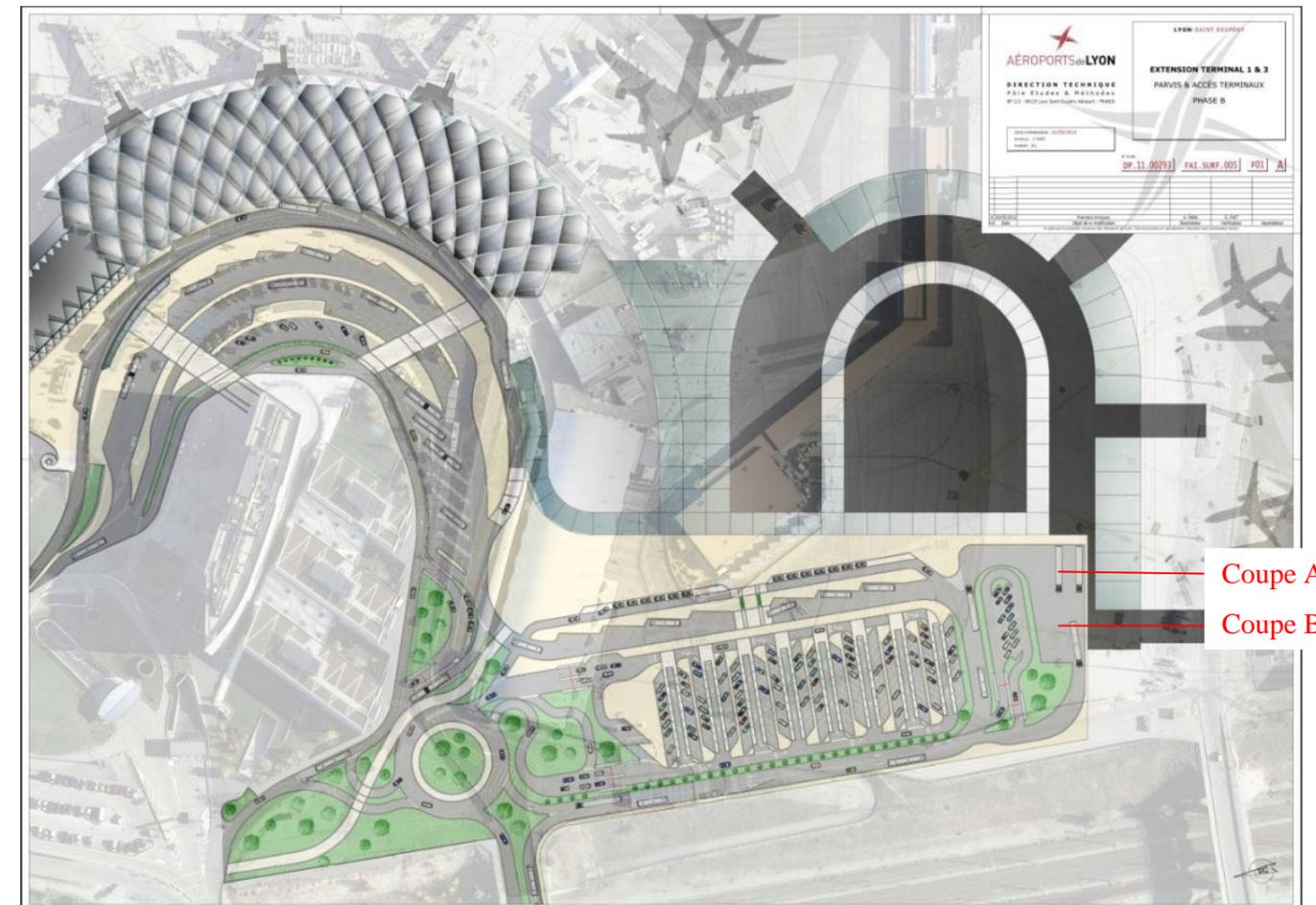
Le bâtiment d'extension T1-T3 sera caractérisé par une volumétrie générale simple prenant en compte aussi bien les bâtiments avoisinants (business Hôtel, gare TGV,...) que les espaces vides (tranchée TGV, parvis, parkings,...).

Les 57 000 m² de surfaces prévisionnelles de planchers seront répartis sur 2,5 niveaux.

La hauteur du bâtiment ne dépassera pas les limites définies par les contraintes de visibilité depuis la tour de contrôle (16 m environ en façade Sud, entre 17 m et 25 m le long de la façade Est - pente montante vers le Nord -, et jusqu'à 25 m à 30 m dans le secteur Nord-Ouest).



Extension T1-T3 - Phase A (ADL)

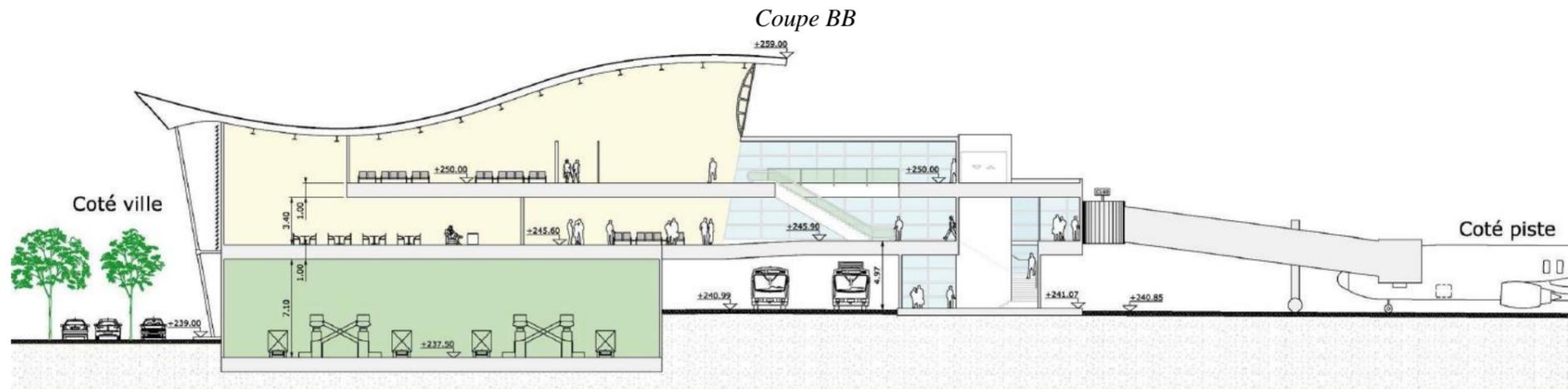
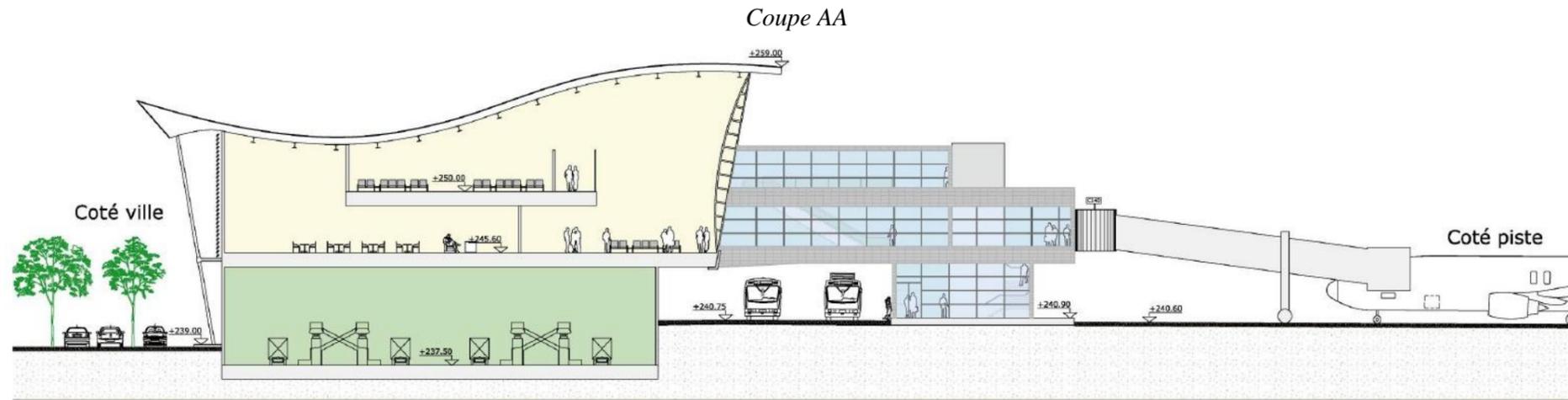


Extension T1-T3 - Phase B (ADL)

Coupe AA

Coupe BB

Vues conceptuelles : exemples de coupes possibles



Le nouveau bâtiment comportera les espaces suivants :

- Hall public,
- Espaces d'enregistrement,
- Guichets compagnies,
- Locaux de contrôle et de tri bagages,
- Zone commerciale et d'attente avant embarquement,
- Zones de stockage/logistique liée aux commerces, bars et restaurants,
- Poste d'Inspection Filtrage à Accès Routier (PARIF),
- Poste d'Inspection Filtrage (PIF) de sûreté,
- Bureaux et postes de contrôle de la Police de l'Air et des Frontières (PAF),
- Locaux des Douanes,
- Espaces d'embarquement,
- Espaces pour correspondances T1-Transit,
- Pré-passerelles d'embarquement,
- Salles d'arrivée bagages,
- Locaux « piste »,
- Bureaux divers,
- Locaux techniques.

Ces espaces sont décrits dans les paragraphes ci-contre et pages suivantes.

Les surfaces utiles programmées par entités fonctionnelles et par phase sont données ci-après.

Nom du local	Phase A	Phase B	Phase C	TOTAL
Hall public	4 110	5 977	2 307	12 394
Tri bagages	3 302	2 900		6 202
PIF	3 072			3 072
Zone commerciale et attente avant embarquement	9 288			9 288
Zone stockage / logistique liée aux commerces	1 575	80		1 655
Embarquement	3 140	2 070	1 020	6 230
Contrôle aux frontières	1 408			1 408
Correspondance T1-Transit		1 198		1 198
Livraison bagages	3 162	1 268	3 000	7 430
PAF	1 846			1 846
Bureaux Douanes	272			272
Locaux piste	1 518	20	550	2 088
Bureaux divers	2 306	200	400	2 903
TOTAL	34 998	13 713	7 277	55 988

VI.1.2. - Hall public

Le hall public est l'espace d'entrée et de sortie du bâtiment d'extension T1-T3 pour l'ensemble des passagers T1 et T3. Il constitue ce que l'on appelle la zone publique en libre accès du terminal.

Les passagers et leurs accompagnants y croisent des employés et des visiteurs.

Le hall public sera conçu de manière à respecter le principe fondamental de non croisement des flux entrants et sortants.

Compte tenu de la configuration du terminal 1 existant, le hall public sera composé de deux espaces superposés l'un au-dessus de l'autre :

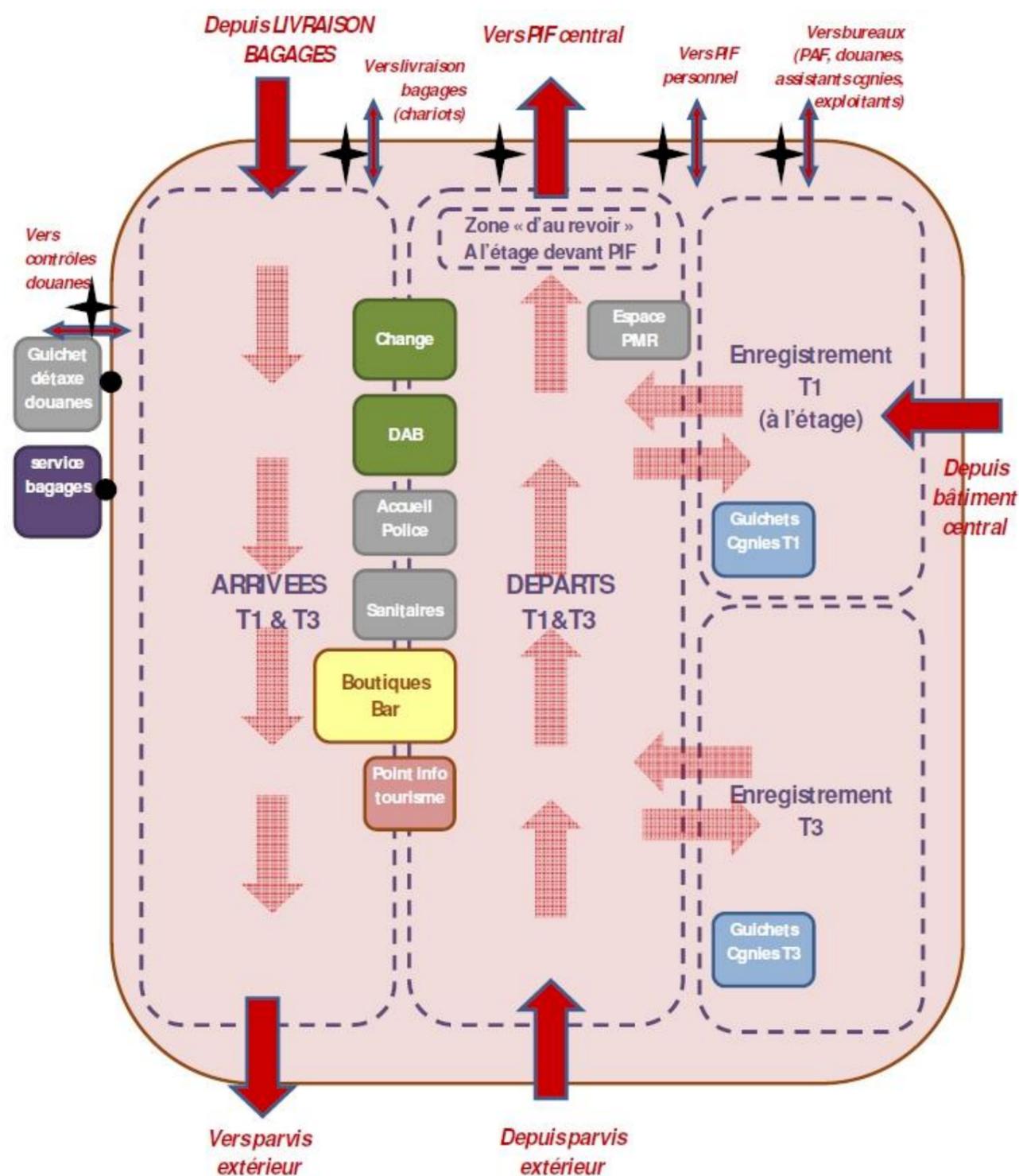
- le niveau 1 du hall public sera plutôt dédié à l'enregistrement des passagers T1 et à une zone dite « d'au-revoir » dans une large surface en amont du pré-filtrage (contrôle de la carte d'embarquement) avant le PIF.
- le niveau 0 du hall public sera plutôt destiné aux passagers à l'arrivée des terminaux 1 ou 3 et à l'enregistrement des passagers T3.

Un certain nombre de **services** seront positionnés sur le trajet du passager, soit sur le flux entrant, soit sur le flux sortant, soit sur les deux à la fois (cf. schéma fonctionnel page suivante) :

- un **bureau de change**,
- un **distributeur automatique de billets** (DAB),
- un **point d'information touristique** rassemblant un grand comptoir et plusieurs postes de travail. Positionné plutôt sur le flux sortant, il aura deux fonctions :
 - point information avec guichet d'accueil permettant aux passagers, accompagnants, visiteurs ou même employés, de s'orienter dans le bâtiment et d'y effectuer toute sorte de demande de services.
 - une fonction de promotion des atouts touristiques locaux, renseignement sur les questions de tourisme, etc.
- des **bornes automatiques pour le paiement des parcs de stationnement des véhicules**, positionnées sur le flux sortant,
- un **espace d'accueil réservé en zone publique aux personnes à mobilité réduite** qui ont besoin d'un accompagnement tout au long de leur parcours dans l'aérogare,
- plusieurs **locaux commerciaux** et des sanitaires passagers.

Le hall d'accueil et ses services associés seront réalisés majoritairement en phase B.

Toutefois, une partie du hall (estimée à 15 % de la surface totale) et quelques services seront réalisés en phase A afin d'assurer le bon fonctionnement en entrée et sortie du terminal 3. Le hall permettra également de connecter de manière provisoire le terminal 1 avec le nouveau bâtiment, au niveau 0 et au niveau 1.



Hall public : principe général d'organisation (hors flux bagages)

VI.1.3. - Espaces d'enregistrement

Un hall d'enregistrement est prévu au niveau supérieur pour l'enregistrement des passagers T1 et la dépose des bagages correspondants en soute.

Un autre hall d'enregistrement est prévu au rez-de-chaussée pour l'enregistrement des passagers T3 et la dépose des bagages correspondants en soute.

Chaque hall d'enregistrement comprendra :

- des banques d'enregistrement (classiques et hors format),
- des convoyeurs associés,
- des bornes libre-service (BLS) pour l'enregistrement automatique et l'édition des cartes d'embarquement,
- une zone réservée pour matérialiser un espace PMR pouvant accueillir 3 ou 4 fauteuils.

En ce qui concerne les enregistrements :

- Terminal 1 :
 - o Phase A : aucune nouvelle banque réalisée, 44 banques existantes,
 - o Phase B : 30 nouvelles banques réalisées + 2 nouvelles hors formats (HF) pour les bagages volumineux, 30 banques existantes conservées,
 - o Phase C : 30 nouvelles banques réalisées, les anciennes banques existantes sont démontées, soit un total de 60 banques et 2 HF.
- Terminal 3 :
 - o Phase A : 28 banques réalisées + 2 hors formats,
 - o Phase B : 6 banques supplémentaires réalisées soit 34 banques au total + 2 HF,
 - o Phase C : aucun changement par rapport à la phase B.

VI.1.4. - Locaux compagnies (guichets et bureaux)

Les compagnies aériennes disposeront d'un espace de travail en zone publique, proche des banques d'enregistrement et visible depuis le hall public, qui leur permettra d'accueillir les passagers ou les visiteurs pour les opérations commerciales (échange ou vente de billets, carte de fidélité, réception des réclamations, paiement des facturations bagages, délivrance de renseignements divers...).

Les guichets d'accueil (ou « comptoirs compagnie ») comporteront plusieurs postes de travail. Un bureau de support permettra de recevoir si besoin un passager ou de travailler indépendamment de la fonction d'accueil.

Une partie des locaux compagnies sera réalisée en phase A, dans le bâtiment d'extension T1-T3, au niveau 1. Ces locaux seront agrandis en phase B.

Les compagnies aériennes du T1 actuel ont déjà des bureaux et guichets. La reconfiguration du hall d'enregistrement du T1 en phase B puis en phase C permettra de réorganiser ces locaux (au niveau 0) et notamment de libérer la façade côté ville.

VI.1.5. - Locaux de contrôle et de tri bagages

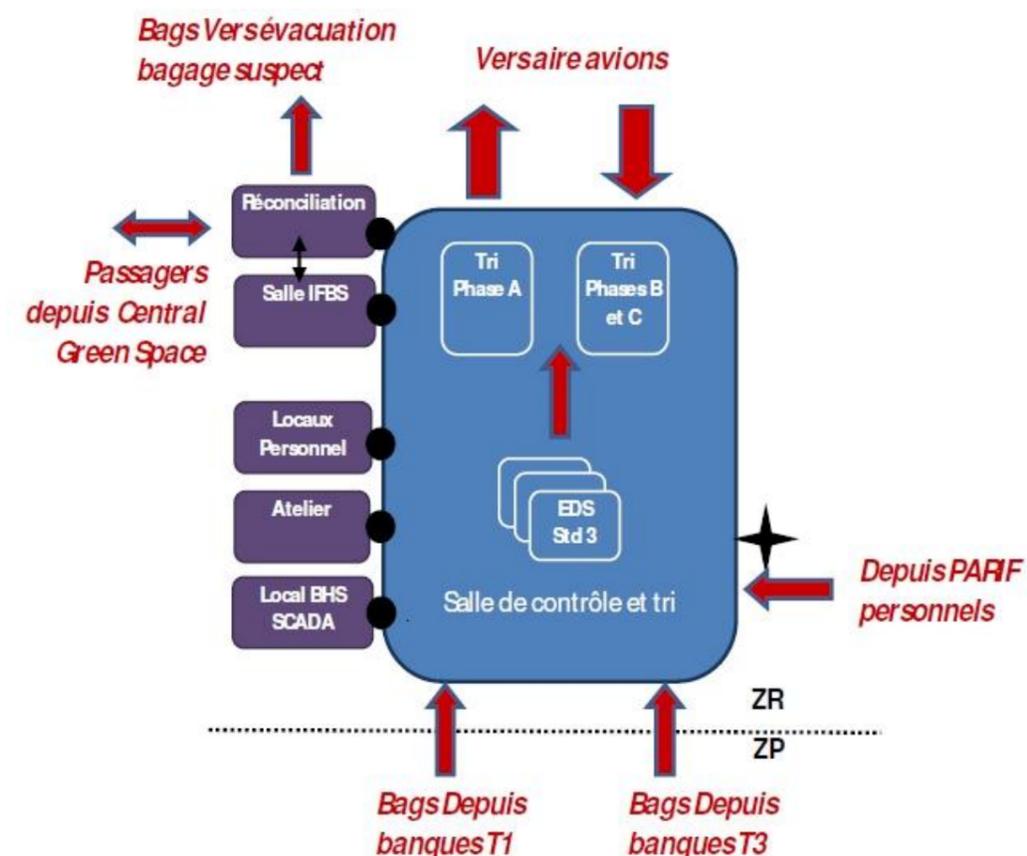
Les bagages de soute enregistrés par les passagers au départ des terminaux 1 et 3 seront acheminés (par convoyeurs) depuis les banques d'enregistrement des deux salles d'enregistrement distinctes T1 (au niveau 1) et T3 (au niveau 0) jusqu'à la **salle commune d'Inspection Filtrage des bagages de soute** (salle IFBS ou encore salle de tri bagages soute « TBS ») localisée au niveau 0. Cette salle rassemblera les machines de contrôle EDS de standard 3² qui scanneront les bagages et sépareront les bagages douteux des bagages « clairs ».

Un **local comportant deux postes de supervision de l'inspection-filtrage** se rencontrera à proximité de la salle d'inspection filtrage des bagages de soute. Depuis ces postes, les opérateurs de l'inspection-filtrage en charge de l'analyse des bagages suspects pourront consulter sur des écrans vidéo les « images » (scanner) issues des machines de contrôle pour décider si un bagage reste suspect et doit être envoyé vers le contrôle suivant ou peut être envoyé au tri.

En phase A, les bagages enregistrés sur les banques d'enregistrement du Terminal 3 sont d'abord les seuls envoyés vers la salle IFBS du bâtiment d'extension T1-T3. Ils sont triés sur un système simple composé de 1 ou 2 carrousels de tri manuel.

