MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

direction
générale
de l'Aviation
civile

BA 181 Saint-Denis *« Lieutenant Roland Garros »*

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT

Synthèse des orientations d'aménagement

JUILLET 2025

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire I Département Programmation Environnement Aménagement

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0	Juillet 2025	Synthèse des orientations d'aménagement
0	Avril 2025	Rapport d'étape

Affaire suivie par

Jean-Noël HERBEY – Chef de projet (SNIA/PEA/BEA)

Tél. : 04 42 33 16 60 - Courriel : jean-noel.herbey@aviation-civile.gouv.fr

Rédacteurs

Jean-Noël HERBEY – Chef de Bureau Environnement Aménagement (SNIA/PEA/BEA)

Alexandre DEPONT - Bureau Environnement Aménagement (SNIA/PEA/BEA)

Proposé par

Equipe ressource

David PUNGERCAR – Chef du SNIA Océan Indien

Nicolas HENRY – Chef de projet SNIA Océan Indien

Gisèle RUSSIAS – Adjointe au chef de bureau Programmation et Aménagement (chef de projet EIF DETALAT) – SNIA/PEA

Benoît THOMAS - Bureau Programmation et Aménagement SNIA/PEA

Julien COIGNAC - Bureau Programmation et Aménagement SNIA/PEA

CDT Océane ARDUINI – Cellule pilotage synthèse – Architecte – DID Saint-Denis de La Réunion

CNE Nicolas DEYDIER - Adjoint Chef Soutien 0J.181 - Officier Infrastructure BA 181

Table des matières

A. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ETUDE 3

B. IDENTIFICATION DES BESOINS FUTURS 4

- Hangar polyvalent ET50 - ATA-SM et autres catégories d'aéronefs 6
- Détachement ALAT.....10
- Hangar Hélicoptères HIL H160 - 34F MARINE NATIONALE 13
- Escale Aérienne Militaire (EAM) 16
- Hangar Hélicoptères SAG Saint-Denis 19

C. PARTI D'AMENAGEMENT (côté piste).....21

D. ESTIMATION FINANCIERE (1ère approche).....28

E. PLAN DE PHASAGE (PRINCIPES).....32

ANNEXES 35

A. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ETUDE

Ce document présente la synthèse de réflexions portant sur la définition d'un schéma directeur d'aménagement pour la zone aéronautique de la base aérienne 181 (BA 181) de Saint-Denis de La Réunion.

Cette étude s'inscrit dans le cadre du renforcement des capacités opérationnelles de la BA 181 prévu au titre de la loi de programmation militaire 2024-2030 et ultérieurement. Plusieurs opérations concernant des infrastructures aéronautiques sont envisagées pour permettre le déploiement d'unités nouvelles et le renforcement d'unités existantes.

Les objectifs du projet sont de fixer le contenu des grandes zones dédiées aux activités côté piste selon les différents étapes prévisibles de leur développement.

Ce document constitue un document de cadrage, proposant une cohérence d'aménagement face aux aléas programmatiques ou opérationnels susceptibles d'apparaitre sur le long terme.

La Direction de l'infrastructure de la Défense (DID) a confié cette mission au SNIA, initiée en 2024. Ce document rassemble également différentes contributions présentées au cours du premier semestre 2025.

La mise en œuvre du schéma directeur est le fruit d'un travail partagé avec les différents acteurs notamment de la DID de Saint-Denis, de la BA181 et des FAZSOI et impliquant également d'autres composantes du ministère des Armées (ALAT, Marine).

Référence

Commande de prestations

Lettre Direction de l'infrastructure de la défense de Saint-Denis n° 500432/SGA/ARM/SID/DID-SDS/NP du 15 octobre 2024

Extrait concernant la partie « Mission d'études générales d'aménagement aéroportuaire » :

« Réaliser un schéma directeur d'aménagement

Le principal objectif est d'optimiser le cadencement de tous les projets d'infrastructure à venir (aménagement et montée en puissance de la BA 181 sur la LPM 24-30 et postérieur) sur le plan technique et financier, y compris les autres projets qui ne sont pas à domaine « aéronautique ». (...) »

Contenu de l'étude

Ce document établit les grands principes d'organisation spatiale de la zone opérationnelle, ainsi que les principales orientations programmatiques retenues.

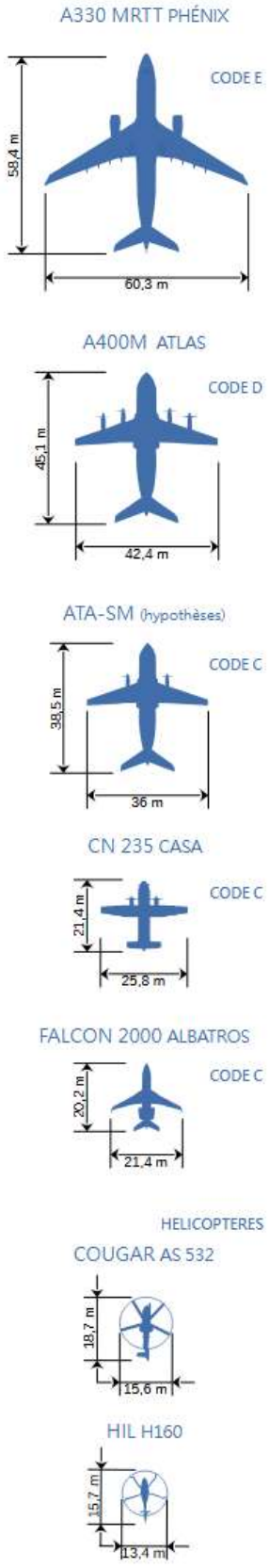
Les éléments de composition sont déclinés par thèmes, les projets de chacune des unités opérationnelles faisant l'objet d'une description détaillée.

Sont annexés les éléments d'étude préalable qui ont permis d'alimenter ce travail.

Rappel chronologique des études

	Date
Diagnostic territorial, éléments dimensionnants et potentialités de localisation	*Février 2025*
SDA - Rapport d'étape	*Avril 2025*
Complément d'études sur les scénarios	*Mai 2025*

B. IDENTIFICATION DES BESOINS FUTURS



Les principales opérations d'aménagement de la zone opérationnelle de la BA 181 résultent de l'évolution des besoins suivants :

- Accueil de drones « MALE » (Moyenne Altitude Longue Endurance) de type MQ-9 Reaper ;
- Accueil d'un détachement du 2e RPIMa de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (DETALAT) disposant de deux hélicoptères de manœuvre de type COUGAR ;
- Accueil d'un avion de surveillance et d'intervention maritime (AVSIMAR) de type Falcon 2000 « Albatros » de la Marine Nationale ;
- Accueil des futurs hélicoptères interarmées légers (HIL) H160 de la Marine Nationale ;
- Accueil du prochain avion de transport d'assaut du segment médian (ATA-SM) de l'Armée de l'Air et de l'Espace, en remplacement des appareils actuels de type CASA CN235 ;
- Accueil sur la zone aéronautique des moyens de la Projection de puissance (RAFALE) et de force (A330 MRTT, A400M).

Ce renforcement des capacités d'accueil de la BA 181 implique une adaptation des infrastructures aéronautiques (aires aéronautiques et bâtiments) avec des travaux de restructuration immobilière, de rénovation et de constructions neuves.

Cette augmentation de capacité amène également à reconfigurer ou à relocaliser certaines installations avec, notamment :

- Des travaux préparatoires comportant la démolition de bâtiments anciens et désaffectés (hangars semi-circulaires, ancien bâtiment sec-pro, etc.) pour libérer l'espace nécessaire aux nouvelles installations ;
- La mise en place d'ouvrages provisoires pour l'accueil d'unités pendant la réalisation des travaux ;
- La mise à disposition de plus grandes surfaces pour l'Escale Aérienne Militaire (EAM) en vue de traiter, notamment, un flux de fret plus important ;
- Le déplacement du hangar métallo-textile de la Section Aérienne de Gendarmerie (SAG) et son regroupement avec l'atelier de maintenance des hélicoptères existant à l'ouest du front des installations ;
- L'extension et le renforcement des aires aéronautiques destinées au stationnement de différentes catégories d'aéronefs (avions et hélicoptères).