En phase B, la construction de l'extension Sud et des banques d'enregistrement du Terminal 1 modifie le système de tri. Les nouvelles banques d'enregistrement du Terminal 1 sont reliées au système de convoyage des bagages qui envoie tout d'abord les bagages vers la salle d'Inspection Filtrage commune T1-T3 puis vers un nouveau système de tri automatisé de la phase B. Un carrousel de pré-tri qui identifie le bagage avant que celui-ci ne soit trié par le système de tri automatique.

En phase C, la rénovation du Terminal 1 permet de relier la deuxième partie des banques d'enregistrement au système de convoyage afin que les bagages de ces banques suivent le même cheminement.



Tri bagage : principe général d'organisation

VI.1.6. - Zone commerciale et d'attente avant embarquement

La zone commerciale et d'attente avant embarquement située au niveau 1 aura une triple fonction :

- **Un centre commercial** de taille importante destiné à offrir aux passagers de multiples possibilités d'achats dans un environnement plaisant et attractif ;
- **Une zone d'attente agréable**, l'âme de ce nouveau bâtiment, qui permettra aux passagers de patienter jusqu'à l'affichage tardif de leur porte d'embarquement selon la stratégie de Go-to-Gate ;
- **Un carrefour d'orientation** pour les passagers au départ vers leurs portes d'embarquement ainsi que vers les services et commerces disponibles qui devra assurer une lisibilité des cheminements satisfaisante.

² Explosive detection System (EDS) : système de détection d'explosifs



Esquisse de la zone commerciale et d'attente avant embarquement (ADL)

Cette zone comportera ainsi les espaces suivants :

- **Espace de respiration.** Une fois les contrôles de sûreté (PIF Départs) passés, les passagers au départ traverseront une surface pouvant être appelée « espace de respiration » ou « breathing zone », permettant d'accéder à la grande zone commerciale et d'attente avant leur embarquement. Il s'agit d'un espace de circulation qui devra être conçu pour que le passager ressente cette impression de confort.
- **Magasin duty-free.** Ce magasin sera aménagé selon un concept de magasin traversant (« walk-through ») qui offrira aux passagers la possibilité d'acheter des produits détaxés (cigarettes et alcools notamment) disposés sur des îlots et des étagères murales, dans un magasin offrant de multiples cheminements croisés.
- **Central Green Space.** A la sortie du magasin duty-free, les passagers arriveront au cœur de la zone commerciale dans un large espace ouvert que l'on pourra baptiser Espace Central ou Central Green Space. En d'autres lieux, on utiliserait aussi le terme de « plaza ».

Cet espace accueillera les passagers devant patienter avant leur embarquement. Cet espace offrira donc de nombreuses places assises (sièges individuels ou longues banquettes).

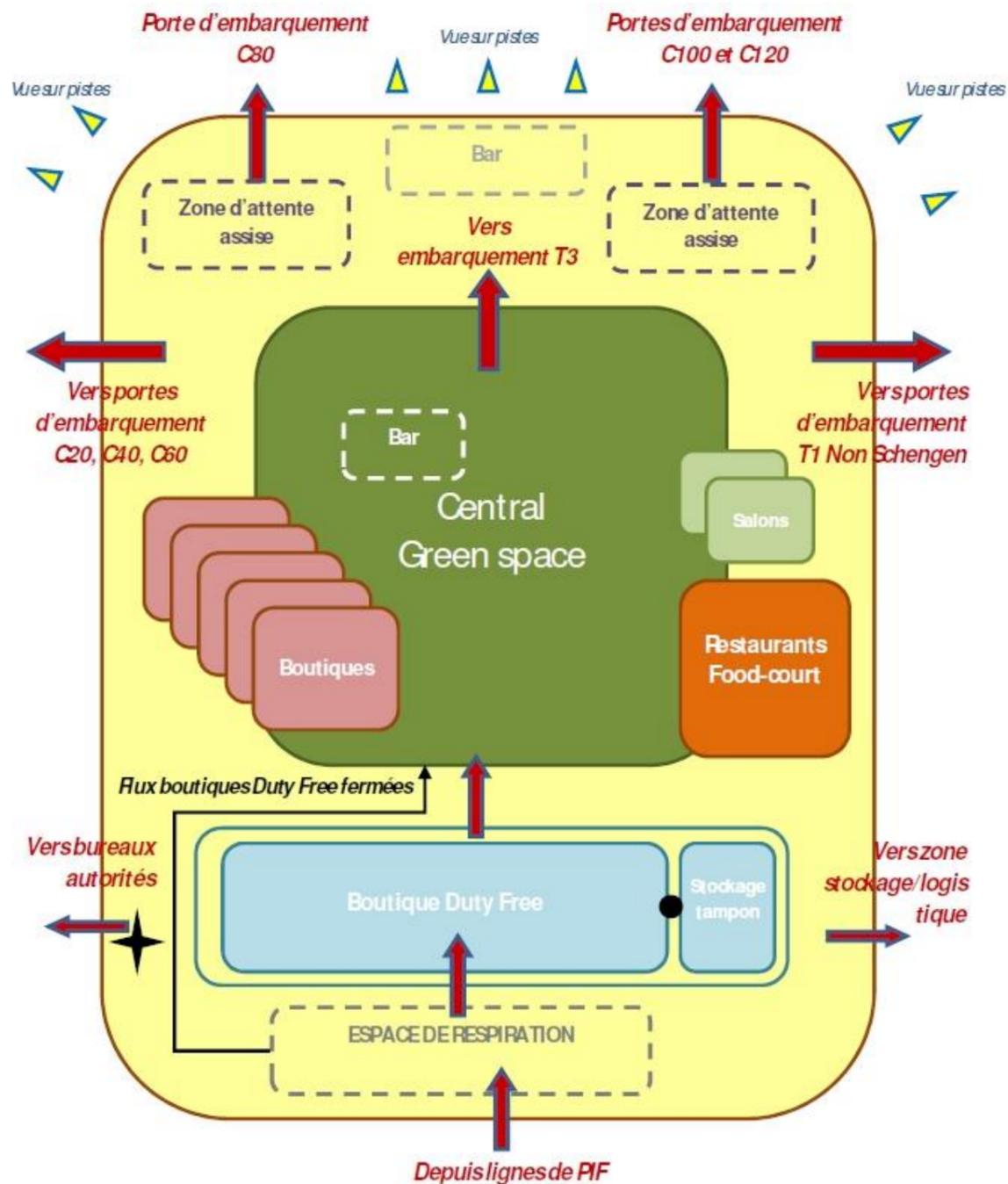
L'Espace Central sera mis en valeur par un aménagement paysager intérieur qui devra accentuer le sentiment de confort et de bien-être du passager, par la qualité des revêtements ou des finitions. La vue sur les avions est un élément primordial qui doit guider le concept de cet Espace Central : il s'agit de répondre au besoin de nombreux passagers de toucher à la « magie » du monde aéroportuaire en offrant une vue ouverte vers les avions et le système de pistes depuis sa façade Est.

Outre sa fonction d'espace d'attente, l'Espace Central sera aussi un espace d'orientation qui permettra aux passagers de repérer rapidement la direction vers leur porte d'embarquement, grâce à plusieurs panneaux d'affichage et à une signalisation appropriée.

- **Boutiques.** Des boutiques de vente de détail de différentes tailles seront positionnées à proximité immédiate des espaces de repos, à la manière d'un « mail » d'une galerie commerciale. Ces boutiques ne seront pas traversables mais des coursives techniques à l'arrière des boutiques permettront l'approvisionnement depuis l'entrepôt de stockage, l'évacuation des déchets et l'évacuation incendie.
- **Espaces de restauration et bars :**
 - o A l'intérieur d'un « Food Court », trois unités de restauration rapide ou à emporter seront installées autour d'une terrasse commune et un restaurant de type brasserie est prévu à proximité. Une coursive technique sera également prévue à l'arrière des restaurants (évacuation des déchets, approvisionnement et évacuation incendie).
 - o Un bar central sera situé au cœur de la zone commerciale.
 - o Un bar « premium » (plutôt haut de gamme) complétera l'offre de restauration.
- **Salon commercial des compagnies en zone Schengen.** Cette surface sera réservée à certains passagers (à haute contribution ou avec abonnement ou carte de fidélité) et comportera : un guichet d'accueil, un espace bar et restauration rapide, un large espace de relaxation, et des sanitaires privés.
- **Salon pour fumeurs.**
- **Salon d'accueil des VIP.**
- **Blocs sanitaires.**

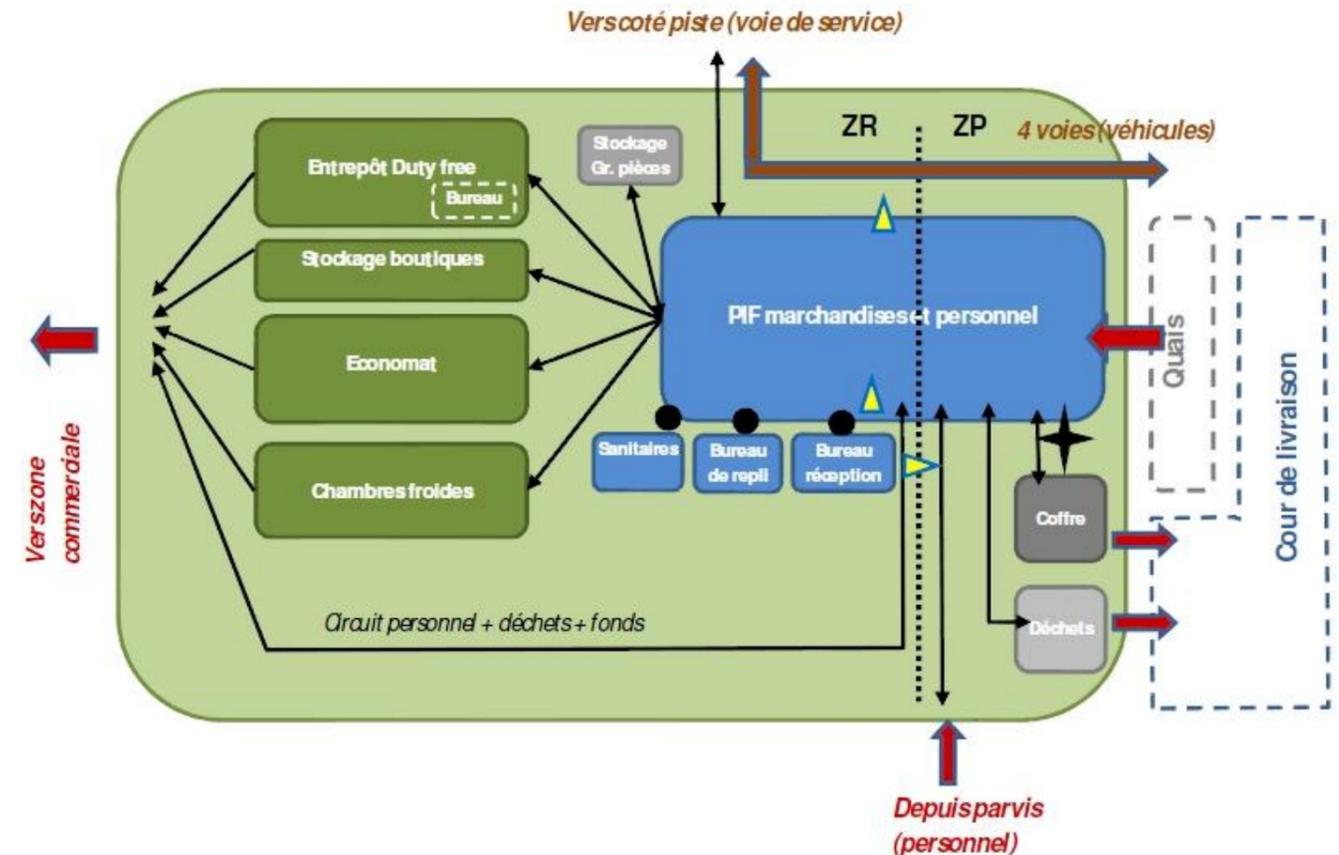
- **Salle des coffres** ou « salle forte » pour le stockage tampon de la recette des boutiques avant leur acheminement jusqu'à la principale salle des coffres du bâtiment.

Le schéma d'organisation ci-dessous présente le caractère fonctionnel de cette zone :



Une zone de livraison est prévue au niveau 0 tandis qu'une zone de stockage / logistique liée aux commerces est située au niveau 1. Les marchandises seront acheminées vers la zone commerciale par un monte-charge prévu à cet effet.

Les principes d'organisation des fonctions de livraison et stockage sont illustrés ci-après :



L'ensemble de la zone commerciale et d'attente sera construit en phase A.

VI.1.7. - Poste d'Inspection Filtrage (PIF) de sûreté

Avant d'embarquer pour un vol et d'accéder à la PCZSAR (Partie Critique de la Zone de sûreté à Accès Réglementé) du côté Piste, les passagers doivent obligatoirement se soumettre, ainsi que leurs bagages au dispositif d'inspection filtrage. Le processus de contrôle est le suivant :

- contrôle du bagage à main par machine à rayons X,
- contrôle du passager par portique de détection d'objets métalliques,
- palpation du passager et fouille du bagage si nécessaire,

- isolement et fouille approfondie par la police dans le local de fouille en cas de besoin,
- direction du passager sur le circuit d'embarquement.

Les passagers enregistrés entrent en zone réservée via un poste d'inspection filtrage (PIF) central, localisé au niveau 1. Il est commun à tous les passagers T1 ou T3.

Au maximum, à terme, le PIF comprendra :

- 19 lignes de contrôle,
- 95 agents de sûreté seront présents simultanément dans cet espace (5 agents par ligne).

On y accède depuis :

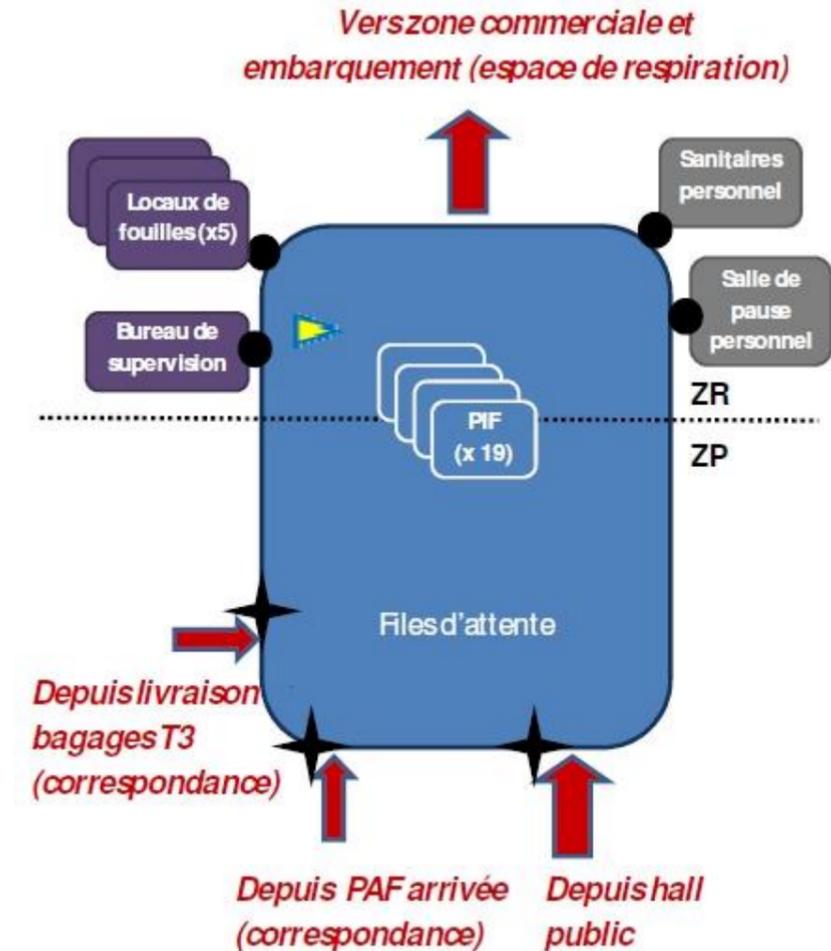
- le hall public,
- la PAF arrivée dans le cas d'une correspondance en provenance du T1,
- la salle de livraison bagages T3 dans le cas d'une correspondance venant du satellite.

En sortie de PIF, les passagers accèdent à « l'espace de respiration » de la zone commerciale qui offre une transition dans le parcours du passager avant d'accéder à l'espace Duty Free.

Des locaux de support seront nécessaires à proximité immédiate des postes d'inspection filtrage :

- bureau de supervision PIF,
- locaux de fouille à l'abri des regards,
- salle de pause pour le personnel, dimensionnée pour environ 20 agents en simultané,
- blocs sanitaires pour le personnel côté Zone Réservee.

L'ensemble du PIF et des locaux supports est réalisé en phase A. Toutefois, il ne sera équipé en phases A et B que de 15 lignes de contrôle puis de 19 lignes en phase C.



Poste Inspection Filtrage (PIF) : principe général d'organisation

VI.1.8. - Poste d'Inspection Filtrage à Accès Routier (PARIF)

Un Poste d'Inspection Filtrage à Accès Routier (PARIF) créé au niveau de la zone logistique (niveau 0) permettra de contrôler l'ensemble des flux pénétrant en zone réservée, notamment :

- les flux de personnel travaillant côté piste (mainteneurs, agents de sûreté, manutentionnaires tri, personnel des commerces etc.),
- les flux de véhicules terrestres (camions, véhicules légers) munis de macarons,
- les flux de marchandises destinées à la commercialisation dans les magasins et restaurants situés en zone réservée.

Ce poste de contrôle sera composé :

- d'un local PIF vitré dans lequel les personnels et marchandises seront contrôlés,
- de 3 voies de circulation pour les véhicules (1 voie en sortie, 2 en entrée) munies de doubles barrières d'accès formant un « sas » conforme aux exigences sûreté (analogue aux PARIF actuels du site).

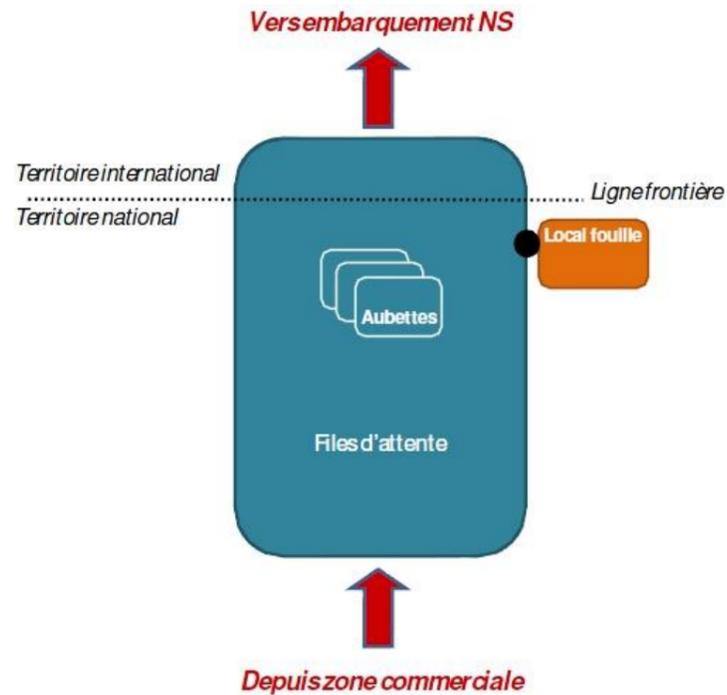
Le PARIF donnera sur la voie de service qui longe le Terminal côté piste. Les marchandises destinées au T1 ou à l'extension T1-T3 seront contrôlées et ensuite acheminées vers les magasins de stockage (duty free, boutiques, chambres froides, économat) puis vers la zone commerciale du niveau +1, par monte-charge. Les marchandises destinées aux autres terminaux seront acheminées en véhicule, via la voie de service côté piste.

VI.1.9. - Bureaux et postes de contrôle de la Police de l'Air et des Frontières (PAF)

Contrôle PAF départ T1

Les passagers au départ vers une destination hors de l'Espace Schengen doivent se présenter au contrôle de la Police de l'Air et des Frontières (PAF) qui vérifie leur droit à quitter le territoire. Ils peuvent également être soumis à un contrôle de douane dans la même zone.

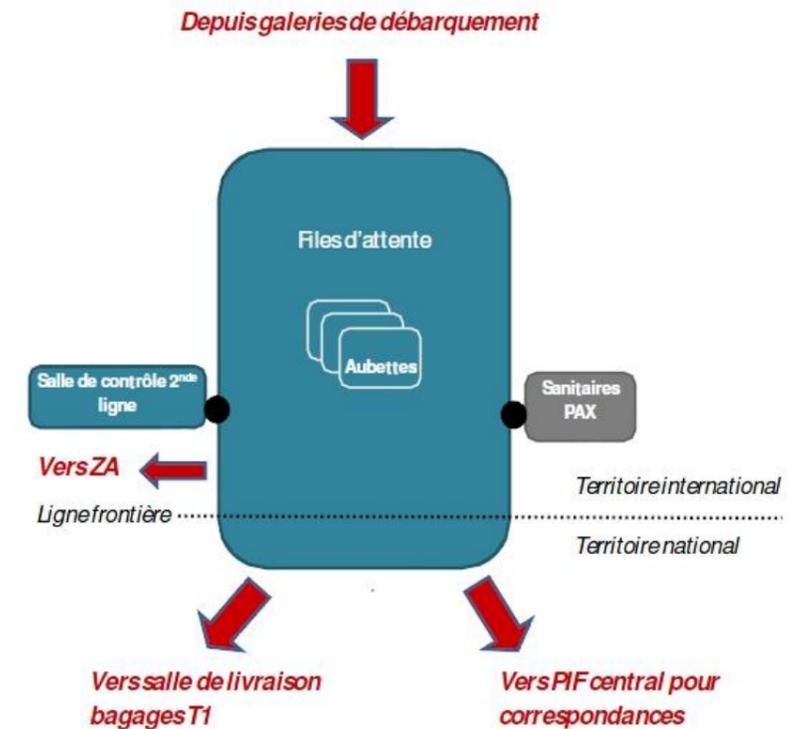
La zone de contrôle police sera située au niveau 1 du bâtiment d'extension T1-T3. A l'issue des contrôles, les passagers se dirigeront vers leurs salles d'embarquement.



Contrôle PAF arrivée T1

Dans le futur bâtiment d'extension T1-T3, les passagers à l'arrivée du Terminal 1 depuis une destination hors de l'Espace Schengen doivent se présenter au contrôle de la Police de l'Air et des Frontières qui vérifie leur droit à entrer sur le territoire.