Cet ensemble d'opérations s'accompagne d'autres programmes de travaux en lien avec l'aménagement de la base aérienne, telles que la création de 50 places d'hébergement, l'amélioration de la section de protection, la création d'un dépôt pétrolier pour le

stockage de 900 m^3 de carburant aéronautique, la création d'un dépôt de munitions d'alerte et d'une zone d'assemblage de munitions.

Prédimensionnement

L'organisation spatiale future de la zone opérationnelle a été identifiée à partir d'un prédimensionnement des installations bâties de chacune des unités.

Ce prédimensionnement a pour objectif de traduire les besoins dans un format foncier à prévoir pour les installations de manière à définir les surfaces bâties et non bâties à mobiliser.

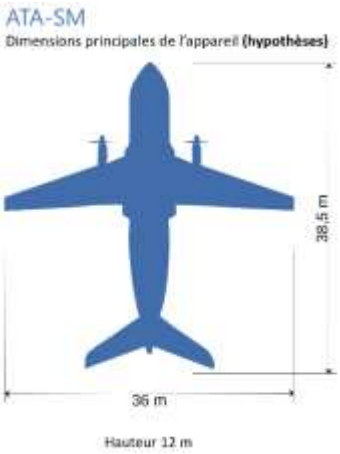
L'emprise foncière globale à mobiliser pour la conception et la réalisation des ensembles doit permettre :

- Les superficies d'emprises au sol nécessaires à l'implantation des différents ouvrages, installations et aménagements ;
- Les superficies nécessaires aux voies de circulation pour l'accès et la distribution des sites et desserte des installations et ouvrages, ainsi qu'au passage des différentes réseaux ;
- Les espaces libres de construction comprenant :
    - Les espaces entre bâtiments (hangars aéronautiques et bâtiments administratifs) pour permettre le cas échéant d'éventuels agrandissements ;
    - Les espaces et marges de recul entre bâtiments (ou ouvrages) et limites du secteur foncier dédié ;
    - Les réserves pour construction(s) et aménagements(s) futurs (provision foncière interne).

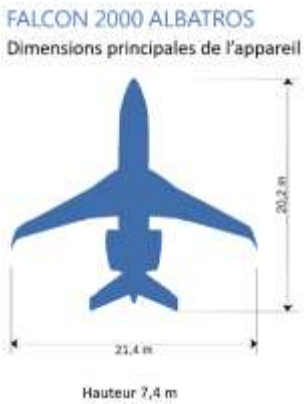
Afin de dégager le « format d'emprise foncière » à prévoir pour la réalisation des ensembles, les configurations et caractéristiques pré-dimensionnelles des installations et ouvrages nécessaires sont établies selon les hypothèses et données décrites dans les pages suivantes.

HANGAR POLYVALENT ET50 - ATA-SM ET AUTRES CATEGORIES D'AERONEFS

ATA SM
Avion de transport et d'assaut du segment médian



AVSIMAR
Programme Avions de Surveillance et d'Intervention Maritime



Missions : Maintenance et remisage des avions basés de type ATA-SM devant succéder au CN-235 CASA et accueil d'aéronefs de passage (Falcon 2000 Albatros/AVSIMAR, Rafale, etc.)

Infrastructures : hangar + ateliers + bureaux + locaux de stockage Réglementation ICPE – Rubrique 2930 « Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur » (*)

Effectif : ET50 maintenance 25 personnes – 40-50 personnes avec équipages

Composition/structure :

Fonction commandement ET50 et unités de passage
Cellule commandement
Section mise en œuvre maintenance
Bureau technique
Salle de briefing commune

Maintenance/remisage des aéronefs
Hall de maintenance pour un ATA-SM (polyvalence avec autres appareils F2000, hélicoptères, etc.)
Stockages matériels de servitudes (secteur pouvant être mutualiser avec d'autres unités)
Stockage docks et passerelles
Stockage ingrédients
Stockage petits outillages

Appui technique
Atelier vecteur
Atelier avionique
Locaux à batteries (stockage à mutualiser)
Stockage matériel
Atelier chaudronnerie
Cabine peinture
Atelier vecteur
Atelier avionique
Locaux à batteries
Locaux techniques « surpression » env. 20 m²

Accès direct à l'aire de trafic

Recherche de proximité avec EAM

Aire de lavage et aire de point fixe communes sur aire de trafic

(*) **REGLES D'IMPLANTATION**
Pour les locaux concernés par la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE - rubrique 2930), une distance d'au moins 15 m des limites de propriété est nécessaire. Concernant le comportement au feu des bâtiments, afin de ne pas aggraver les effets d'un incendie, les installations stockant des matériaux ou des produits inflammables, d'une part, et les bâtiments ou locaux fréquentés par le personnel et abritant des bureaux ou les lieux dont la vocation n'est pas directement liée à l'exploitation de l'installation, d'autre part, sont séparés soit par une distance d'au moins 10 mètres entre les locaux si ceux-ci sont distincts, soit par un mur coupe-feu.

Composante bâtie

Les surfaces nécessaires sont évaluées sur la base d'hypothèses. Le bâtiment est essentiellement destiné à accueillir les opérations de maintenance, mais peut également intégrer un secteur opérationnel (préparation des missions par les équipages, etc.).
Le hangar est polyvalent : il est dimensionné pour la maintenance d'un avion de transport de type ATA-SM successeur du CASA CN235 et le stationnement d'autres types d'aéronefs. Les caractéristiques géométriques du futur avion de transport n'étant pas connues à la date d'établissement de la présente étude, les dimensions retenues sont les suivantes : envergure 36 m (correspondant à l'envergure maximale d'un code C défini par l'OACI), longueur 36 m et hauteur 12 m. Le bâtiment accueille également les installations du PC de l'ET50.

Récapitulatif des besoins en surface

HANGAR polyvalent - ATA-SM ET50 et autres catégories

➔ **Caractéristiques et surfaces à créer** (hypothèses)	
Stationnement avions sous hangar avec accès direct sur piste	1 avion de type ATA-M et autres catégories d'aéronefs
Hangar et stockage servitudes et outillages	Env. 3 700 m^2 - hall de maintenance - hauteur utile : 14 m
Zone logistique et stockage, ateliers divers	Env. 950 m^2
Tertiaires Bureaux CDM	Env. 800 m^2 (bureaux + salles réunion)
Tertiaires Vie	Env. 150 m^2 (salle repos, vestiaire, sanitaires, douches)
Surface totale	**Env. 5 600 m^2**

A ce stade de faisabilité et sous réserve des dispositions techniques et architecturales à intervenir au stade de la définition et de la composition du projet, les caractéristiques pré-dimensionnelles et d'emprise au sol du futur bâti sont établies selon les hypothèses suivantes :

➔ **Format du bâti et emprise au sol à prévoir**	
Volume utile	Superficie env. 4 700 m^2 - Largeur de 75 m – profondeur 60 m - Hauteur utile portes avion 13 m - Hauteur utile sous hangar avion ≥ 15 m en fonction des équipements à prévoir : ponts roulants … (*)
Volume « enveloppe » de construction	Caractéristiques dimensionnelles générales largeur de 75 à 80 m – profondeur 60 à 65 m – hauteur 18 m – Bâtiment R+1 (2 niveaux bureaux)
Emprise au sol	**Env. 4 800 m^2** (env. 80 x 60 m permettant adaptation de forme et de composition architecturale)