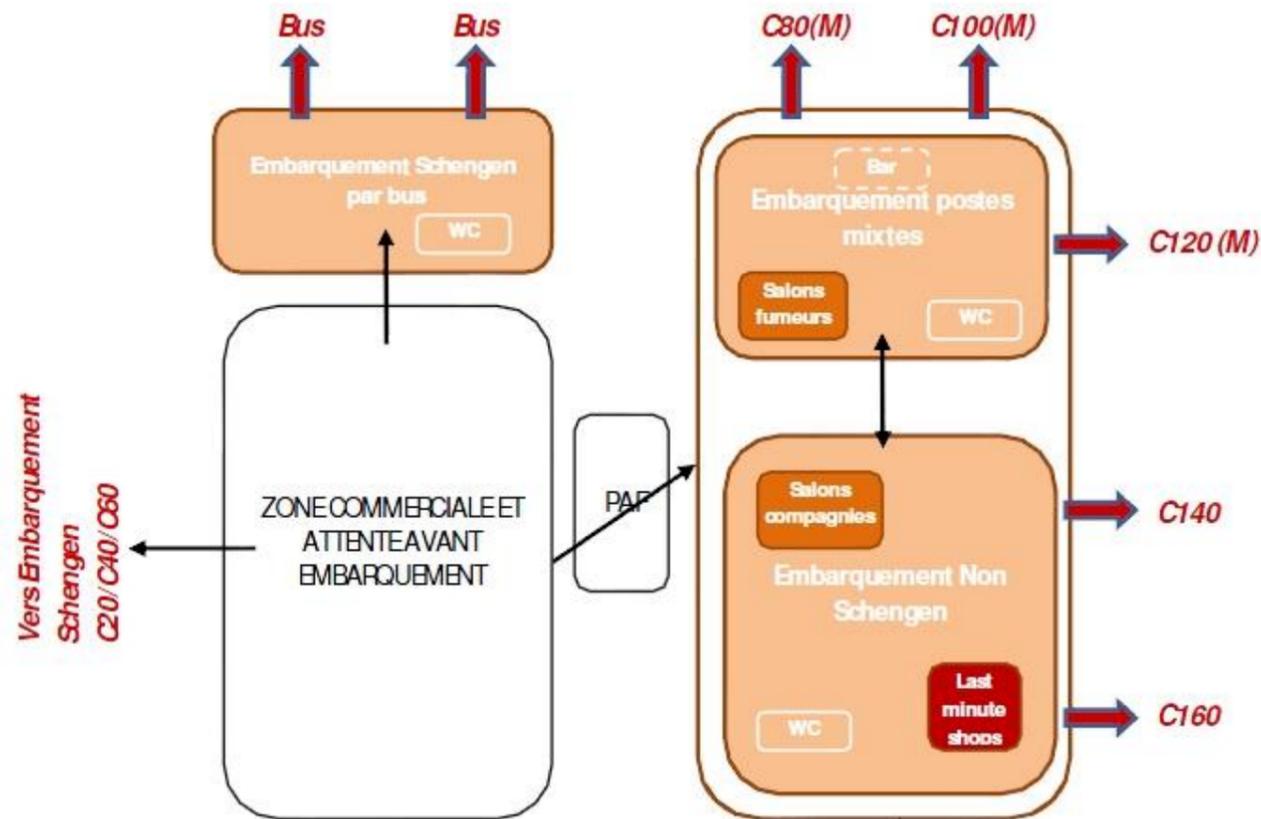
(NB : Les passagers en provenance de l'espace Schengen accèdent eux librement aux salles arrivées. Les deux circuits sont strictement distincts et les deux flux se réunissent après le contrôle de police, dans la salle de livraison des bagages commune.)



La totalité des espaces contrôles aux frontières en arrivée et en départ est construite en phase A.

VI.1.10. - Espaces d'embarquement

Plusieurs espaces d'embarquement existeront selon les destinations (Schengen/non Schengen) et le mode d'accès aux postes avions (bus ou passerelles) comme illustré ci-après :



- **Espace d'embarquement Schengen par bus.** Certains vols à destination Schengen des terminaux T1 ou T3 seront embarqués par bus via l'espace d'embarquement spécifique situé au niveau RDC de l'extension et créé dès la phase A.
Cet espace pouvant traiter 2 vols moyen-porteurs simultanément via 2 portes d'embarquement, sera directement accessible depuis la zone commerciale et l'espace d'embarquement commun Schengen situé au niveau 1. Cet espace donnera accès à la voie de service utilisée par les bus via les portes d'embarquement puis un quai d'embarquement surélevé.
- **Espace d'embarquement Schengen T1.** Les postes C20, C40 et C60³ du terminal 1 seront dédiés au trafic Schengen régulier des compagnies utilisant le T1. Chaque poste pourra accueillir un gros porteur ou deux moyen-porteurs. Par conséquent, cet espace d'embarquement aura une capacité maximale d'embarquement de six vols moyen-porteurs en simultané.

Les surfaces existantes au niveau 1 du Terminal 1 actuel seront conservées et reliées à la zone commerciale du projet T1-T3. Les espaces d'embarquement de ces postes seront réaménagés en phase C.

- **Espaces d'embarquement Non Schengen T1.** Les passagers au départ du Terminal 1 vers une destination hors de l'Espace Schengen pénétreront suite au contrôle de la PAF dans l'espace d'embarquement hors Schengen qui dessert les postes de stationnement des avions C80, C100, C120, C140 et C160. L'espace d'embarquement hors Schengen sera hermétique, sans infiltration possible depuis ou vers l'espace d'embarquement commun.

On distinguera en réalité :

- o Un espace d'embarquement sur postes mixtes S/NS C80, C100 et C120, créé dès la phase A avec :
 - pour les passagers Schengen : un espace d'embarquement qui ne sera pas séparé physiquement de la zone commerciale du niveau 0, de façon à encourager les déplacements des passagers au sein de la zone commerciale plutôt que leur attente devant la porte d'embarquement.
 - pour les passagers Non Schengen, un espace d'embarquement situé au niveau 1, de façon à assurer la séparation entre les passagers sous les 2 régimes tout en n'imposant pas la création de cloisonnements au niveau de la surface commerciale. Cet espace d'embarquement sera accessible après le passage du contrôle aux frontières (PAF Départ). Cet espace comportera un salon commercial des compagnies, réservé à certains passagers (à haute contribution ou avec abonnement ou carte de fidélité).
- o Un espace d'embarquement sur postes NS C140 et C160 créé en phase B. Celui-ci sera localisé au niveau 1 et sera commune à toutes ces portes, sans cloisonnement. Il comportera des Last-Minute shops (commerces ou zones de restauration).

L'espace d'embarquement par bus est construit en phase A.

L'espace d'embarquement Schengen T1 sur les postes C20, C40, C60 est existant en phase A (terminal 1 existant) puis reconfiguré en phase C.

L'espace d'embarquement sur postes mixtes (gros ou moyen porteur) S/NS C80, C100 et C120 est construit en phase A.

L'espace d'embarquement sur postes Non Schengen C140 et C160 est construit en phase B.

³ Cf. description des postes avions au chapitre « aménagements coté piste »

VI.1.11. - Pré-passerelles d'embarquement

Des pré-passerelles relieront le bâtiment aux passerelles mobiles d'embarquement connectées aux avions.

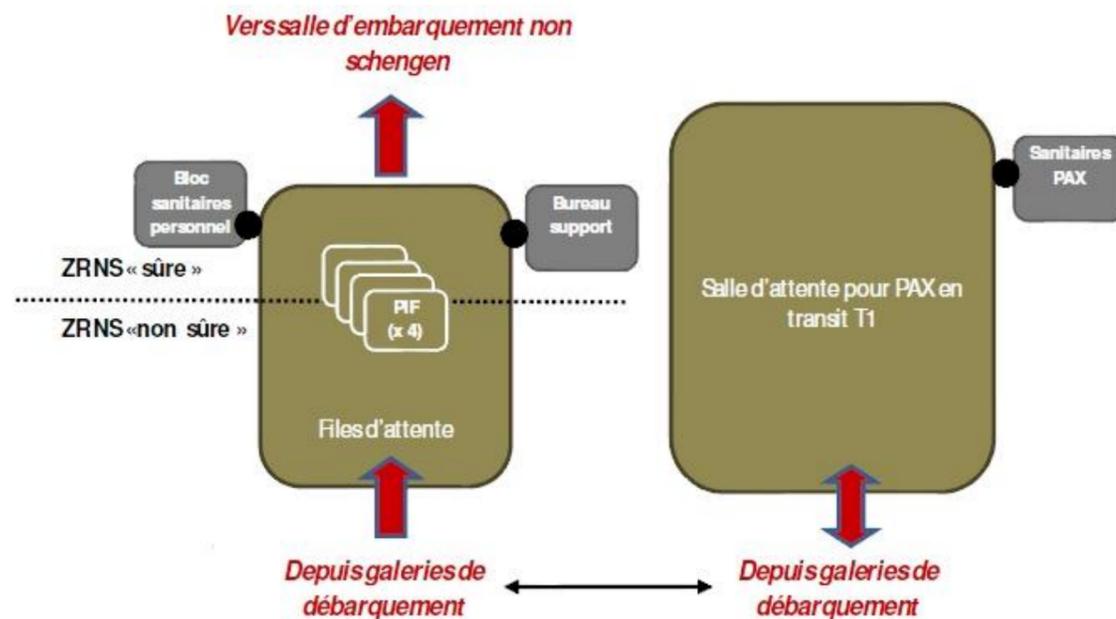
VI.1.12. - Espaces pour correspondance T1-Transit

Espace transit

La salle de transit - localisée au niveau 1 - sera utilisée lorsqu'un avion à destination non-Schengen (ou en transit) est immobilisé au sol par un problème technique (panne ou attente de pièce) ou pour une autre raison.

L'avion sera vidé de ses passagers (au départ ou en transit) qui seront dirigés via le circuit de débarquement vers cette salle de transit où ils devront rester ensemble avant d'être pris en charge par la compagnie ou son assistant jusqu'à que le problème soit solutionné.

Ces passagers seront isolés des passagers occupant l'espace d'embarquement Non-Schengen afin de faciliter leur traitement spécifique et de leur permettre d'attendre à l'écart de l'agitation des autres vols.



PIF Correspondance

Les passagers à l'arrivée du terminal 1 en provenance hors Schengen qui effectuent à Lyon une correspondance vers un autre vol à destination hors Schengen (T1 HS => T1 HS) devront être contrôlés par l'intermédiaire d'un poste d'inspection filtrage dédié situé en zone réservée hors Schengen.

A la sortie de ce contrôle les passagers pourront rejoindre directement la salle d'embarquement hors Schengen. Un bureau support sera prévu pour permettre la fouille des passagers douteux à l'abri des regards et pour le repos du personnel.

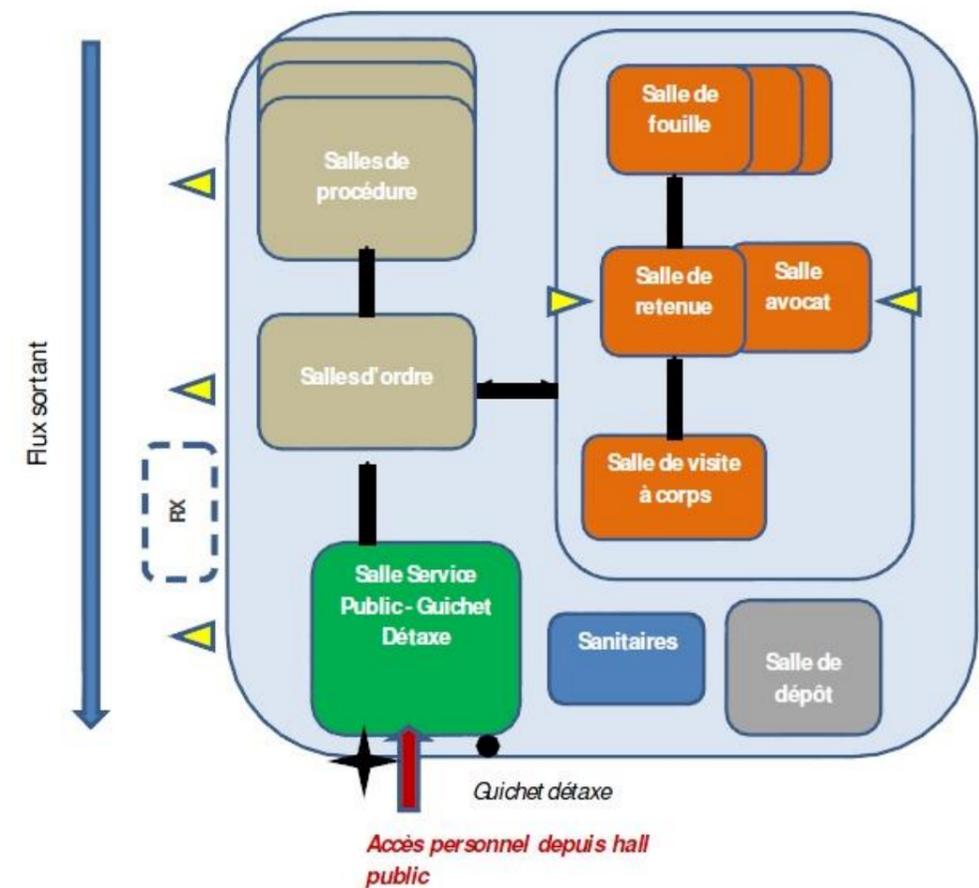
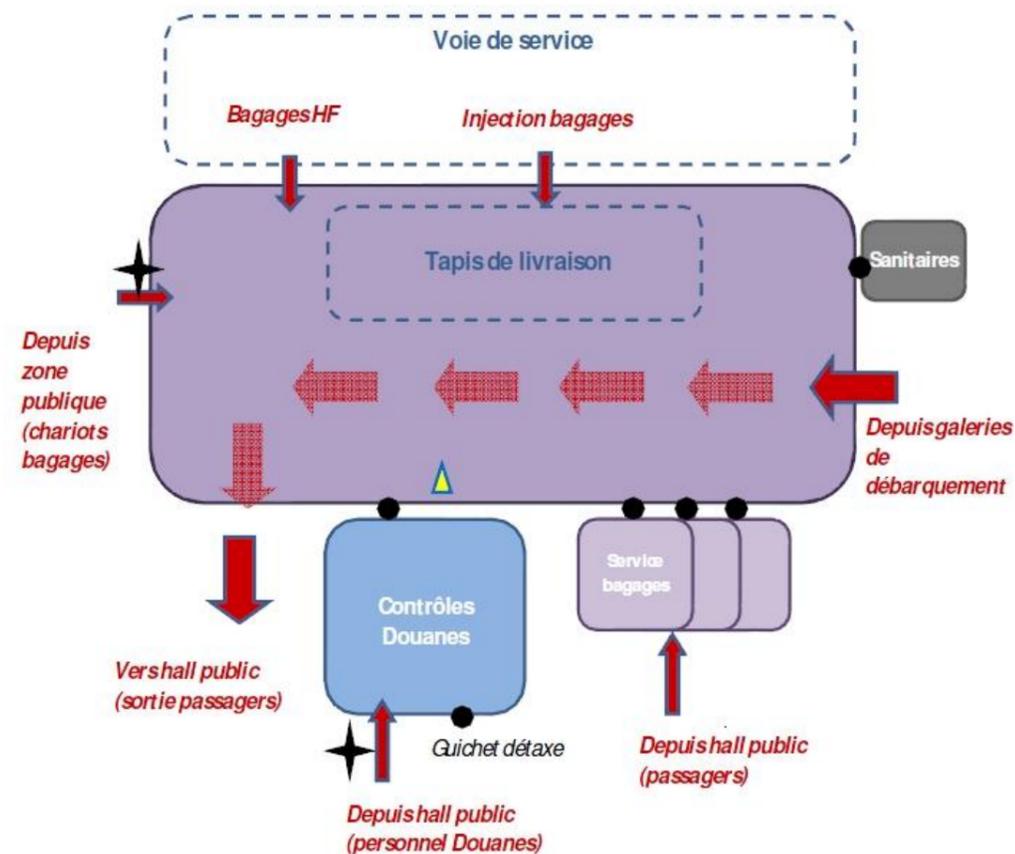
L'ensemble de l'espace correspondance - transit sera construit en phase B.

VI.1.13. - Salles d'arrivée bagages

Une ou deux salles d'arrivée bagages⁴ permettront aux voyageurs de récupérer leurs bagages ayant voyagé en soute. Les bagages seront livrés sur 8 ou 9 tapis de livraisons.

Un accès sera également possible depuis la zone publique (parvis extérieur ou hall public) vers la ou les salle(s) de livraison des bagages pour l'approvisionnement en chariots bagages, via une porte double sous contrôle d'accès badge des deux côtés.

⁴ La salle de livraison bagages T3 sera contiguë à la salle de livraison T1 et séparée de celle-ci par une cloison non porteuse aisée à démolir (pour préserver la possibilité à terme de mutualiser les salles de livraison bagages T1 et T3)



VI.1.14. - Locaux des Douanes

Les locaux du service des Douanes rassembleront : des locaux de fouille, des salles de procédure (pour les tâches administratives), une salle de retenue (pour les individus en situation irrégulière), une salle de visite à corps, une salle avocat, une salle d'ordre (pour le repli et la prise de fonction des agents), une salle dite « service-public / guichet détaxe » (pour le dédouanement des biens concernés), une salle de dépôt (pour stocker les biens et bagages saisis) et enfin des sanitaires.

Les locaux opérationnels des Douanes se trouveront obligatoirement à proximité des points de contrôle des passagers en sortie des salles de livraison bagages, donc au niveau 0.

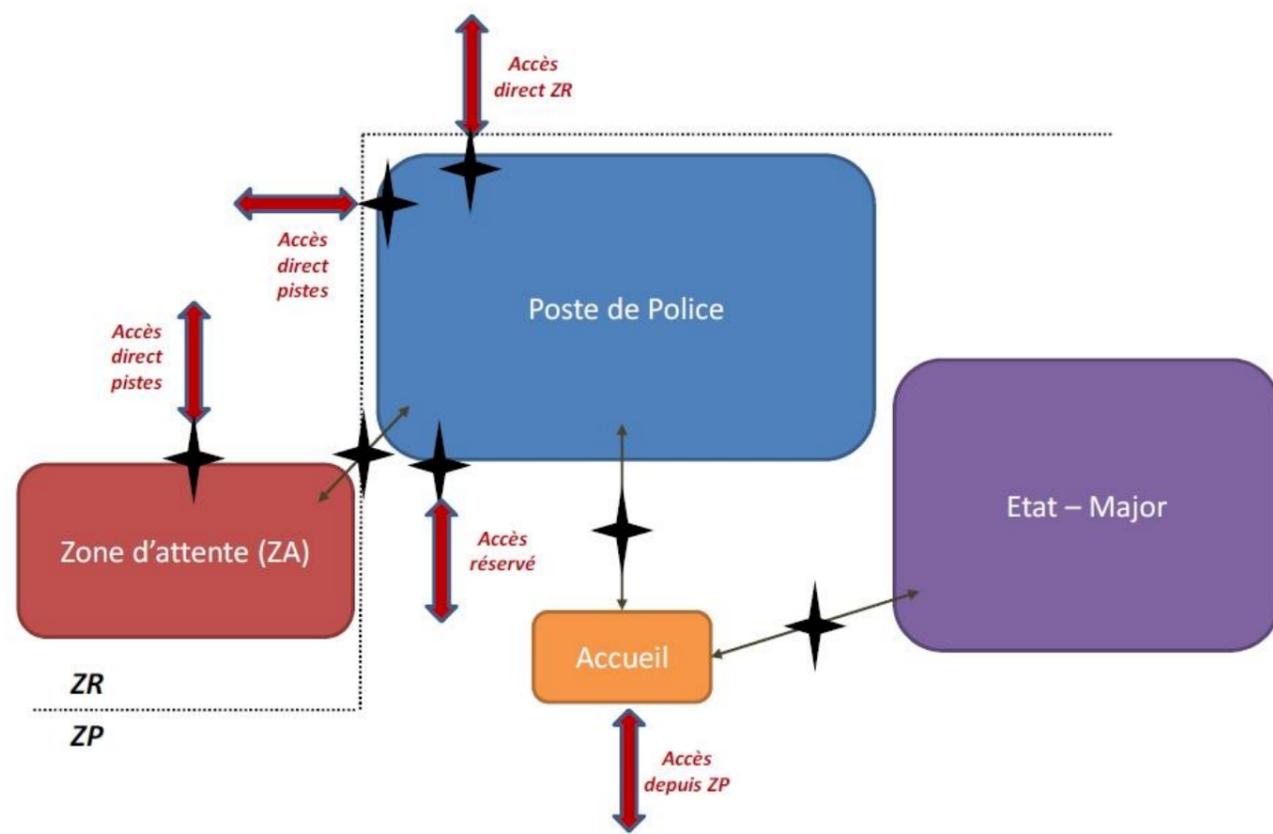
Les locaux réservés pour les tâches administratives (appelés « locaux état-major ») ne seront pas obligatoirement à proximité des points de contrôle. Ils pourraient être localisés au niveau R+2.

L'ensemble des locaux des Douanes seront construits en phase A (car aujourd'hui situés dans les bungalows à démonter dans le cadre du chantier).

VI.1.15. - Bureau de la police de l'air et des frontières (PAF)

Les services de la PAF s'articulent autour de trois entités fonctionnelles :

- le Poste de Police qui regroupe l'ensemble des locaux,
- l'Etat-Major chargé de la gestion administrative et logistique du service,
- une Zone d'Attente réservée aux passagers qui se voient refuser l'accès au territoire national par la PAF.



VI.1.16. - Locaux « piste »

Locaux piste des services de l'Etat (Gendarmerie du Transport Aérien)

Les locaux de la Gendarmerie du Transport Aérien (GTA), situés dans le terminal 1, seront réaménagés en phase C.

Locaux piste assistants compagnies

Les locaux piste sont des locaux opérationnels qui seront positionnés en contact direct avec l'aire de stationnement et la route de service, en rez-de-chaussée, pour permettre aux personnels d'effectuer leur travail lié à l'accueil de l'avion sur les postes et aux fonctions d'escale.

De nouveaux locaux seront aménagés pour les 1^{er} et 3^{ème} assistants compagnies dès la phase A. Les locaux du 2nd assistant compagnie seront réaménagés en phase C.

Locaux piste maintenance

Ces espaces rassembleront des locaux ADL (local de stockage d'une nacelle électrique et local piste maintenance) et des locaux mainteneurs avions.

VI.1.17. - Bureaux divers

Le projet inclura de nouvelles surfaces de bureaux ou le réaménagement de bureaux existants :

- bureaux des assistants compagnies,
- bureaux des compagnies,
- bureaux des concessionnaires commerces,
- bureaux exploitation (prestataires sureté, prestataires électricité, entretien, transporteur et ADL).