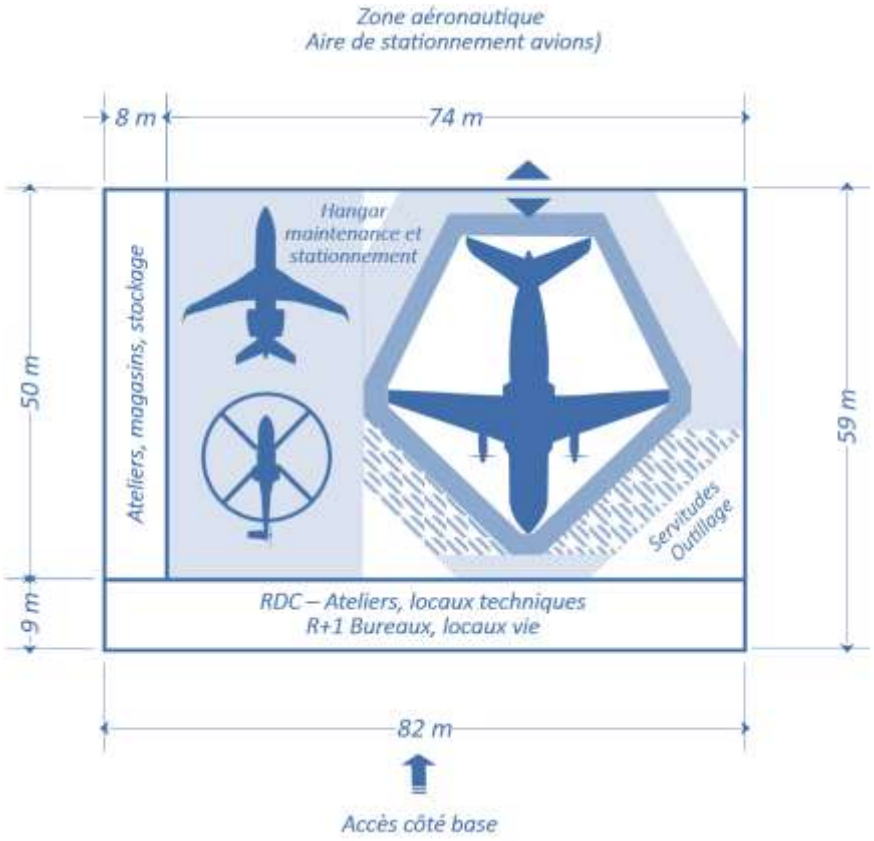
(*) Le volume utile est augmenté au regard des besoins de stationnement simultané d'aéronefs de caractéristiques différentes (hélicoptères, Falcon 2000, etc.)

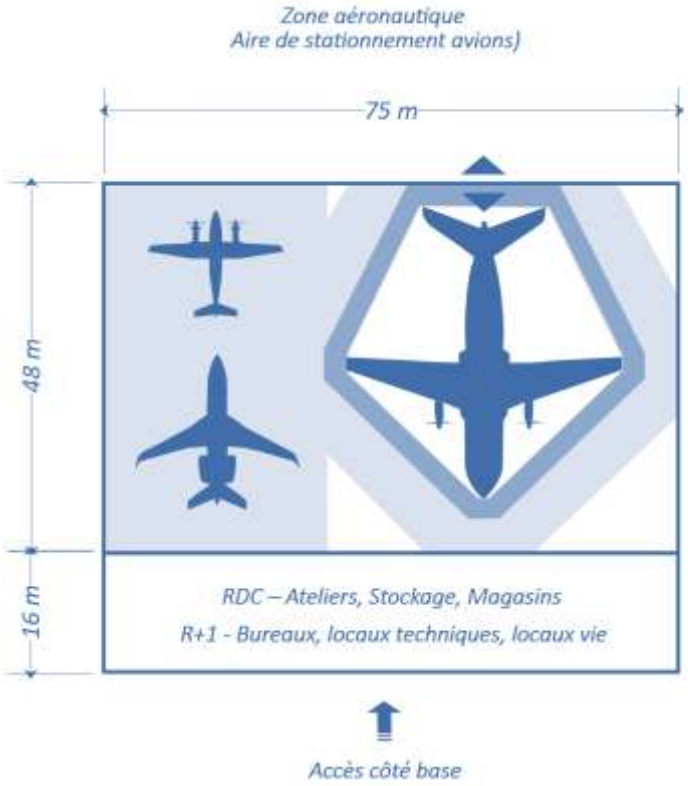
- **Composante infrastructures / aménagement**

- Stationnement sur aire de trafic
- Aire de lavage commune sur aire de trafic
- Parc de stationnement véhicules

SCHEMAS TYPES

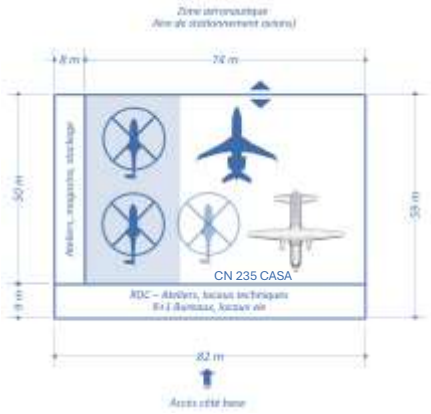
Hangar ET50 polyvalent env. 4 800 m² d'emprise au sol
Hangar de maintenance et de remisage (stationnement)
ATA-SM et autres catégories d'aéronefs
Poste de commandement