VI.1.18. - Locaux techniques et d'entretien

Des locaux d'entretien seront répartis dans les terminaux (extension T1-T3 et T1 réaménagé) :

- deux locaux destinés au stockage et à la vidange des autolaveuses,
- des petits locaux classiques pour le personnel d'entretien comprenant point d'eau, stockage des produits d'entretien et espace pour stationner un ou deux chariot(s) de ménage.

Des locaux techniques nécessaires au fonctionnement du bâtiment permettront les fonctions de chauffage, climatisation, production de froid etc...

VI.2. - AMENAGEMENTS COTE VILLE

VI.2.1. - Description générale

Le « Côté Ville » se divise en deux espaces : un parvis et une voie portée en R+1 face au Terminal 1 actuel, et un parvis face à l'extension T1-T3.

Ces espaces seront desservis par un nouveau giratoire de desserte et de connexion.

Un cheminement piétonnier permettra de relier la gare TGV aux Terminaux Sud.

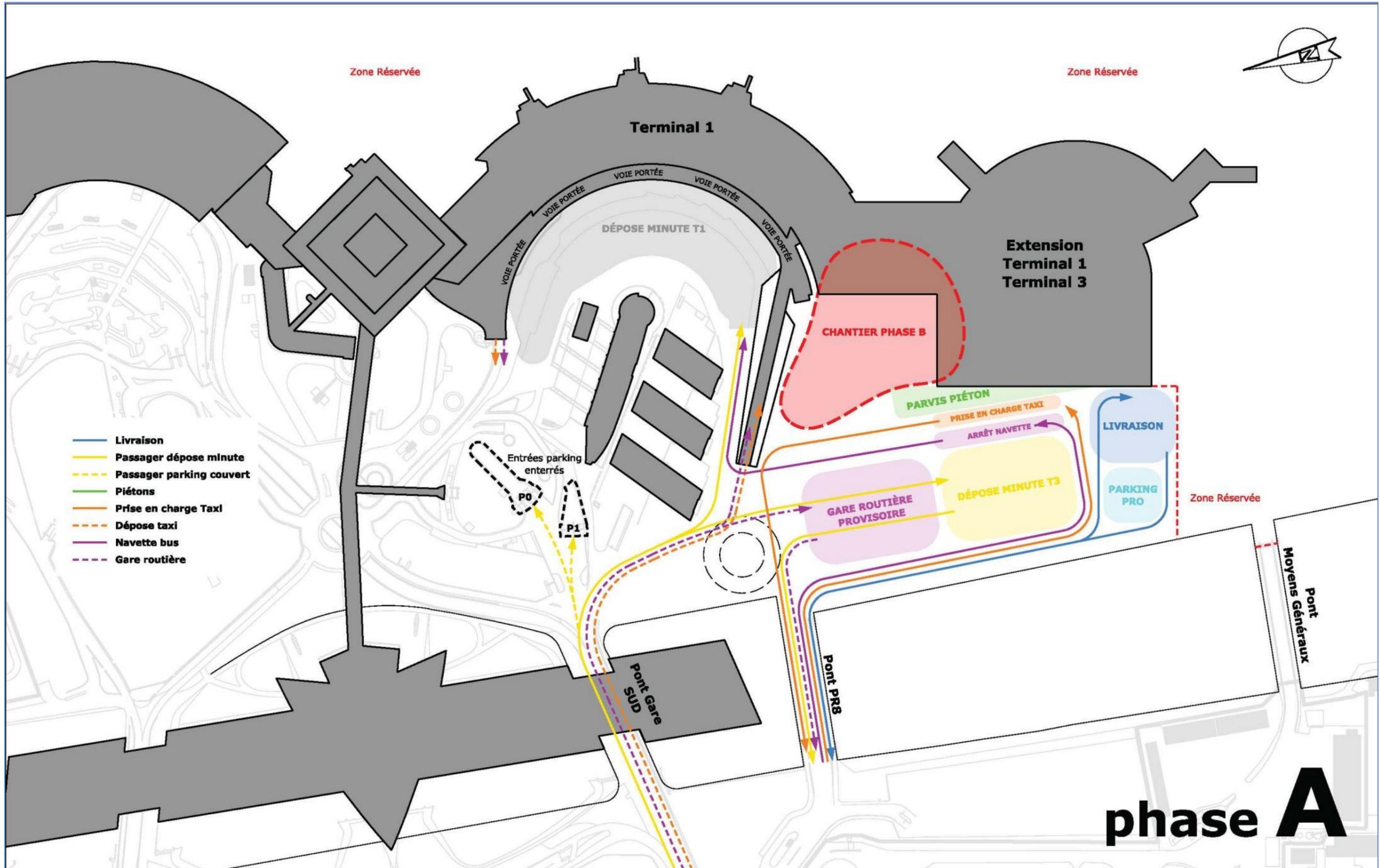
En phase A :

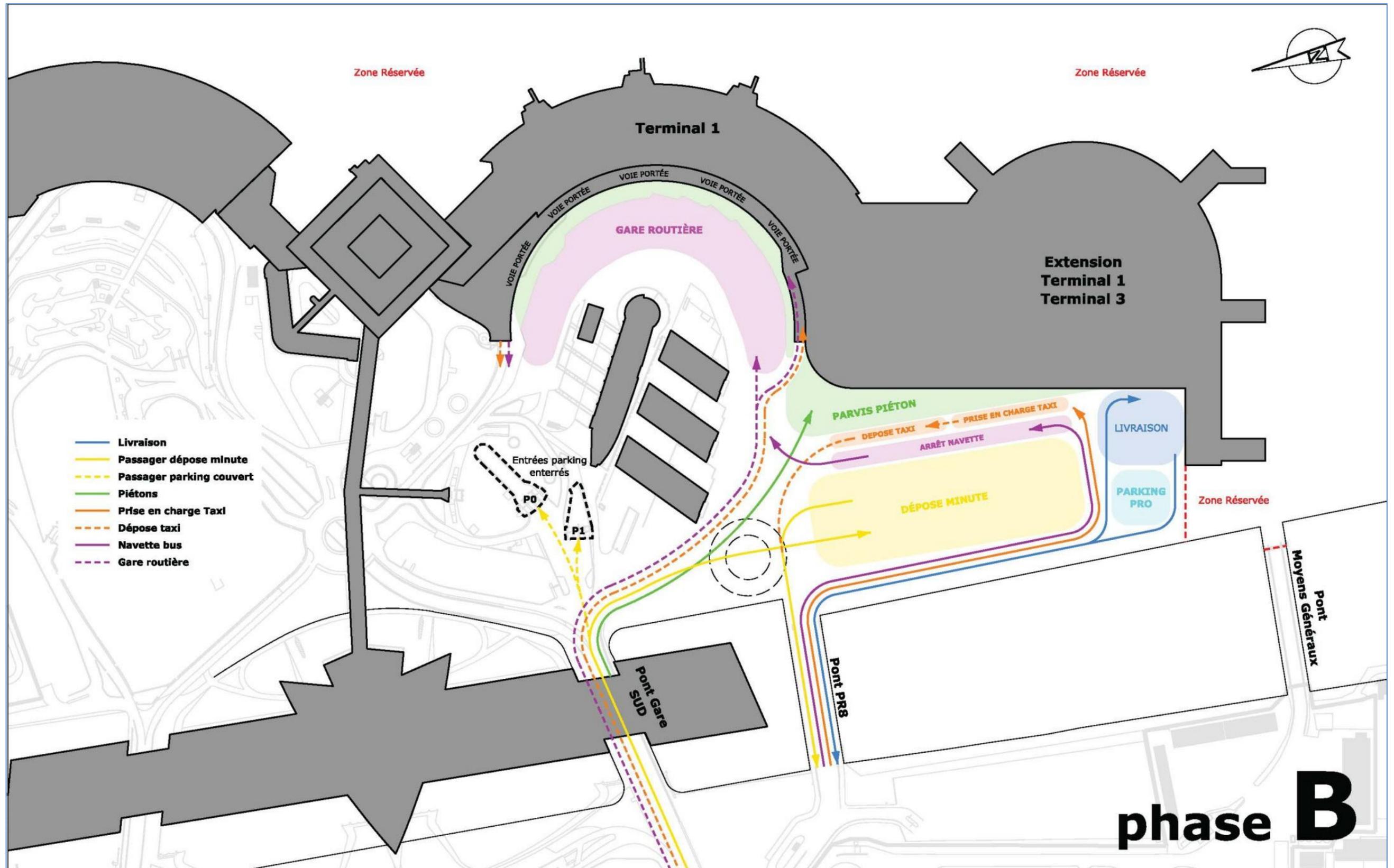
- un nouveau giratoire est aménagé entre le terminal 1 et l'extension T1-T3,
- l'espace face au T1 reste inchangé,
- sur l'espace face à l'extension T1-T3 seront aménagés :
 - un parking dépose minute T3,
 - une zone provisoire pour le stationnement des autocars charters,
 - une zone de prise en charge taxis,
 - une zone pour le stationnement des navettes.

En fin de phase B :

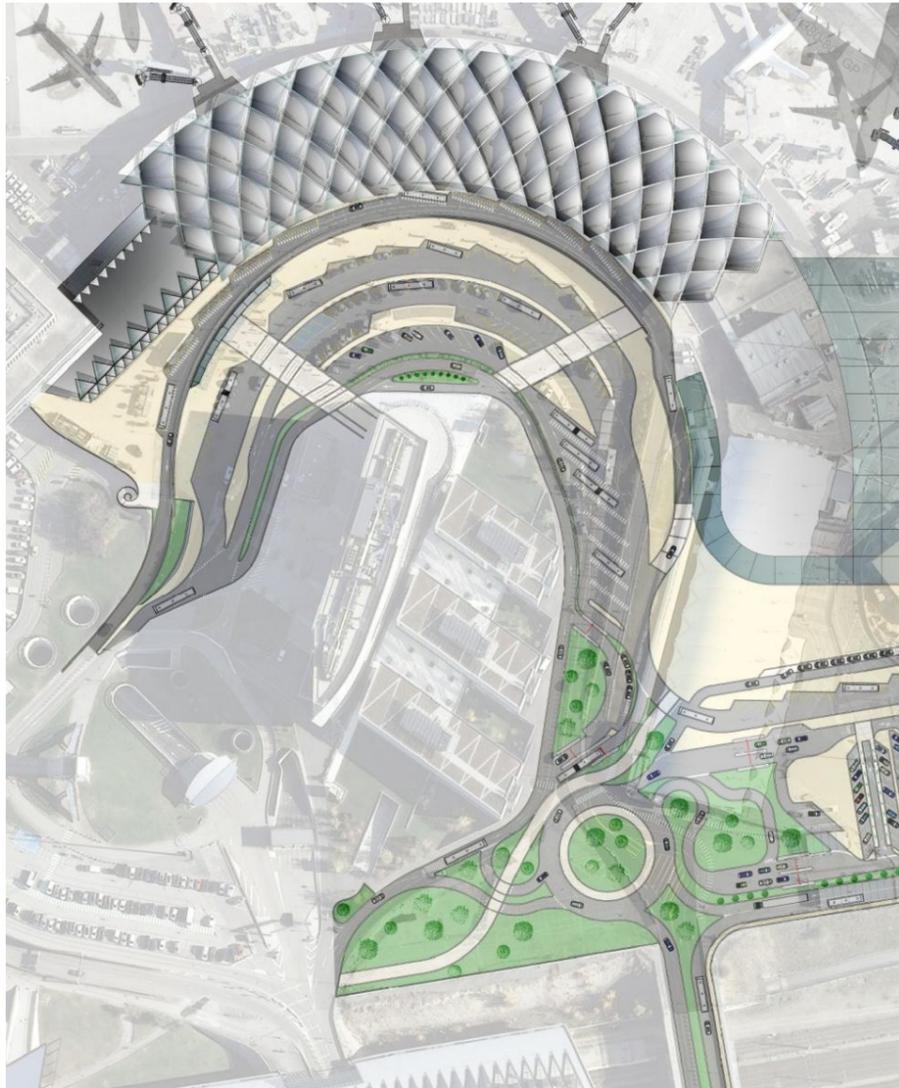
- un nouveau cheminement piétonnier entre la gare TGV et le parvis piéton du nouveau bâtiment d'extension T1-T3,
- l'espace face au T1 sera destiné aux professionnels, avec :
 - en RDC une grande zone pour les autocars charters et les professionnels du transport,
 - une voie portée qui restera utilisée comme gare routière et dépose taxis pour les passagers du T1.
- l'espace face à l'extension T1-T3 accueillera une grande dépose minute commune T1 et T3, une zone de prise en charge taxis, une zone navettes, ainsi qu'une zone logistique.

Les schémas ci-après illustrent la fonctionnalité des aménagements Coté Ville, par phase.





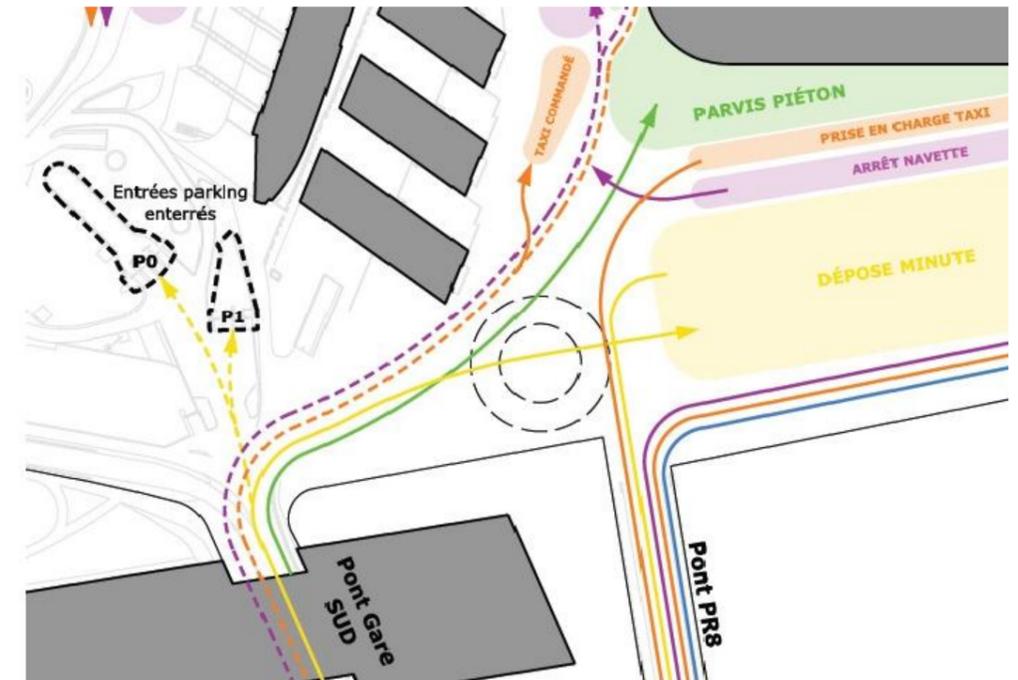
VI.2.2. - Aménagement face au bâtiment T1



- **Giratoire de desserte et de connexion**

Un giratoire à 6 branches et de rayon 25 mètres est prévu afin de desservir les nouveaux espaces extérieurs réalisés devant l'extension T1-T3 mais également pour desservir le terminal T1.

La création d'un carrefour giratoire dès la phase A permet de distribuer les flux, de gérer les croisements entrée/sortie dépose minute, et de réorienter la sortie de la dépose minute vers le pont PR8 au lieu de la réinjecter vers le parvis du Terminal 1 actuel.



En raison des contraintes de phasage et de maintien en exploitation des installations (et notamment du bâtiment métallo-textile), il pourra être nécessaire de construire un premier giratoire provisoire avant le giratoire définitif.

- **Voie portée et rampe d'accès**

La voie portée du Terminal 1 sera conservée. Sa rampe d'accès constitue un obstacle important qui semble réhébitoraire pour la perception visuelle du futur Terminal et la liaison côté ville entre l'existant et les nouvelles installations.

Cet accès, essentiel en termes de sécurité, doit être maintenu, mais il est prévu de raccourcir cette rampe dans le respect des pentes minimales admissibles pour la circulation de bus, taxis et véhicules de pompiers.

Cette modification de la rampe d'accès est prévue en phase B dans le cadre des travaux de bâtiment.

- **Parvis T1**

Le parvis du Terminal 1 actuel, qui comprend aujourd'hui une dépose-minute, des cheminements piétons, et des aires de stationnement diverses, sera complètement réaménagée en phase B pour y créer : une grande zone de stationnement pour les autocars charters (face au T1), une zone prise en charge pour les taxis commandés (côté extension T1-T3), ainsi qu'une zone dite « LOTI » pour les professionnels du transports (transport à la demande, véhicule avec chauffeur, moto-taxi, etc...).

En phase A :

- Pas de modification, la zone reste en l'état.

En phase B, aménagement de zones :

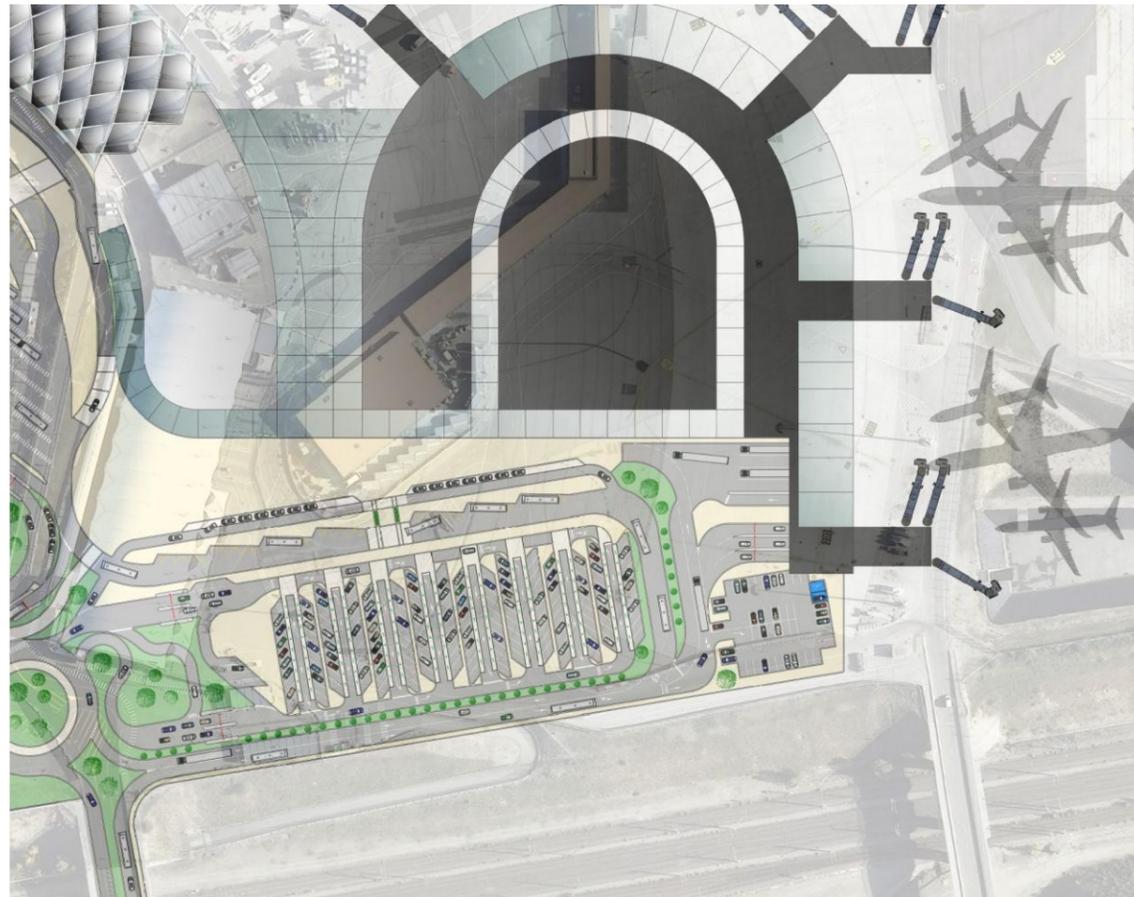
- LOTI (Zone pour les professionnels du transport) : environ l'équivalent de 17 places VL,
- taxis commandés : 20 places VL,
- autocars charters : le reste de l'espace sera réaménagé pour y stationner un maximum d'autocars de tourisme (15 m) ou d'autocars charters avec remorque. La surface disponible permet d'envisager au moins 15 à 20 places.

■ **Cheminement piéton gare TGV – Terminaux Sud**

Un cheminement piétonnier sera défini et aménagé pour relier au plus court en parcours extérieur la gare TGV aux terminaux sud, depuis le point d'entrée situé au niveau du pont Gare Sud.

Ce cheminement sera parfaitement sécurisé, lisible et qualitatif. Il sera le plus possible abrité (partout sauf aux zones de croisement avec des flux PL qui présentent des contraintes importantes de gabarit).

VI.2.3. - Aménagement face au bâtiment T1-T3



Le projet d'extension des terminaux T1-T3 comprend – outre un giratoire de desserte déjà décrit ci-avant - un ensemble de nouveaux aménagements localisés devant le nouveau bâtiment :

- Une voirie lourde pour les dessertes principales de bus et de poids lourds, soit environ 600 rotations/jour (réalisé en phase A),
- Une aire de livraisons poids lourds (réalisé en phase A),
- Une voirie légère pour les parkings et les circulations réservées aux véhicules légers (réalisé en phase A),
- Un parking dépose-minute (réalisé en phases A et B),
- Un parking de proximité (réalisé en phase A),
- Une zone de desserte et de stationnement des taxis et navettes (réalisé en phases A et B),
- Des cheminements piétons (réalisés en phases A et B),
- Un parvis piéton (réalisé en phases A et B),
- Les réseaux secs et humides propres à ces aménagements et la connexion aux réseaux existants (réalisés en phases A et B),
- L'éclairage extérieur, le génie civil et le matériel (réalisés en phases A et B),
- L'aménagement paysager et l'arrosage automatique (réalisés en phases A et B).

Ces espaces sont décrits ci-après.

■ **Voiries et circulations**

Les revêtements de surface seront traités de manière identiques aux aménagements existants devant le terminal 1.

Les circulations véhicules seront en enrobé noir, les trottoirs, les cheminements piétons et le parvis recevront un revêtement qualitatif fait de dalles et pavés granit, d'asphalte beige.

Les voies d'accès auront une largeur de 3 m pour une voie à sens unique et 5 m pour une voie à double sens.

A noter qu'un élément fondamental de la fonctionnalité du projet est le principe du recyclage, qui permet à un véhicule « égaré » de faire demi-tour ou de ressortir en cas de mauvaise orientation. Des voies de recyclage seront prévues à chaque point de contrôle d'accès : en entrée et sortie de la dépose minute, en entrée des zones réservées aux véhicules professionnels, en entrée de la zone logistique...

Enfin, il sera prévu une possibilité d'accès à toutes les zones de circulation et de stationnement du site par les véhicules de déneigement.

■ **Aire de livraison poids lourds et parking de proximité**

Au Sud, une zone logistique équipée de quais de chargement / déchargement (4 camions simultanés possibles) permettra le stationnement de véhicules professionnels et poids-lourds (gabarit jusqu'à 38 tonnes) pour les livraisons de marchandises, la collecte des déchets et le transport de fonds.

A proximité, un parking de proximité de 15 places sera aménagé pour les besoins des professionnels : police, services entretien/maintenance, services exploitation. L'accès à ces zones est régi par des points de contrôle (indépendants).

Ces aménagements seront réalisés dès la phase A.

■ **Parking dépose-minute**

A proximité immédiate du parvis piéton sera aménagé une vaste zone de dépose minute commune pour les passagers du T1 et du T3.

Le parking dépose-minute sera équipé d'un système d'entrée / sortie à 2 voies chacune (extensibles à 3) avec une voie recyclage. Des encaisseurs seront installés à proximité.

Le système d'entrée / sortie sera connecté au carrefour giratoire de distribution. Des ralentisseurs seront prévus sur la voie menant à la sortie du dépose-minute.

Le parking comportera des cheminements piétons clairement identifiés et sécurisés.

Un passage surélevé sera prévu pour l'accès des piétons au nouveau bâtiment depuis le dépose minute. Ce passage aura une largeur de crête minimum de 18 m pour permettre le passage aisé des bus.

Des espaces dédiés au dépôt des chariots bagages (trolleys) seront présents au niveau des îlots du parking dépose minute.

En phase A :

- Dimensionnement dépose minute : 70 à 80 places,
- 2 entrées et 2 sorties (emplacement définitif ou provisoire, au choix).
- Sur l'emprise d'extension de la dépose minute en phase B (cf plus bas), une surface sera provisoirement aménagée pour l'accueil d'un maximum d'autocars charters (une dizaine au moins).

En phase B :

- Dimensionnement dépose minute : extension à 170 places.
- 2 entrées et 2 sorties aménagées de façon à permettre si besoin une extensibilité à 3 entrées et 3 sorties.

■ **Zone de desserte et de stationnement de taxis et navettes**

Immédiatement au contact du parvis piéton seront aménagées deux zones linéaires avec voiries d'accès pour les professionnels : une zone de prise en charge taxi et une zone pour les arrêts de navettes parking.

L'accès à ces zones sera régi par deux points de contrôle (indépendants).

En phase A, seront aménagées :

- une zone de prise en charge taxis face au hall enregistrement T3 de 10 places,
- une zone linéaire pour l'arrêt de 4 navettes.

En phase B, seront aménagées :

- une zone de prise en charge taxis : extension à 20 places.
- une zone linéaire arrêts navettes : extension à 7 arrêts navettes.

Remarque : il n'y aura pas de zone de dépose taxis devant l'extension, les passagers seront déposés sur la voie portée du terminal 1 comme actuellement.

Remarque n°2 : Les taxis commandés (taxis sur réservation, qui ne peuvent être mélangés avec les taxis « classiques » pour des raisons fonctionnelles) seront stationnés à proximité immédiate du parvis de l'extension mais dans la zone devant le Terminal 1 (voir description du paragraphe « Aménagement face au bâtiment T1 » et schémas fonctionnels).

■ **Parvis T1-T3**

Cet « espace de respiration » destiné aux piétons, situé à l'interface entre les modes d'accès terrestres (taxis, navettes, véhicules particuliers) et le bâtiment, s'étire le long de la façade Ouest et Nord-Ouest des Terminaux. L'entrée principale des Terminaux en est le point d'attraction majeur.

Des emplacements au contact immédiat du Terminal T1-T3 seront prévus pour les besoins de stationnement des véhicules de secours (pompiers, ambulances, police) soit l'équivalent de 5 places VL en bordure de parvis piéton, dès la phase A.

En termes de phasage, on aura :

- En phase A :
Un parvis piéton créé devant l'extension provisoire (puisque incomplet), mais déjà fonctionnel pour l'accès au hall public T1-T3 et d'un très bon niveau de qualité.
- En phase B :
Le parvis sera complété sur tout le linéaire de façade.

- **Réseaux**

Cf. chapitres VIII et IX ci-après.

- **Aménagements paysagers**

Le parti d'aménagement paysager du projet d'extension des terminaux T1-T3 n'est pas défini au stade du dossier d'enquête.

Néanmoins, les principes ci-après seront appliqués.

Le choix des végétaux tiendra compte de la nature des sols, de l'ensoleillement et du climat de la région. Ils seront de diamètre minimum 16-18 cm à 1 m du sol. Les arbres à fruits sont proscrits sur le site de l'aéroport.

Les aménagements et plantations devront être intégralement réalisés à la première saison propice qui suivra l'achèvement de la construction.

VI.3. - AMENAGEMENTS COTE PISTE

VI.3.1. - Définition

Le Côté Piste est une zone d'accès réglementé soumise à des règles particulières et à la possession d'une autorisation. Cette zone comprend les installations aéroportuaires étroitement liées au transport aérien sous l'angle de la sûreté, et les aires accessibles aux avions.

VI.3.2. - Description des nouveaux aménagements

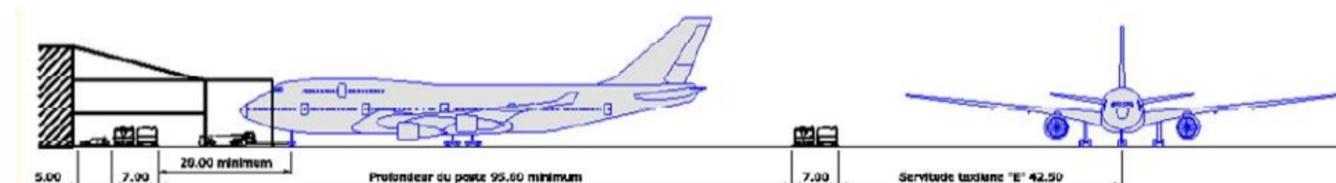
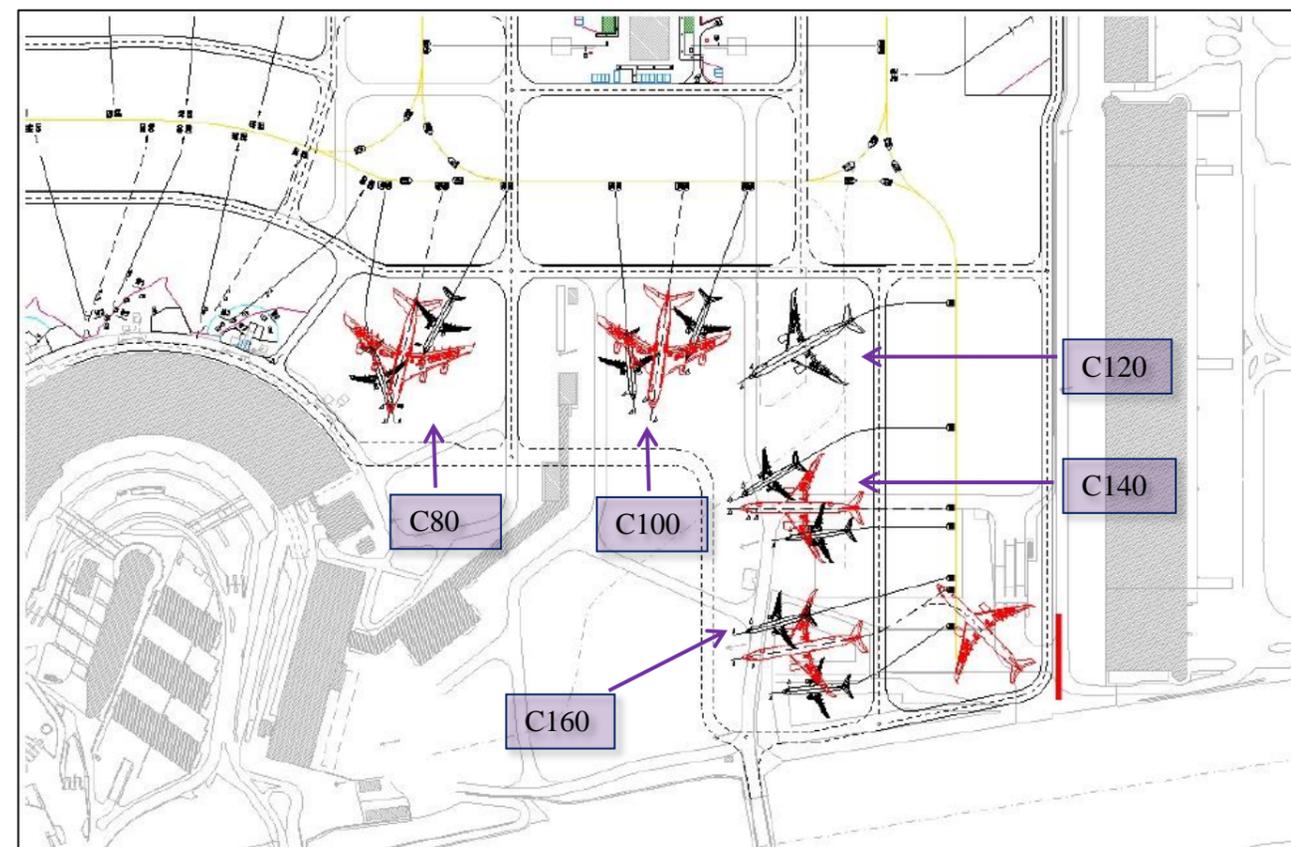
- **Aires de stationnement avions**

Les possibilités de stationnement avions face à l'extension des terminaux Sud ont été étudiées lors d'études de faisabilité.

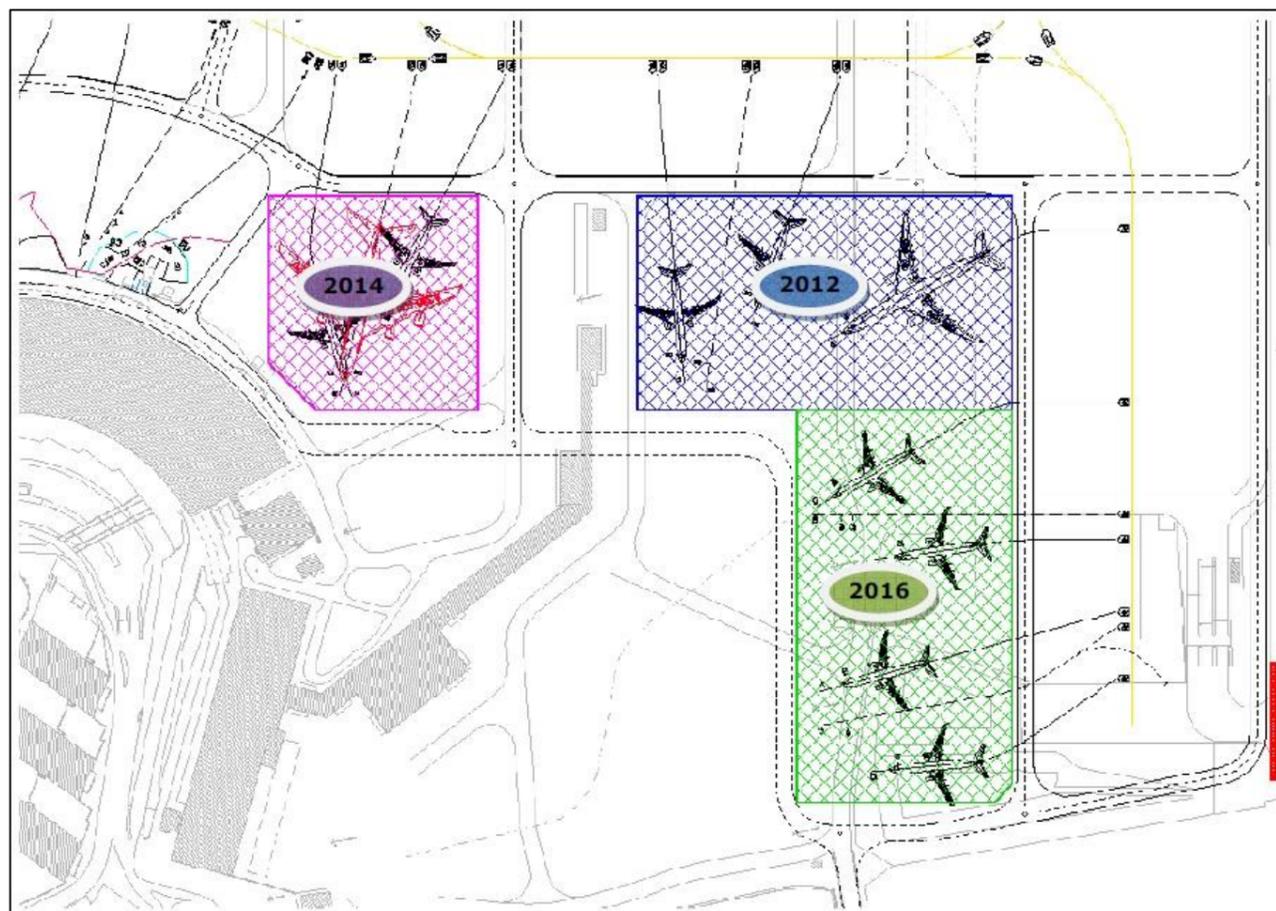
Les plans pages suivantes illustrent une possibilité de stationnement avions précisément défini qui s'inscrit dans les contraintes de schéma directeur et a pour objectif de répondre au besoin suivant :

- Cinq postes mixtes (C80, C100, C120, C140 et C160) permettant chacun d'accueillir au choix soit deux moyens-porteurs, soit un gros-porteur.
- Les postes moyens porteurs sont de catégorie « C ». Les postes gros porteurs sont de catégorie « F » pour les deux postes en façade Est, et de catégorie « E » pour les autres postes.
- Les postes fonctionnent en « nose-in ». Ils sont accostables par une passerelle pour les moyens-porteurs, et par deux passerelles en simultané

pour les gros-porteurs. A terme, les postes catégorie « F » (A380) doivent pouvoir être accostés par trois passerelles en simultané.



Le plan suivant illustre les limites des infrastructures aéronautiques construites en béton, ainsi que leurs dates de réalisation prévisionnelles.

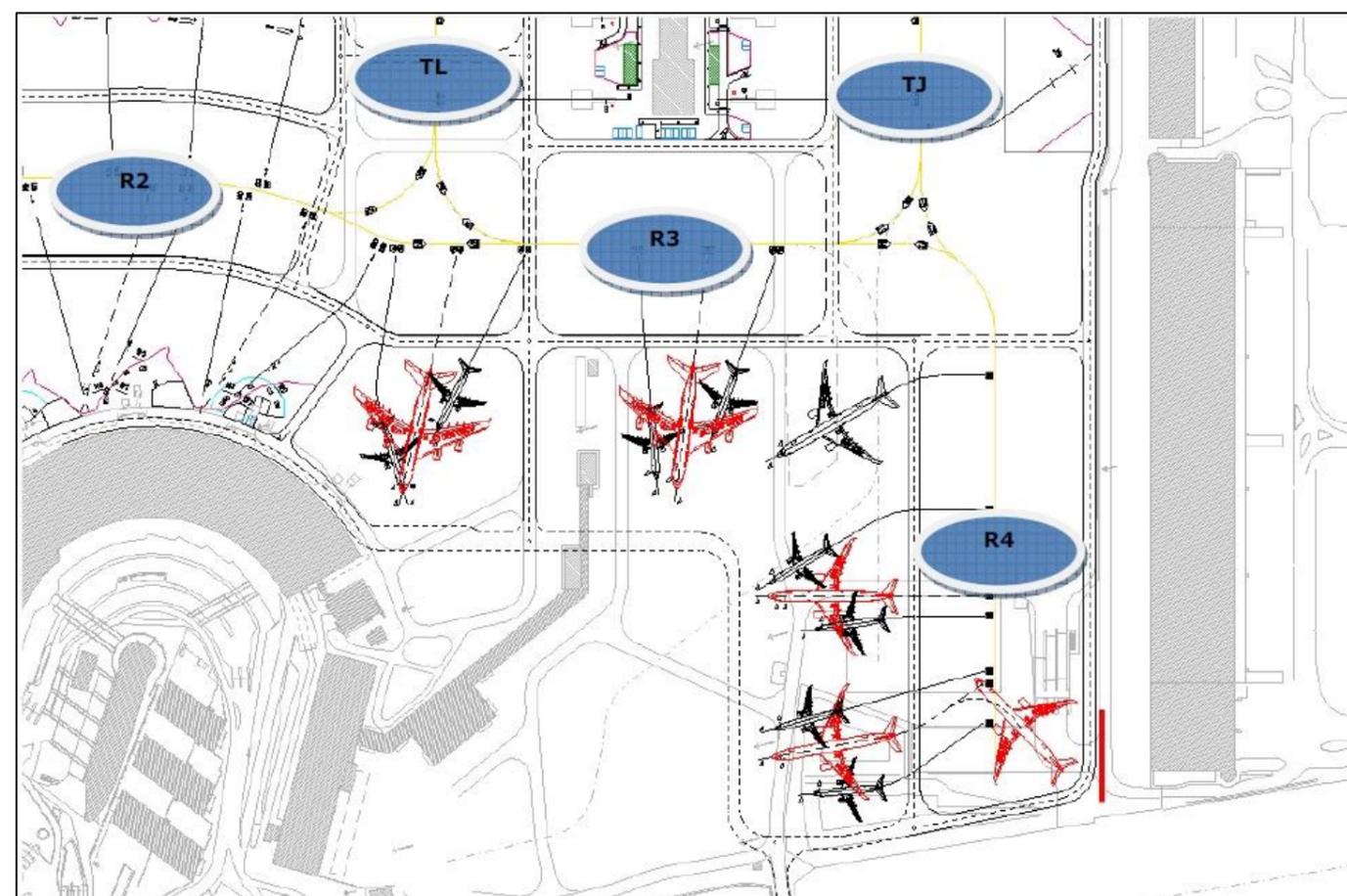


■ **Aires de trafic avions**

La desserte des postes avions se fera par les deux taxilanes (voies de desserte) : « R3 » et « R4 ».

Le taxilane « R3 » est situé entre l'extension du T1/T3 projetée et le satellite T3 existant.

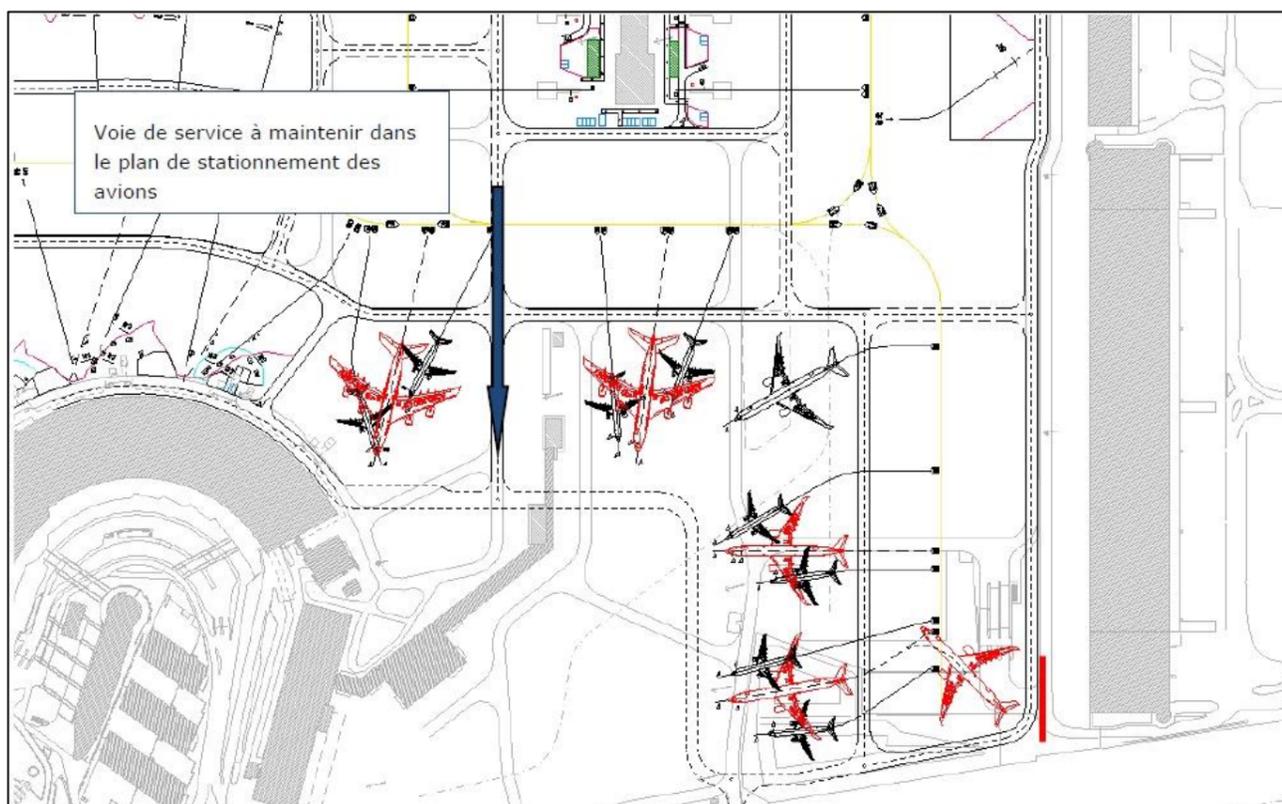
Le taxilane « R4 » sera créé pour desservir les postes Sud (C120, C140 et C160) de l'extension T1/T3. Il est situé entre l'extension du T1/T3 et le bâtiment du frêt.



Voies de service

En parallèle des taxilanes « R3 » et « R4 », on retrouve des voies de services à double sens de 7 m de large. Une voie de circulation de 7 m de large au droit de l'accès au satellite T3 dans le prolongement de la traversée de « R3 » permettra d'optimiser les trajets des appareils entre le terminal et le satellite.

Enfin, en front de terminaux, une voie de service à double sens et de largeur minimum de 7 m sera créée.



Aires de stationnement de véhicules

Des stationnements pour véhicules terrestres liés à l'exploitation au plus proche de l'extension des terminaux sud seront répartis le long de la voie de service.

Les besoins minimum en stationnement côté piste (hors appareils) situés dans le périmètre du projet sont récapitulés ci-dessous :

Besoins en stationnement bus :

- 3 places bus à proximité immédiate de la salle d'embarquement par bus,
- 3 places bus à proximité immédiate du point de débarquement par bus (accès vers la PAF arrivée T1),
- 1 place bus minimum, 2 si possible, au pied de chaque prépasserelle.