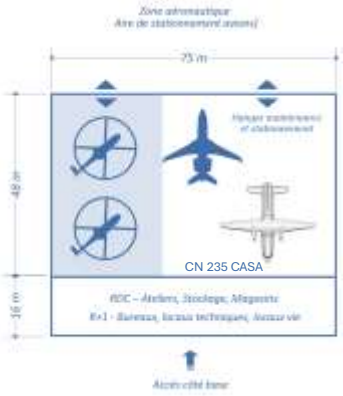


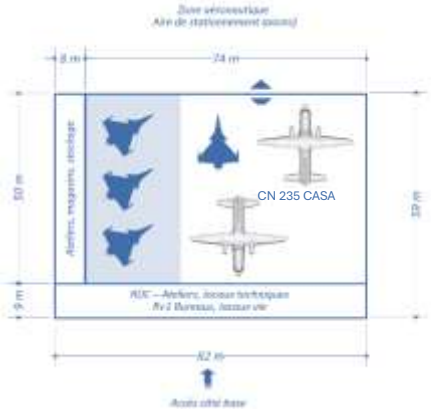


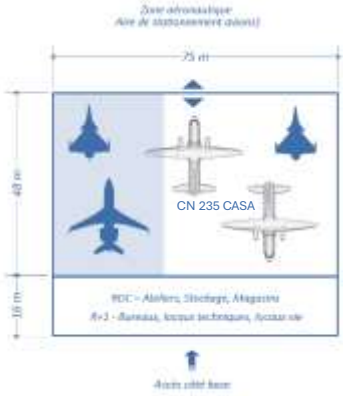
HANGAR POLYVALENT
POUR MAINTENANCE ET REMISAGE D'AERONEFS
(principe de colocalisation)

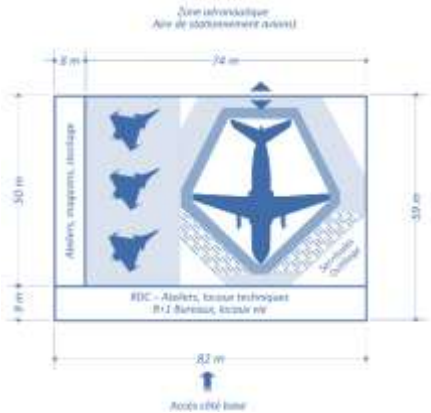
Exemples de schémas de positionnement des aéronefs selon le format spatial du hangar (concepts en largeur ou en profondeur)

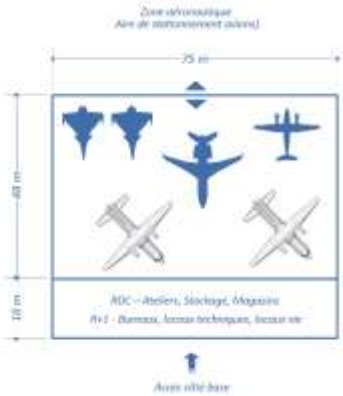


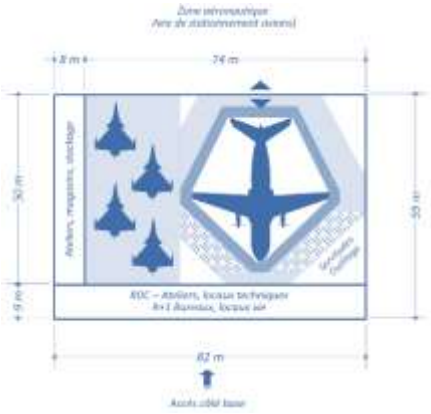


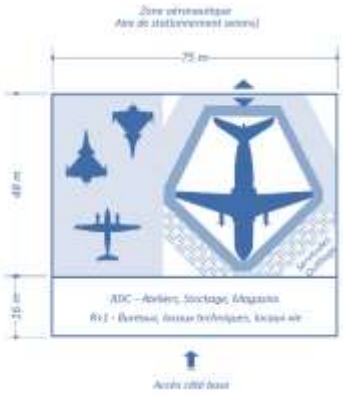












DETACHEMENT ALAT

REFERENCE

Les données utiles au prédimensionnement des installations du DET-ALAT sont basées sur la fiche d'expression initiale des besoins n° 220/FAZSOI/2RPIMa/EM/C2/NP du 11 juillet 2024.