Besoins en stationnement VL :

- PAF : 7 places VL dont 2 emplacements camionnette à proximité de l'accès piste de la PAF,
- Douanes : 4 places de stationnement VL sont à prévoir en ZR à proximité des locaux Etat-major,
- Atis Derichebourg (3^{ème} assistant compagnies): 7 places de stationnement VL à proximité des bureaux,
- Aviapartner (1^{er} assistant compagnies) : 10 places VL.

Besoins autres en stationnement :

- Assistants : un espace de stationnement abrité des appareils commun aux assistants en escale. Il s'agit d'une zone abritée hors-gel pour le stockage des camions toilettes et eau potable.
- Atis Derichebourg : zone de stationnement de 36 m² abrité et sécurisé à l'extérieur pour le stockage de matériels volumineux (remorques, nacelles, escabeaux) et de chariots d'azote (bouteilles).

VII. - ACQUISITIONS FONCIERES

Le projet se situant dans l'enceinte de l'aéroport, il ne nécessite aucune acquisition foncière.

VIII. - RESEAUX D'ASSAINISSEMENT PLUVIAL

Les principes d'assainissement de la plate-forme aéroportuaire d'Aéroports de Lyon font l'objet d'un dossier cadre loi sur l'eau qui définit l'assainissement pluvial de l'aéroport et les principes d'un zonage environnemental.

Selon le dossier cadre, les principes généraux de gestion des eaux pluviales de l'aéroport sont les suivants :

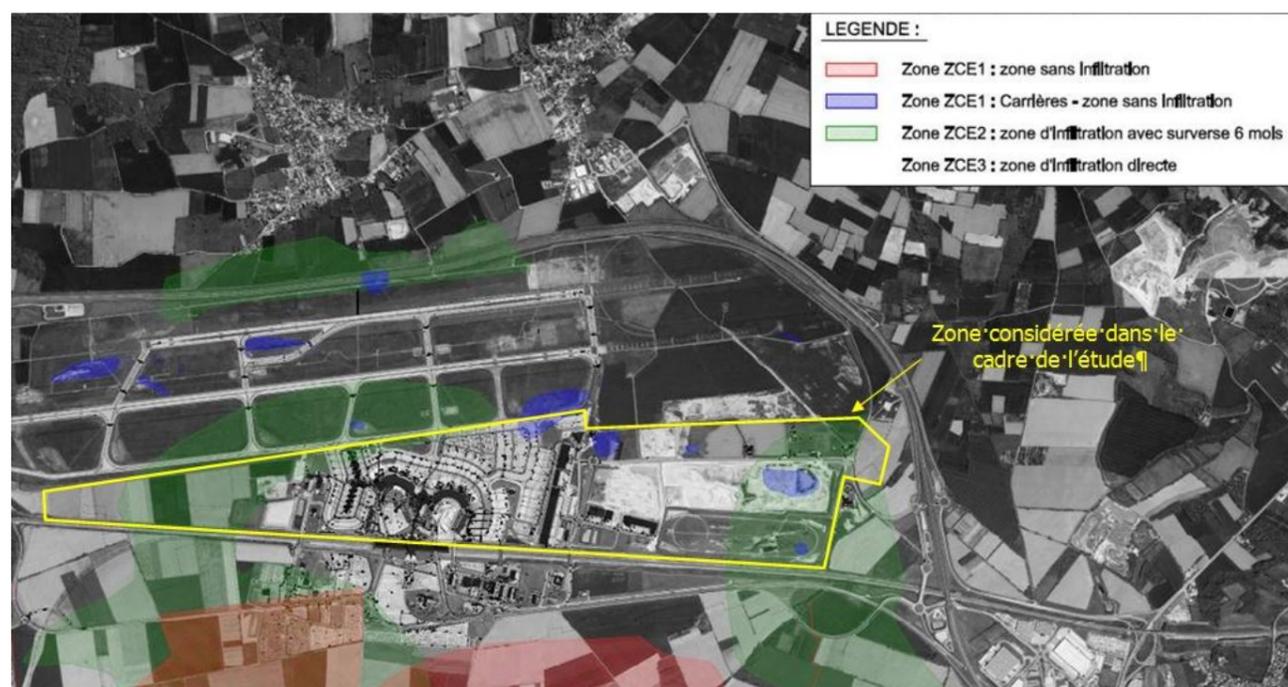
- les eaux de toitures ainsi que les ruissellements des eaux de pistes actuelles sont infiltrées directement, avec un suivi continu de la qualité de la nappe,
- les bassins existants⁵ sont conservés,

⁵ Ouvrages antérieurs à l'arrêté préfectoral

- l'équipement de dispositifs de rétention et de traitement des pollutions spécifiques et avérées, le plus en amont possible, notamment dans le cas d'installations relevant des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Le zonage environnemental du dossier cadre loi sur l'eau définit :

- une zone blanche : infiltration in situ possible des eaux pluviales, **dans laquelle se situe l'intégralité de la zone de projet d'extension T1-T3,**
- une zone verte : infiltration in situ des eaux débordantes d'une pluie de période de retour supérieure à 6 mois. Le débit « 6 mois » est dirigé vers le système d'assainissement pluvial de l'aéroport,
- une zone rouge (et bleue pour les anciennes décharges) : infiltration in situ des eaux pluviales interdite. La collecte (qui ne concerne pas les eaux de toitures) dirige la totalité des eaux vers le réseau de l'aéroport.



Zonage environnemental du dossier cadre loi sur l'eau de l'aéroport
(en jaune, zone considérée dans le cadre de l'étude BURGEAP⁶)

Pour chacune de ces zones, le principe est l'infiltration des eaux pluviales dans un bassin terminal, qui peut être décentré par rapport à la zone aménagée en fonction des contraintes environnementales et aéroportuaires.

⁶ Secteur Est de la voie LGV – aéroport de Lyon-Saint Exupéry - Modélisation des réseaux d'assainissement des eaux pluviales (10/09/2012)

Chaque bassin d'infiltration est précédé d'un bassin de rétention étanche permettant de retenir des eaux éventuellement polluées suite à un incident avant de les traiter. Ces bassins jouent éventuellement le rôle de décantation.

VIII.1. - ASSAINISSEMENT ACTUEL DU SITE DE PROJET

Le système de gestion des eaux pluviales de la partie Est de l'aéroport de Lyon – Saint Exupéry se découpe en plusieurs sous-bassins versants imbriqués, dont l'exutoire terminal actuel est le bassin d'infiltration de Pusignan.

D'aval en amont, le réseau d'assainissement pluvial se découpe de la manière suivante :

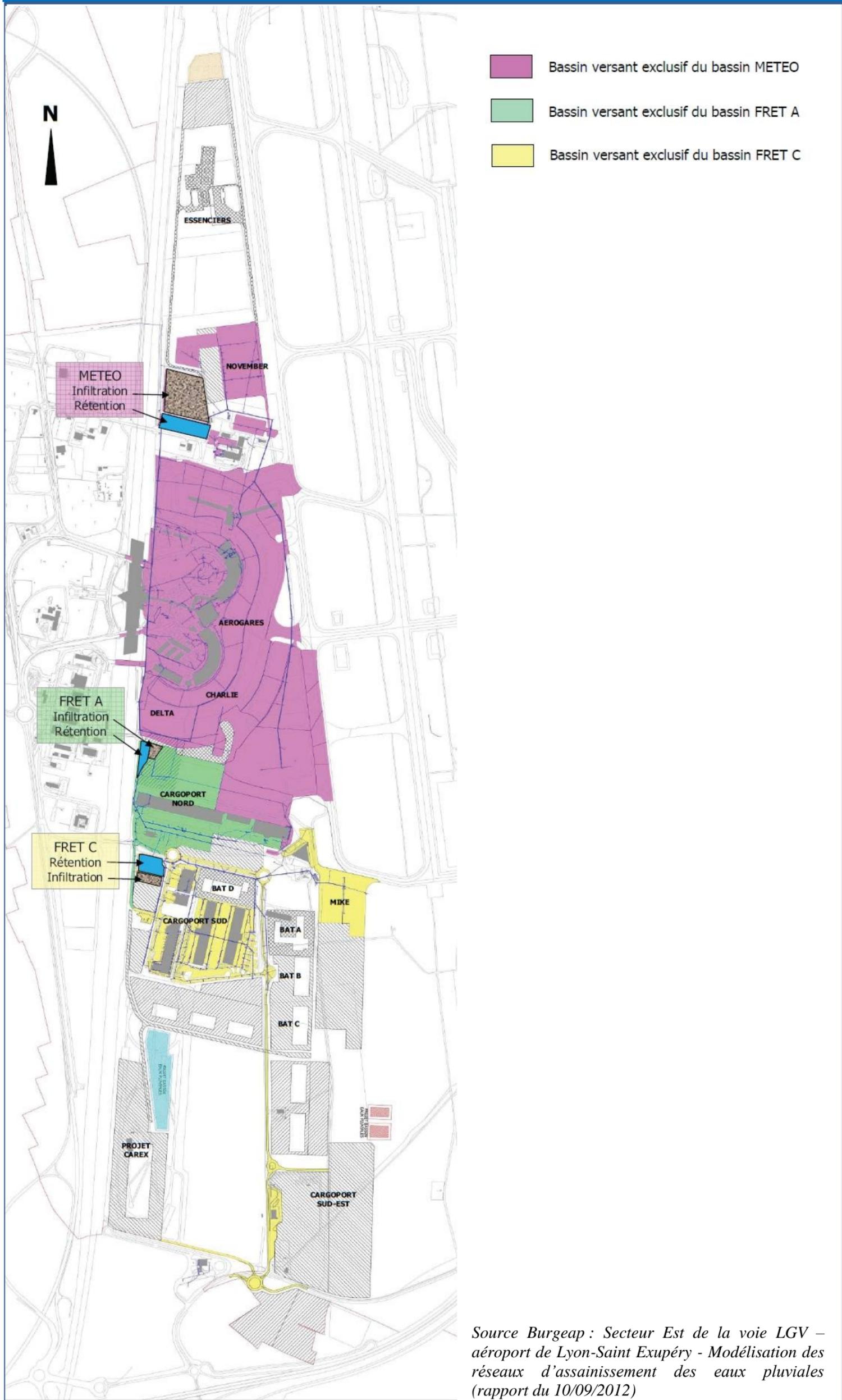
- le bassin METEO, dernier ouvrage de rétention avant le transfert des eaux vers Pusignan, est l'ouvrage terminal d'un réseau de collecte des eaux pluviales des AÉROGARES (terminaux 1, 2 et prochainement 3, ainsi que leurs parkings associés), des secteurs NOVEMBER, CHARLIE et DELTA. Ce réseau collecte également les eaux tamponnées issues du bassin FRET A. Ces surfaces drainées sont matérialisées en rose sur la figure page suivante ;
- le bassin FRET A se trouve à l'exutoire d'un réseau de collecte qui draine une partie de la zone de fret un peu plus au Sud correspondant à la zone verte de la figure ci-contre, réseau qui récupère également les eaux tamponnées issues du bassin FRET C ;
- enfin le bassin FRET C est connecté à un réseau pluvial drainant les secteurs MIKE et de l'ancien Cargoport Sud. Ce réseau draine également la voirie qui dessert vers le Sud les actuelles zones de carrière. Ces surfaces sont colorées en jaune sur la figure ci-contre.

Les trois bassins METEO, FRET A et FRET C sont en réalité trois couples de bassins, associant un bassin d'infiltration et un bassin de rétention préalable.

Bien qu'implantés dans des zones où l'infiltration directe est possible au regard de la Loi sur l'Eau, les trois couples de bassins de METEO, FRET A et FRET C ont un fonctionnement « surverse à 6 mois ».

Leurs caractéristiques respectives sont présentées dans le tableau page suivante. Les volumes théoriques calculés dans le dossier Loi sur l'Eau de 2002 ont été ré-estimés par Burgeap sur la base de plans topographiques fournis par ADL.

Surfaces actuellement drainées par le réseau pluvial coté Est de la voie LGV



	METEO		FRET A		FRET C	
	Rétention	Infiltration	Rétention	Infiltration	Rétention	Infiltration
Volume théorique (Loi sur l'Eau 2002) (m³)	38 000	-	12 500	-	25 000	-
Cote moyenne de fond (m NGF)	228.63	229.10	235.00	232.90	238.70	238.70
Cote de surverse (m NGF)	232.74	-	237.99	-	240.18	-
Volume avant surverse (m³)	30 465	-	4 625	-	6 935	-
Cote avant débordement (m NGF)	234.10	233.55	239.99	239.99	243.20	243.20
Volume avant débordement (m³)	43 150	89 700	9 150	8 100	23 715	9 200
Débit de fuite (L/s)	100	-	186	-	141	-
Surface d'infiltration (m²)	-	17 736	-	625	-	1 290
Perméabilité théorique des terrains (m/s)	-	2.10 ⁻⁴	-	2.10 ⁻⁴	-	2.10 ⁻⁴
Débit d'infiltration théorique (m³/s)	-	3.55	-	0.12	-	0.26

VIII.2. - ASSAINISSEMENT DU PROJET D'EXTENSION T1-T3

Préambule – étude d'assainissement

Aéroports De Lyon s'est entouré de la société Burgeap en vue de se faire assister et de vérifier le bon respect des préconisations du dossier cadre loi sur l'eau 2010 et de l'arrête préfectoral correspondant pour tout projet mené par l'Aéroport.

L'assainissement du projet d'extension des terminaux T1-T3 a été étudié dans le cadre d'une étude d'assainissement⁷ réalisée en septembre 2012 par Burgeap et menée pour tout le secteur Est de la plate-forme aéroportuaire de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

Evolutions futures de l'aménagement de l'aéroport

L'étude Burgeap de septembre 2012 inclut l'examen de 2 stades d'évolution future du site de l'aéroport, aux horizons « 2012 » et « 2015 ».

L'horizon « 2012 » correspond en réalité à un horizon intégrant :

- le satellite T3 (réalisé),
- le projet d'extension T1-T3 (à réaliser à partir de 2014),
- le projet « Essenciers » ou « dépôt d'hydrocarbures » (livraison programmée en 2015),
- le projet de raccordement au réseau d'une partie de l'aire de trafic Delta (à partir de 2014),
- le projet de raccordement de surfaces de Cargoport Sud.

L'horizon « 2015 » correspond en réalité à un horizon intégrant :

- l'extension du parking avions November,
- le projet d'extension du parking avions Mike (envisagé en 2014),
- le projet de raccordement de surfaces de Cargoport Nord et Sud,
- la réalisation du projet Carex (envisagé en 2016),
- la réalisation du projet Cargoport Sud Est.

Les figures page suivante illustrent cette évolution.

Si un nouvel aménagement est souvent synonyme d'augmentation de la surface imperméabilisée raccordée au réseau, certaines zones qui vont être réaménagées ne vont pas systématiquement augmenter la surface active de l'aéroport, les nouveaux revêtements présentant des coefficients de ruissellement similaires aux anciens.

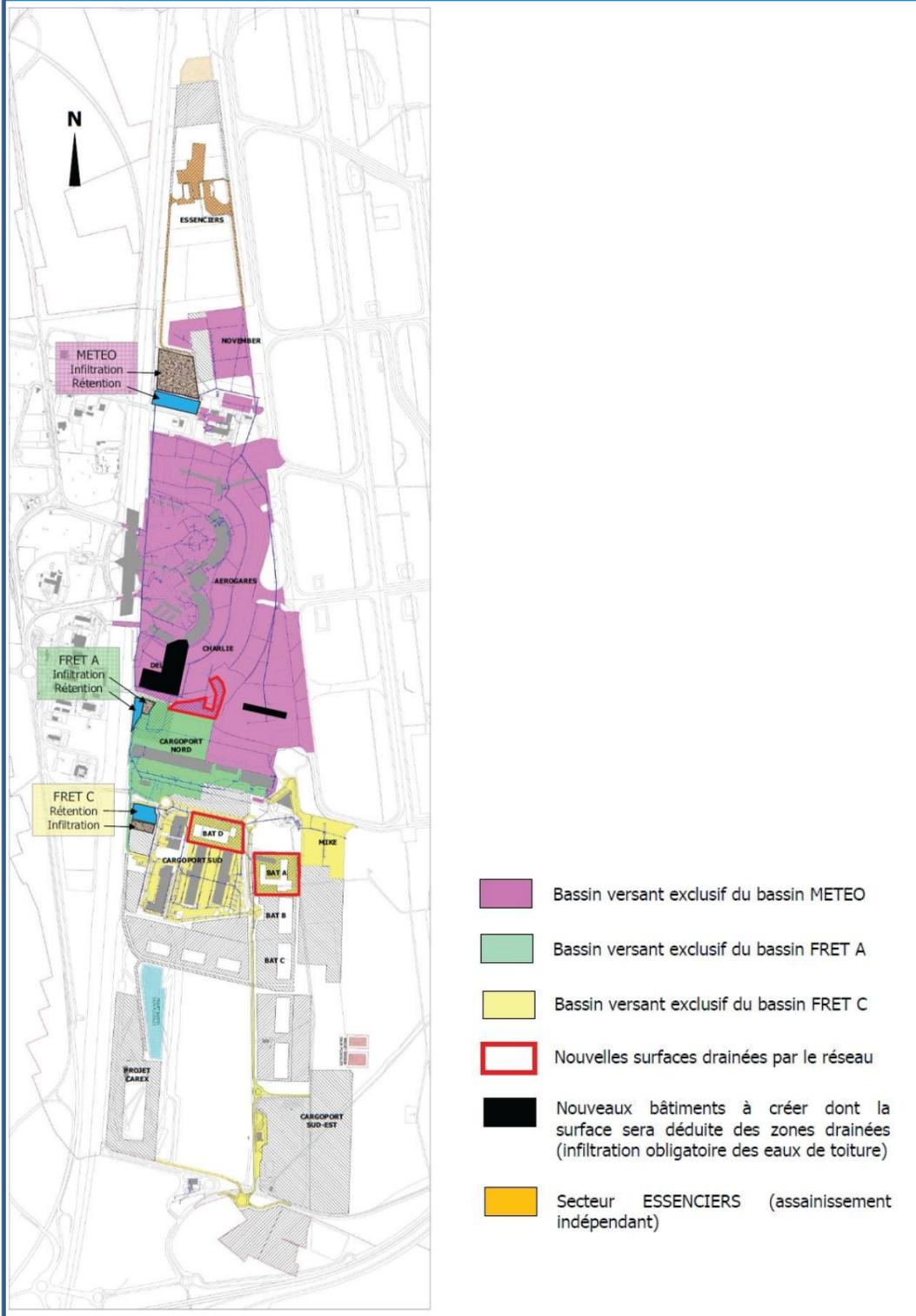
Un nouvel aménagement pourra dans certains cas se traduire par une **baisse de surface active drainée par le réseau** : la création d'un nouveau bâtiment (dont les eaux de toiture doivent obligatoirement être infiltrées pour respecter le règlement Loi sur l'Eau du site) sur une ancienne zone de tarmac va entraîner au final une baisse de la surface réellement raccordée au réseau. **C'est le cas du futur terminal 3.**

Du fait de leur caractère excentré et/ou de la topographie du site, plusieurs secteurs qui seront aménagés dans le futur disposeront de leur propre système d'assainissement. Il s'agit des secteurs ESSENCIERS (qui pourra être raccordé à un bassin terminal à créer tout au Nord du site, dès 2012), CARGOPORT SUD-EST (pour lequel il est envisagé de créer un dispositif de rétention infiltration à l'Ouest, dès 2015) ou encore du projet CAREX (et plus généralement l'ensemble de la zone bleu ciel, à l'horizon 2015).

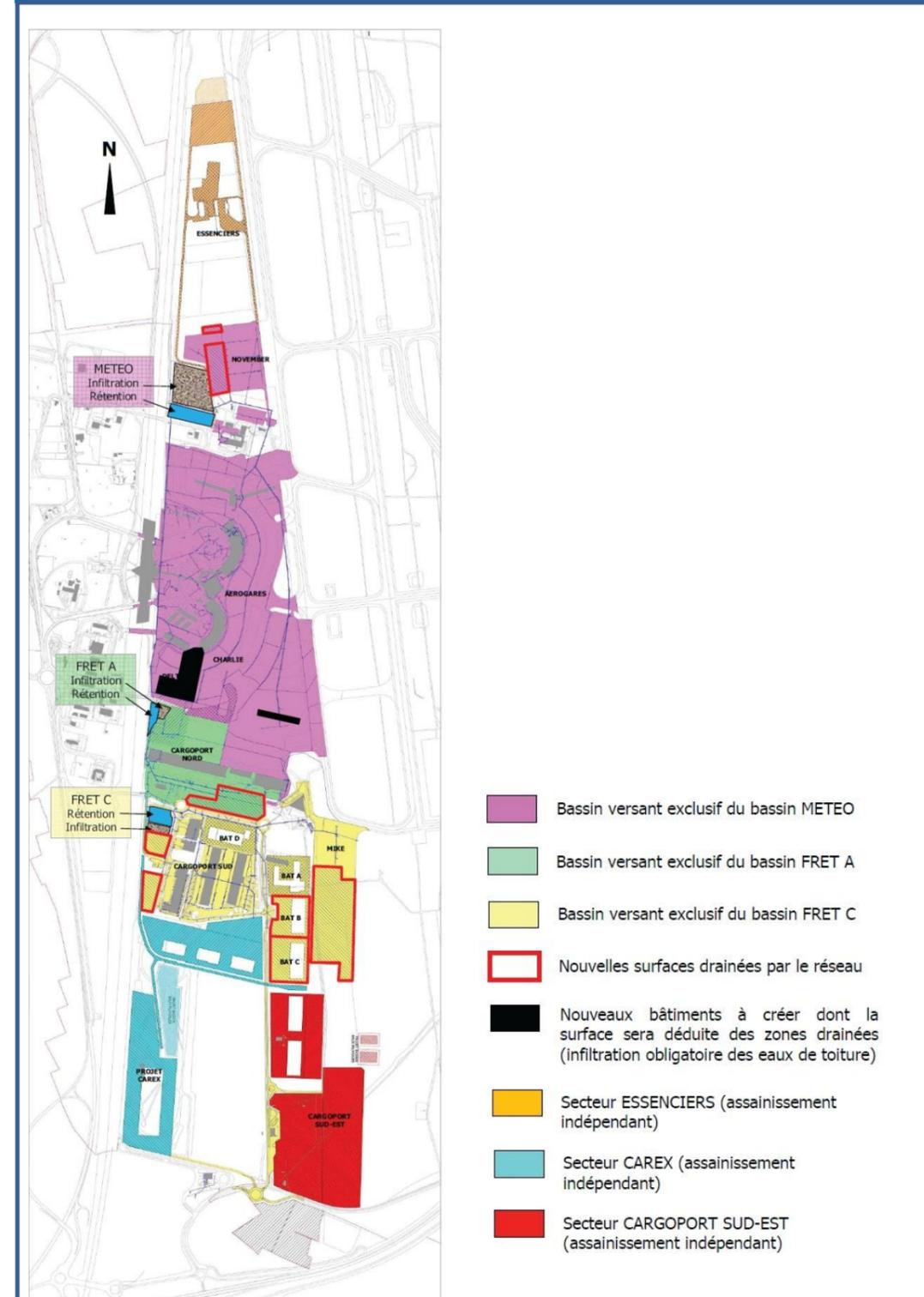
LEGENDE BASSINS EXISTANTS :	EXISTANT :	Cumul jusqu'en 2012 :	Cumul jusqu'en 2015 :	Cumul jusqu'en 2020 :
	146 200 m²	184 900 m²	342 200 m²	342 200 m²
	116 700 m²	116 700 m²	143 300 m²	143 300 m²
	831 800 m²	843 700 m²	861 600 m²	861 600 m²
	478 400 m²	488 600 m²	502 900 m²	788 200 m²
		38 300 m²	38 300 m²	74 400 m²
			102 400 m²	179 700 m²
			187 000 m²	248 500 m²

⁷ L'étude s'intitule « Modélisation des réseaux d'assainissement pluviaux – Secteur Est de la voie LGV – Aéroport de Lyon – Saint Exupéry (69) »

Surfaces drainées par le réseau pluvial coté Est de la voie LGV à l'horizon « 2012 »



Surfaces drainées par le réseau pluvial coté Est de la voie LGV à l'horizon « 2015 »



Source Burgeap : Secteur Est de la voie LGV – aéroport de Lyon-Saint Exupéry - Modélisation des réseaux d'assainissement des eaux pluviales (rapport du 10/09/2012)

Evolutions futures du site de projet (extension T1-T3) : principes d'assainissement

Pour la partie de l'aéroport qui nous intéresse (site d'extension de T1-T3), le dispositif de gestion des eaux pluviales sera modifié par le projet à l'horizon 2015 (travaux de la phase A entre 2014 et 2016) et au-delà (travaux de la phase B entre 2016 et 2018).



Situation actuelle et future avec réalisation du projet d'extension de T1-T3

On distinguera plusieurs modes de gestion des eaux pluviales pour le projet, selon les secteurs :

- les eaux de toiture du nouveau bâtiment T1-T3 (de l'ordre de 2.5 ha⁸) seront infiltrées in situ grâce à la mise en place de puits d'infiltration,
- les eaux pluviales des espaces verts coté Ville (de l'ordre de 3 000 m²) vont s'infiltrer in situ (sauf en cas de fortes pluies où elles seront alors collectées par le réseau),
- les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées coté Ville (de l'ordre de 2.7 ha) vont continuer d'être envoyées au double bassin METEO de rétention/infiltration,
- les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées Nord coté Piste (de l'ordre de 5.6 ha) continueront d'être envoyées au double bassin METEO.
- les eaux de ruissellement des surfaces imperméabilisées Sud coté Piste (de l'ordre de 3 ha) ne pourront plus être envoyées au double bassin FRET A, qui sera supprimé car il se situe au droit du poste avions C160 à réaliser dans le cadre du projet. La mise en œuvre d'ouvrages compensatoires (cf. paragraphe

suivant) été étudié par Burgeap mais sans qu'une décision ait été encore prise par ADL. Quelque soit la solution technique choisie, l'assainissement de ce secteur sera parfaitement conforme aux exigences de l'arrêt Loi sur l'Eau de janvier 2011.

Conclusions

L'assainissement des différentes zones du projet (bâtiment, surfaces coté Ville et surfaces coté Piste), restera parfaitement conforme aux exigences de l'arrêt de janvier 2011.

Bien que le projet soit implanté dans une zone où l'infiltration directe est possible au regard de la Loi sur l'Eau, une partie des eaux pluviales du projet (coté Ville et coté Piste) sera envoyée au couple de bassin METEO qui a un fonctionnement « surverse à 6 mois » (rétention puis infiltration).

La partie Sud coté Piste sera gérée par un ou des ouvrages compensatoires, en réponse à la suppression du bassin FRET A qui a actuellement un fonctionnement « surverse à 6 mois » alors qu'il est localisé dans une zone où l'infiltration directe est possible au regard de la Loi sur l'Eau.

VIII.3. - BASSIN FRET A

Fonctionnement actuel et dysfonctionnements

Le bassin FRET A joue le rôle d'écrêteur de crue pour l'ensemble des eaux qu'il collecte. Par son fonctionnement, il empêche les eaux générées au sein du CARGOPORT NORD de saturer ou de sursaturer le réseau à son aval.

Son bassin d'infiltration connexe permet également avantageusement de retirer du système un volume d'eau non négligeable qui n'aura donc pas besoin d'être traité par le bassin METEO.

Toutefois, malgré sa présence, des débordements surviennent sur le bassin versant dans lequel son débit de fuite est rejeté pour les épisodes pluvieux intenses de période de retour centennale, et tout particulièrement sur la branche de réseau présente entre l'îlot T3 et le CARGOPORT NORD (112 m³) et le point haut sur le réseau entre les terminaux T1 et T2 (318 m³).

Impacts de sa suppression

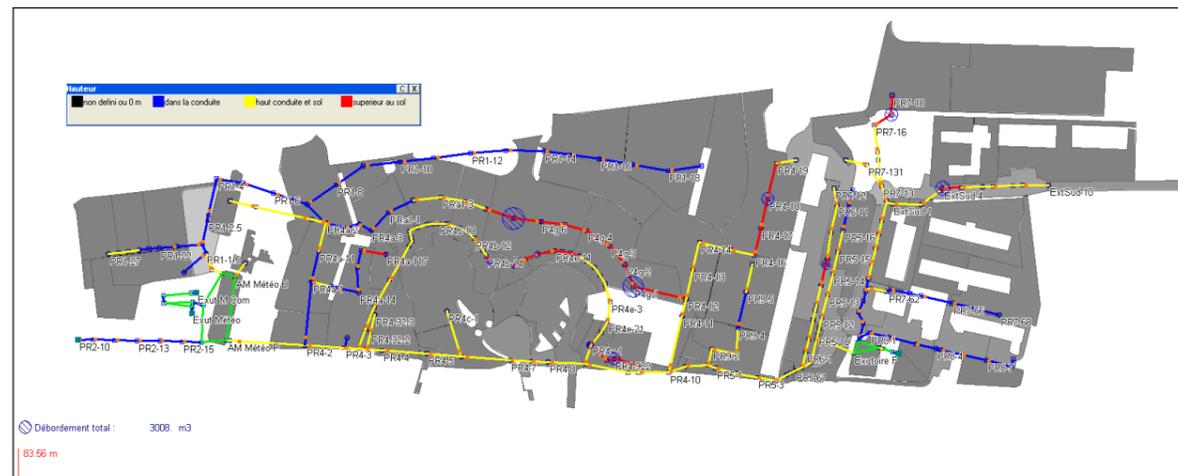
Le bassin FRET A est situé sous l'emprise d'un futur taxiway qui permettra à très long terme le transit d'aéronefs de part et d'autre de la voie LGV. Sans que ce projet soit certain, c'est une possibilité que les Aéroports de Lyon souhaitent conserver pour le développement de l'aéroport.

A moins long terme, le bassin FRET A est situé dans l'emprise du projet d'extension T1-T3, au droit du futur poste avions C160.

⁸ 57 000 m² de surfaces prévisionnelles de planchers seront répartis sur 2,5 niveaux

Selon Burgeap, sa suppression pour un état d'aménagement à moyen terme (horizon « 2015 ») n'aurait pas d'impact pour des pluies longues dans la mesure où elle n'amène aucun dysfonctionnement particulier : le bassin METEO et son bassin d'infiltration restent suffisamment dimensionnés pour encaisser le volume supplémentaire qui aurait dû être infiltré au droit du bassin d'infiltration FRET A.

En revanche, lorsque l'on soumet le système à une pluie intense (pluie centennale de 30 minutes), il apparaît que la suppression du bassin FRET A a un impact significatif sur les débordements avec une augmentation de près de 2 000 m³ d'eau débordés (3 000 m³ au total). La figure suivante présente la localisation des débordements et leur importance relative.



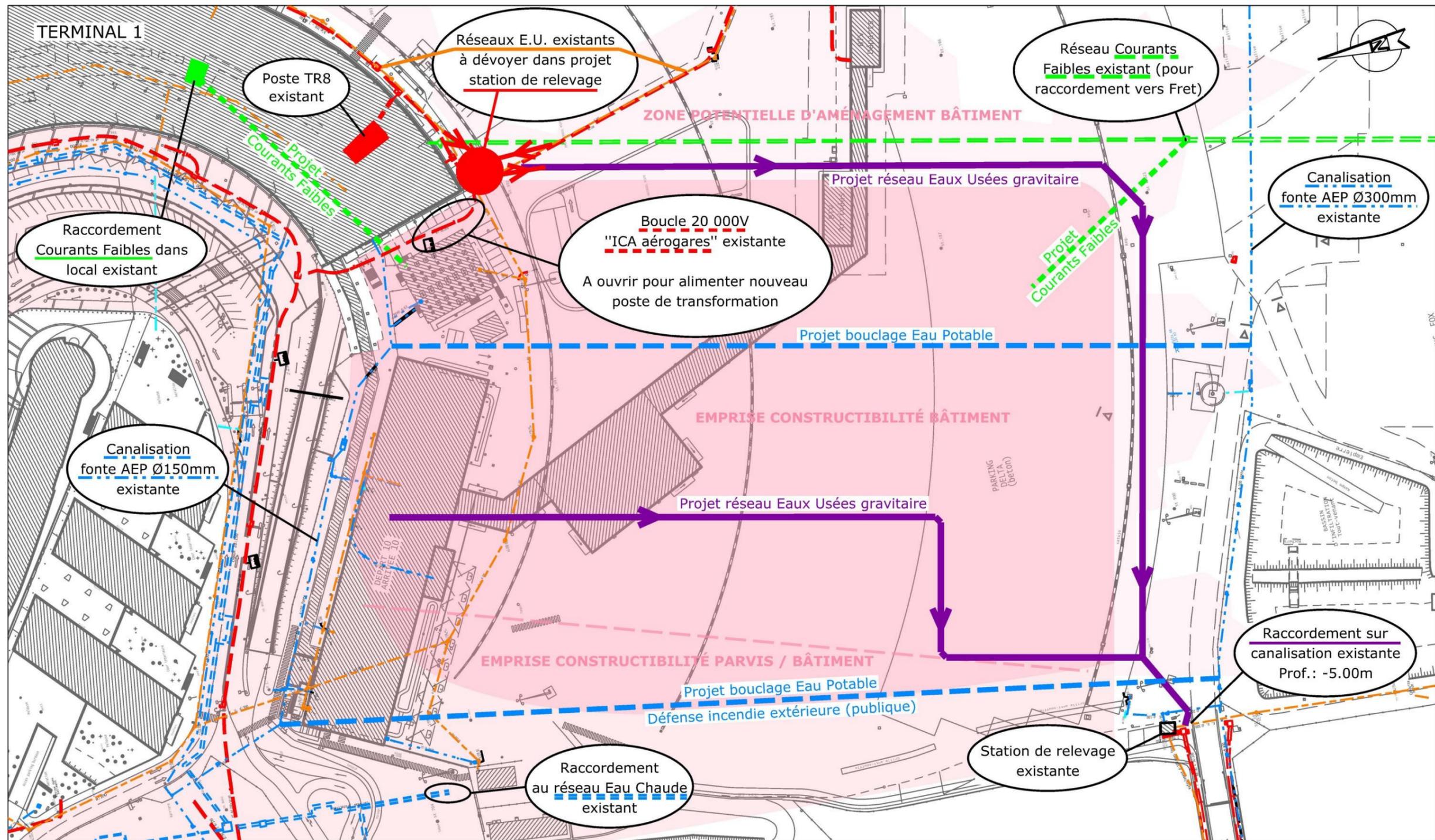
Les deux principaux débordements (au droit du terminal T1 côté Piste) sont liés à une insuffisance du réseau qui se situe bien plus en aval. Les débordements s'y produisent en raison d'une topographie plus basse.

Ouvrages compensatoires

Différentes solutions ont été étudiées par Burgeap (étude de septembre 2012) en réponse à la suppression de ce bassin :

- Création d'un réseau de canalisations jusqu'au bassin METEO, parallèle à la voie LGV,
- Création d'un nouveau bassin enterré fonctionnant principalement comme un vase d'expansion sollicité en cas de crue importante (Burgeap a montré que l'insuffisance du système n'apparaît que lors d'épisodes orageux, courts mais très intenses).

Plan de synthèse des réseaux projetés



IX. - AUTRES RESEAUX

IX.1. - EAUX USEES

Le réseau d'Eaux Usées (EU) du futur T1/T3 rejoindra la station de relevage EU située à proximité du pont des Essenciers.

Ce réseau sera interconnecté avec le réseau EU actuel circulant en front de l'aérogare T3 avec comme exutoire la station de relevage existante représentée ci-dessous. Cette interconnexion permettra la régulation et le basculement des effluents provenant des bâtiments (bâtiment central Sud, T1, satellite T3) vers la station d'épuration de la Feysine, pour réduire le débit traité par la station d'épuration de Jonage.

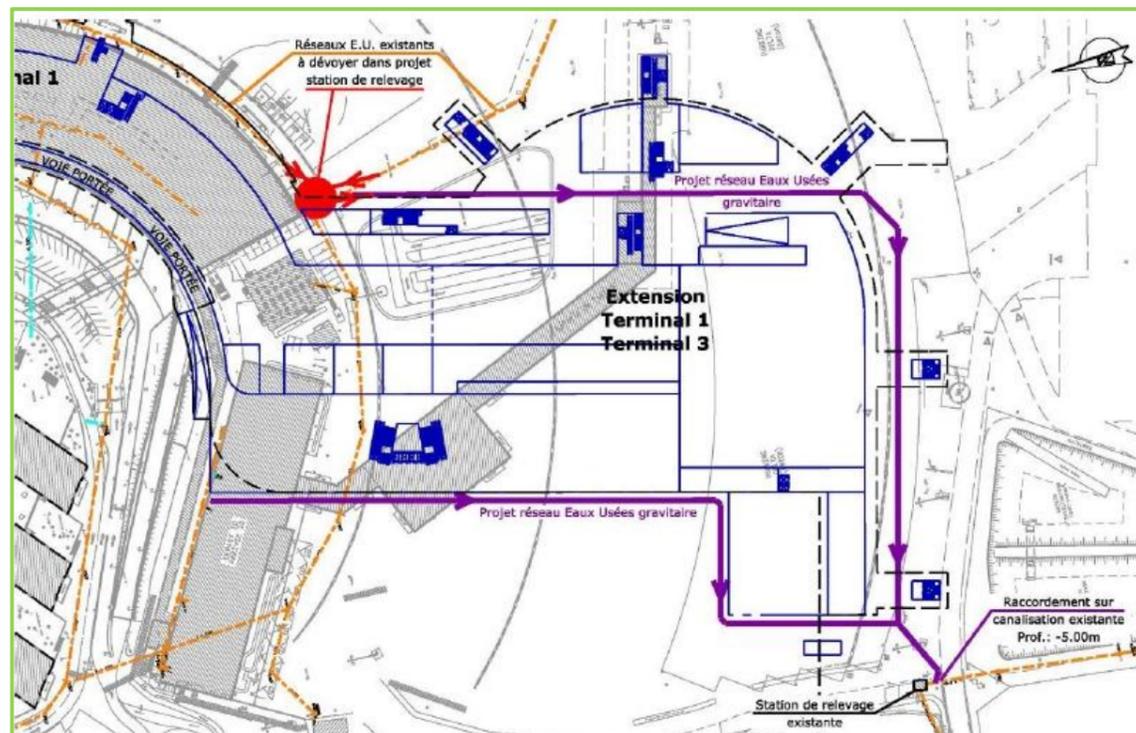


Schéma du projet de réseau EU

Les eaux usées des activités de restauration seront pré-traitées avant rejet dans le collecteur commun par un séparateur à graisses (système de filtration des graisses).

Les eaux résiduelles de lavage des sols par les autolaveuses seront rejetées au réseau EU mais transiteront au préalable par un décanteur.

IX.2. - EAU POTABLE

Un maillage sera créé entre le réseau d'Alimentation en Eau Potable (AEP) Ø 300 côté Sud et le réseau Ø 150 côté Nord. Ce bouclage sera de diamètre Ø 100 minimum (hors besoins incendie), ne cheminera en aucun cas en sous œuvre de bâtiment et sera de préférence enterré en périphérie du bâti.

Il sera également prévu des bornes incendies dont les emplacements seront définis en concertation avec les pompiers.

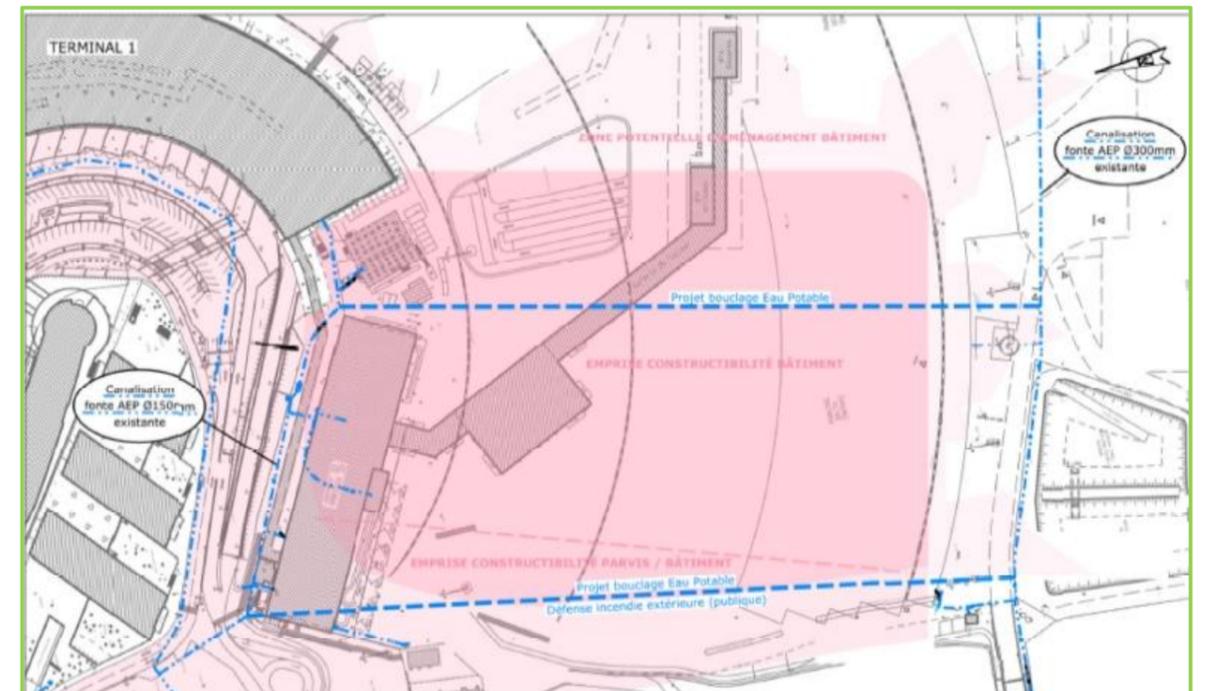


Schéma du projet de réseau AEP

IX.3. - EAU NON POTABLE

L'eau non potable sert principalement pour la climatisation. Le réseau d'eau de climatisation du futur T1/T3 sera alimenté à partir d'une canalisation Ø 350 existante en sachant que le total du prélèvement d'eau destinée à la climatisation ne pourra excéder 720 000 m³/an selon l'arrêté du 27 juillet 1998 pour l'ensemble de la plate forme aéroportuaire.

Selon arrêté du 04 décembre 2008, le rejet d'eau de climatisation autorisé à être ré infiltrée est de 378 m³/h pour l'ensemble de la plate forme.

Le réseau d'eau non potable alimentera également les chasses des sanitaires. Le programme HQE demande que 50 % des besoins en eau non potable des sanitaires soit couvert par une récupération d'eau (récupération des eaux de pluie ou récupération des eaux grises).

IX.4. - EAU CHAUDE

Le réseau d'eau chaude du bâtiment d'extension T1/T3 sera connecté au réseau existant et localisé au Sud Ouest du BMT T3.

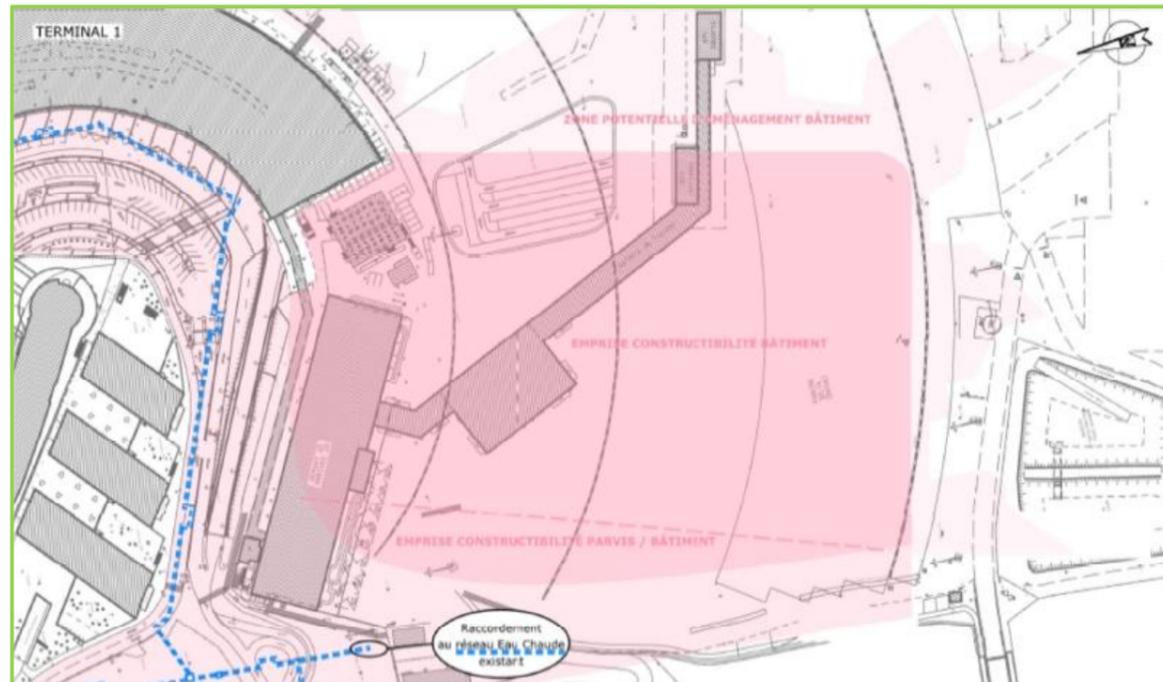
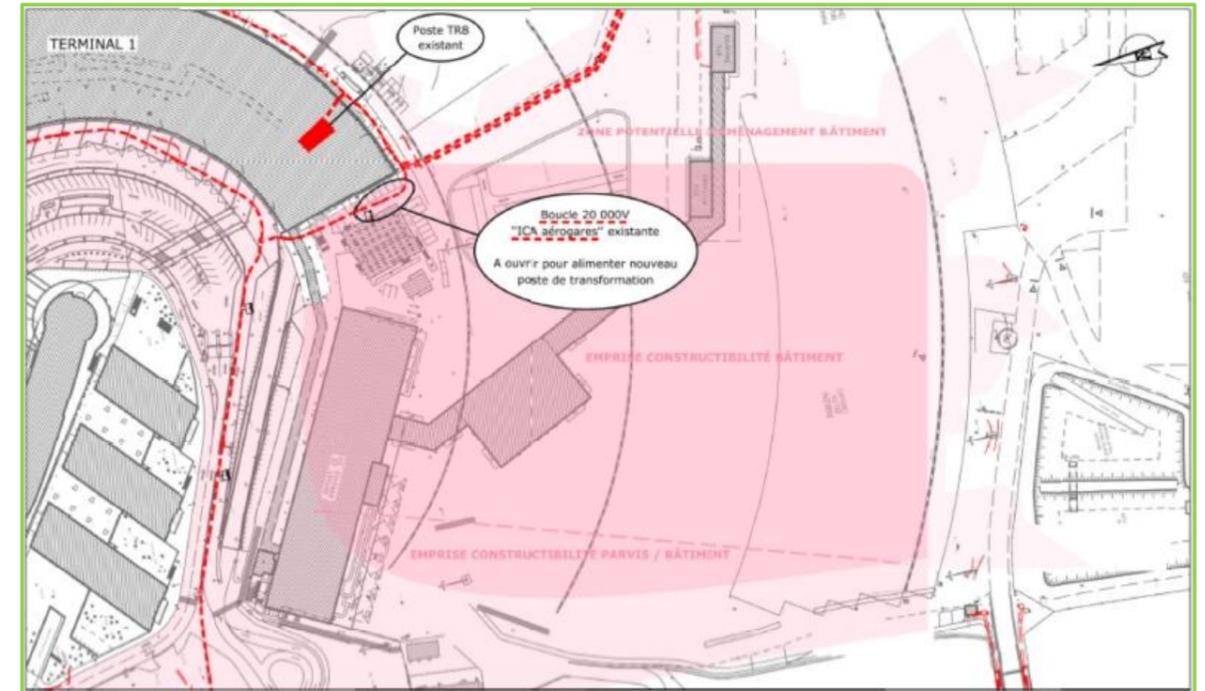


Schéma du projet de réseau d'eau chaude

IX.5. - COURANTS FORTS

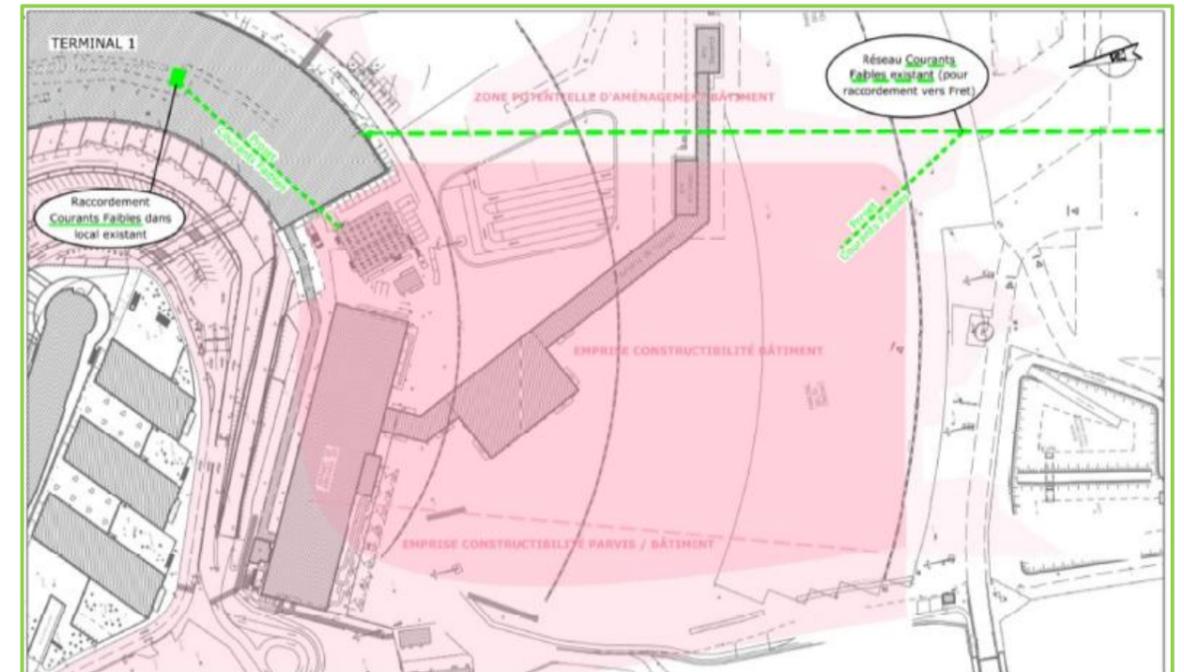
La distribution en courants forts (électricité Haute Tension de type A – HTA - 20 kV) des terminaux s'effectue actuellement par la boucle « ICA aérogares » et l'alimentation électrique du terminal existant est réalisée depuis un poste HT satellite (TR8).

L'alimentation électrique de l'extension sera réalisé depuis un poste HT satellite supplémentaire. A terme (phase C), le poste HT existant sera déplacé dans la zone des locaux techniques de l'extension T1-T3.



IX.6. - COURANTS FAIBLES

Afin de garantir la continuité d'exploitation, il est nécessaire de raccorder le nouveau terminal au réseau de courants faibles (téléphonie et vidéo) par deux cheminements indépendants : un vers le T1 et un vers le Fret.



X. - COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

X.1. - DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT (DTA) DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée en janvier 2007, définit au droit de la zone d'étude que :

- le maintien de la cohésion de la métropole multipolaire par la disposition de liaisons performantes des pôles vers l'aéroport et le centre de Lyon participe à l'organisation d'une métropole multipolaire,
- le développement de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry sera favorisé afin de conforter son rôle de plate-forme de trafic international pour le Grand Sud-Est. Pour ce fait, son accès sera favorisé par des services ferroviaires rapides avec les principales villes de son aire d'influence en complémentarité avec les autres modes de transport et en correspondance avec les services aériens,
- la plate-forme de Saint Exupéry doit être confortée et son potentiel de développement préservé.

L'Avant-Projet de Plan Masse (APPM) approuvé le 30 juin 1999 rend possible à terme 4 pistes et offre une forte réserve de capacité potentielle. La Société Aéroports de Lyon, gestionnaire de l'aéroport, a proposé un schéma directeur des aménagements à réaliser avec des phases progressives : un programme de maîtrise du foncier a été défini en conséquence.

Les perspectives de croissance de l'aéroport, avec un élargissement de sa zone de chalandise dû à l'amélioration des dessertes régionales et à la mise en service du TGV Méditerranée, font estimer un trafic aérien approchant 14 millions de passagers à l'horizon 2020.

L'extension des terminaux T1 et T3 ne remet pas en cause l'extension potentielle de l'aéroport à 4 pistes et donc la DTA. Au contraire, l'opération va dans le sens de la DTA puisqu'elle permet le confortement et le développement de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry. Le projet est donc compatible avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

X.2. - SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise, adopté en décembre 2010, définit en autres la nécessité de développer la plateforme aéroportuaire Lyon Saint Exupéry. Cette plate-forme n'a pas vocation à être seulement une infrastructure de transport.

Dans le respect du cadre fixé par la DTA qui s'impose au SCOT, l'espace autour de Lyon Saint Exupéry a aussi vocation à devenir un pôle économique à l'échelle métropolitaine.

Un des objectifs du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT est de **renforcer la desserte de l'espace interdépartemental autour de Lyon Saint Exupéry**. Ceci passe par le renforcement de la desserte régionale et nationale voyageurs pour élargir la zone de chalandise de l'aéroport et lui permettre de se positionner comme l'aéroport d'un grand quart Sud-Est de la France.

L'extension T1-T3 permet de répondre au besoin d'infrastructures aéroportuaires requise par l'augmentation du trafic aérien. Elle permet également d'améliorer les services, les ressources ainsi et que la fonctionnalité des terminaux T1 et T3 actuels.

Le projet concourt ainsi à renforcer la desserte régionale, nationale voire internationale des voyageurs et est donc compatible avec le PADD du SCOT ce titre.

Un autre objectif du PADD concerne « **la prise en compte de la qualité de vie des habitants, la protection des espaces naturels et des ressources naturelles existantes** ». Les principes d'assainissement du projet permettent de protéger la ressource en eaux souterraines et les impacts sur le milieu naturel sont quasi nuls dans la mesure où les aménagements concernent des espaces imperméabilisés faiblement accueillants pour la faune et la flore.

A ce titre, le projet est également compatible avec le PADD du SCOT.

Le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT identifie la plate-forme Lyon Saint Exupéry comme étant :

- une **zone économique métropolitaine** et un bassin de vie à développer et à organiser,
- un site d'accueil des fonctions stratégiques qui bénéficiera d'une offre immobilière de niveau international,
- une opportunité pour le développement de l'agglomération lyonnaise. L'aéroport de Lyon Saint Exupéry peut devenir une **porte d'entrée aérienne française majeure**, profitant notamment de sa connexion au réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse et des possibilités d'élargissement de son aire de chalandise permises par sa connexion au réseau TER.

L'extension des terminaux T1 et T3 permet, en améliorant les infrastructures aéroportuaires (terminaux et postes avions), de renforcer le rôle de l'aéroport sur le territoire français et ainsi de contribuer à devenir une porte d'entrée aérienne française majeure.

Cet aménagement contribuera également à la création d'emplois sur le site de l'aéroport et au développement de la zone économique.

Aujourd'hui l'aéroport compte 5 300 emplois pour 8 millions de passagers. Jusqu'à 10 millions de passagers, ce nombre d'emplois est globalement stable. Au-delà de 10 millions de passagers, le nombre d'emplois supplémentaire pouvant être attendu est estimé à 1 000 emplois par millions de passagers supplémentaires. L'aménagement tel qu'il est envisagé permettra de gérer 15 millions de passagers par an. On peut donc s'attendre à une création d'environ 5 000 emplois supplémentaires.

Le DOG prévoit enfin des orientations nécessaires pour assurer **l'éco-conditionnalité du développement de cet espace** et notamment :

- préservation des grands espaces agricoles constitutifs de la « couronne verte » d'agglomération et des principales liaisons assurant leur mise en réseau avec le centre de l'agglomération et les territoires voisins,
- préservation des ressources naturelles que constituent la ZNIEFF, la nappe de l'Est Lyonnais et la gestion durable des matériaux alluvionnaires.

Le projet n'impacte pas les zones agricoles, ni le milieu naturel et a pris en compte la préservation des eaux souterraines (principes d'assainissement).

Le projet est donc compatible avec le DOG du SCOT.

X.3. - CHARTE INTERCOMMUNALE DE L'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNE DE L'EST LYONNAIS

La commune de Colombier Saugnieu fait partie de la Communauté de Commune de l'Est Lyonnais. A ce titre, elle est soumise à la charte de cette intercommunalité qui définit son développement et ses aménagements (charte approuvée en 1994 et actualisée en mai 2009).

La CCEL est un territoire habité par 30 000 personnes où travaillent 16 000 personnes. La volonté intercommunale est d'offrir un cadre et des conditions de vie les meilleures possibles en conciliant les fonctions régionales et les aspirations locales. Pour les 10 ans à venir, l'Est Lyonnais sera :

- Un pôle d'emploi majeur de la métropole, qui doit être clairement organisé,
- Un secteur d'habitat résidentiel dont la politique doit privilégier le qualitatif au quantitatif,
- Un territoire périurbain exploité et entretenu par les agriculteurs qui doivent poursuivre leur dynamique économique et tenir le paysage.

Ces 3 vocations sont le moteur de développement du territoire de la CCEL et ont amené la CCEL à la construction de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Le PADD de la CCEL est ainsi construit autour de 4 objectifs :

- **Organiser au mieux un des pôles d'activités majeur de la métropole : intégrer l'aéroport de Saint Exupéry dans son territoire et avoir une politique d'accueil économique complémentaire et cohérente,**
- Faire vivre une ruralité périurbaine,
- Offrir des cadres de vie urbains de qualité,
- Développer une politique intercommunale de déplacements.

L'extension des terminaux T1 et T3, à l'origine de la création d'emplois supplémentaires, permettra le développement économique de l'aéroport et pourra contribuer à renforcer la politique d'accueil économique de la plateforme. Le projet est donc compatible avec le PADD de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais.

X.4. - PROJET D'INTERET GENERAL (PIG) DE L'AEROPORT LYON SAINT EXUPERY

D'après le projet de « Protection du développement de l'aéroport de Lyon – Satolas » réalisé en 1999 et ayant la valeur d'un Plan d'Intérêt Général (PIG), le principal objectif est aujourd'hui de **garantir un développement équilibré entre l'aéroport et son environnement en maîtrisant l'évolution des nuisances générées par l'aéroport et en maîtrisant le développement de l'urbanisation à proximité de l'aéroport.**

Le projet d'extension des terminaux T1-T3 se développe sur des emprises déjà urbanisées de l'aéroport et, comme vu précédemment, prend en compte les eaux souterraines et est sans impact sur milieu naturel ainsi que l'agriculture ... **Le projet offre donc à l'aéroport la possibilité de se développer de manière équilibrée entre le site et son environnement. Il est donc compatible avec le Projet d'Intérêt Général de l'aéroport Lyon Saint Exupéry.**

X.5. - PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) DE LA COMMUNE DE COLOMBIER SAUGNIEU

Le projet est inscrit en **zone Uaéro** du PLU de Colombier Saugnieu. Il s'agit d'une zone urbaine dont la vocation est d'accueillir tout type d'occupation et d'utilisation du sol lié ou compatible avec le fonctionnement de l'aéroport de Saint Exupéry, et les activités ferroviaires attenantes.

La zone Uaéro comporte deux sous-secteurs, concernant notamment la barre de fret et ses environs (dont une partie de la zone de projet représenté par des parkings avions) :

- le sous-secteur **UaéroZPR**, correspondant à la zone de protection rapprochée des établissements concernés par des protections liées aux risques technologiques,
- le sous-secteur **UaéroZPE**, correspondant à la zone de protection éloignée des établissements concernés par des protections liées aux risques technologiques.

Dans les secteurs UaéroZPR et UaéroZPE, les établissements recevant du public sont interdits. **Le bâtiment T1-T3, établissement recevant du public (ERP), ne se situe pas dans les zones UaéroZPR et UaéroZPE.** Le stationnement des avions empiètent sur la zone de protection éloignée du bâtiment fret. Un avion n'étant pas un bâtiment mais un moyen de transport (mobile), il ne peut être considéré comme un ERP car le code de la construction ne s'applique pas aux moyens de transport (bus, tram, ..). Néanmoins, des mesures de prévention et d'intervention seront détaillées dans l'étude d'impact afin de protéger les avions qui viendraient se positionner sur cette zone vis-à-vis du risque d'incendie du bâtiment de fret.

De nouvelles études de ces rayonnements de flux thermiques ont été menées par APAVE en 2008 pour le compte d'ADL afin de revoir les distances d'effets des flux thermiques mentionnés dans le dossier de demande d'autorisation initial en prenant en compte les dernières hypothèses validées par l'INERIS issues du retour d'expérience. **Cette nouvelle modélisation montre des périmètres de flux thermiques réduits par rapport aux distances initiales et n'interférant ni avec le bâtiment T1-T3, ni avec les parkings avions.**

Enfin, une étude complémentaire APAVE, réalisée en octobre 2012, a permis d'affiner les calculs de rayonnement thermique en cas d'incendie dans le bâtiment fret ou au niveau des racks extérieurs.

Ces études (dont celle de 2012 qui est à valider prochainement par la DREAL, service des ICPE) impliquent la modification du PLU de Colombier Saugnier par la réduction des sous-secteurs Uaéro ZPR et Uaéro ZPE.

Le projet est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Colombier Saugnieu (actuellement et après la modification ou révision à réaliser suite à l'actualisation des zones de risques technologiques).

X.6. - SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) RHONE MEDITERRANEE

La révision du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) de 1996 a été engagée en 2002 pour aboutir au nouveau SDAGE 2010-2015. « Cette révision a permis d'intégrer les objectifs [...] de la directive cadre européenne sur l'eau, transposée en droit français, qui fixe notamment un objectif d'atteinte du bon état pour tous les milieux aquatiques d'ici 2015, projet commun à tous les états membres de l'Union Européenne »⁹. De la même manière que le SDAGE de 1996, ce nouveau SDAGE définit 8 orientations fondamentales pour atteindre les objectifs de la directive cadre.

Le tableau ci-après fait la synthèse des 8 orientations fondamentales du SDAGE et la compatibilité du projet avec les objectifs du SDAGE.

⁹ Extrait du préface du *Projet de Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 2010-2015 – Consultations 2008-2009*, comité de bassin Rhône-Méditerranée.

n°	Orientations fondamentales du SDAGE 2010-2015	Conformité du projet
OF1	Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	<p>Les eaux pluviales du projet seront gérées à la source :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eaux de toitures infiltrées directement dans des puits d'infiltration, • Eaux des espaces verts non polluées infiltrées directement, • Eaux des aires d'avions et des surfaces coté ville collectées puis envoyées dans un bassin de rétention/infiltration existant ou récréé.
OF2	Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques	<p>Aucun cours d'eau ne se situe à proximité.</p> <p>Des mesures seront prises afin d'éviter la dégradation des eaux souterraines :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesures de prévention en phase travaux, • Collecte et traitement des effluents en phase exploitation, • Mesures limitant le risque de pollution accidentelle et saisonnière en phase exploitation : <ul style="list-style-type: none"> - l'emploi de sels de déneigements sera réalisé de manière raisonnée et adaptée aux conditions climatiques, - le formiate de potassium sera préféré aux produits polluants pour le déverglaçage des pistes et stationnement avions, - le dégivrage des postes avions sera effectué directement au poste, les surplus de produits dégivrants ainsi que d'éventuelles pollutions en surface seront éliminés à l'aide de balayeuses performantes, - l'entretien manuel (fauchage, broyage) des dépendances vertes (coté ville) sera privilégié à l'emploi de produits phytosanitaires, - l'entretien des équipements et installations des dispositifs d'assainissement permettront de réduire les risques de pollution du milieu naturel.
OF3	Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux	<p>Le projet a été présenté en Commission Consultative de l'Environnement en juin 2012.</p> <p>Il a fait l'objet d'un programme HQE et fera l'objet d'une certification HQE en phases A et B.</p> <p>Les entreprises retenues pour le chantier devront respecter des règles environnementales.</p>
OF4	Organiser la synergie des acteurs pour la mise en œuvre de véritables projets territoriaux de développement durable	Le projet a fait l'objet d'échanges avec les services de l'Etat.
OF5	Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé	<p>Des mesures sont prévues afin de limiter les pollutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • chronique (abattement de la charge polluante dans un bassin de rétention), • saisonnières (opérations raisonnées et/ou alternatives de salages et d'entretien des dépendances vertes), • accidentelles (définition de mesures d'intervention spécifiques). <p>Des mesures visent également à réduire le développement d'espèces allergènes telles que l'ambroisie et la Renouée du Japon.</p>
OF6	Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques	<p>Aucun cours d'eau ne se situe à proximité.</p> <p>Des mesures ont été prises afin d'éviter la dégradation des eaux souterraines (principes d'assainissement).</p>
OF7	Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	<p>Aucune zone de captage n'est présente dans le périmètre d'étude.</p> <p>Des mesures ont été prises afin d'éviter la dégradation des eaux souterraines (principes d'assainissement).</p>
OF8	Gérer les risques inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau	Le secteur ne se situe pas en zone inondable du point de vue réglementaire. Aucun cours d'eau ne se situe à proximité. Les principes d'assainissement envisagés permettent de gérer les eaux de ruissellement qui n'augmenteront pas avec le projet car le site est déjà imperméabilisé.

X.7. - SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE) DE L'EST LYONNAIS

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Est lyonnais a notamment comme orientations de :

- reconquérir et préserver la qualité des eaux,
- adopter une gestion quantitative durable de la ressource en eau,
- bien gérer les milieux aquatiques superficiels (zones humides et cours d'eau).

Aucun cours d'eau, ni zone humide ne se situe au droit du projet ou à proximité immédiate. Les principes d'assainissement permettent la collecte et le traitement des eaux de ruissellement des surfaces projetées, aménagées sur des emprises déjà imperméabilisées.

Le projet est donc compatible avec les orientations du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Est lyonnais.

X.8. - PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

Un Plan d'Exposition au Bruit a été défini le 22 septembre 2005 au droit de l'aéroport afin notamment de prendre en compte le développement de l'activité aérienne et l'extension des infrastructures de l'aéroport ainsi que des nouvelles dispositions réglementaires. Le PEB prend en compte l'APPM de 1999 qui comprend 2 doublets de pistes : les deux pistes existantes et la création d'un doublet de pistes à l'Ouest. Le trafic aérien considéré pour le PEB est de 660 mouvements par jour soit 240 000 mouvements annuels à l'horizon 2020.

L'extension T1-T3 permet d'absorber l'augmentation du trafic qui serait observée même si l'extension des terminaux Sud n'était pas effectuée.

A l'horizon 2020, le trafic généré par l'aéroport sera 160 000 mouvements annuels soit 569 mouvements par jour ce qui est inférieur aux hypothèses du PEB.

Le projet est également compatible avec le schéma de développement de l'APPM, qui est pris en compte dans le PEB.

Ainsi, le projet reste dans les hypothèses du Plan d'Exposition au Bruit et ne nécessite pas sa révision. Le projet est donc compatible avec le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

XI. - ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le montant prévisible pour la réalisation de l'opération¹⁰ est de l'ordre 178 millions d'euros TTC.

Ce montant se décompose comme suit :

Montant des études	18 M € HT	21.5 M € TTC
Montant des travaux	160 M € HT	191 M € TTC
Total	178 M € HT	213 M € TTC

¹⁰ Phases A et B

D

D. - PLAN GENERAL DES TRAVAUX

PLAN GENERAL DES TRAVAUX