Compte tenu de son importance prioritaire, cette opération fait l'objet d'une étude de faisabilité conjointement à l'étude du présent schéma directeur d'aménagement. Cette étude est également réalisée par le département PEA du SNIA.

Missions : Le détachement du 2e régiment de parachutistes d'infanterie de marine (2e RPIMa) sera composé :

- Un état-major (commandement),
- Une escadrille des moyens aériens, regroupant les équipages et mécaniciens de mise en œuvre des hélicoptères,
- Un peloton de soutien et de maintenance chargé de la maintenance des aéronefs et des équipements.

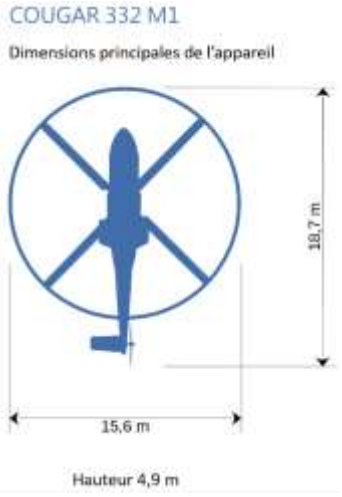
Infrastructures : bâtiment commandement (bureaux, locaux de stockage et zone vie), hangar de maintenance et de remisage pour deux hélicoptères de type Cougar avec surfaces de stockage, ateliers, bureaux, vestiaires et sanitaires.
Réglementation ICPE – Rubrique 2930 « Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur » (voir (*) page 6)

Effectif : 48 personnes

Composition/structure :

Fonction commandement

Commandement détachement
Secteur opérationnel/missions



Fonction maintenance (peloton de soutien)

Commandement peloton de soutien
Avionique et armement avec atelier et salles batteries pour stockage et charge (mutualisation envisageable avec EC et ET)
Cellule et moteur avec salle d'ensemble équipée d'un plan 2 tonnes, bureaux, local outillage
Structure des aéronefs avec atelier structure et salle peinture et composite (mutualisation envisageable avec EC et ET pour la salle peinture et composite)
Cellule approvisionnement atelier avec magasin de stockage des ingrédients et rechanges avec contrôle conditions température et hygrométrie

Fonction remisage et mise en œuvre

Cellule remisage et mise en œuvre Cougar
Cellule membres opérationnels de soute

- **Composante bâtie**

Pour évaluer la surface hors œuvre nette (SHON) à partir de la surface utile (SU), les coefficients suivants ont été retenus :

- 1,35 pour les locaux tertiaires (bureaux, réunion, etc.) et pour les locaux tertiaires vie (vie commune, vestiaires, sanitaires, etc.) ;
- 1,10 pour les locaux industriels : hangars avec halls de maintenance, espaces de stockage, ateliers, locaux techniques.

Récapitulatif des besoins en surface (expression SHON)

DETACHEMENT ALAT

➔ **Surfaces à créer**

	Commandement DETALAT	Fonction MAINTENANCE, REMISAGE ET MISE EN ŒUVRE		
	Tertiaires (bureaux, Réunion, locaux vie)	Tertiaires (bureaux, Réunion, locaux vie)	Ateliers, Stockage	Box hélicoptères
Surface utile	635 m²	270 m²	905 m²	1 175 m²
Coefficient	1,35	1,35	1,1	1,1
Surface totale (SHON)	**857 m²**	**365 m²**	**995 m²**	**1 293 m²**

A ce stade de faisabilité et sous réserve des dispositions techniques et architecturales à intervenir au stade de la définition et de la composition du projet, les caractéristiques pré-dimensionnelles et d'emprise au sol du futur bâti sont établies selon les hypothèses suivantes :

➔ **Format du bâti et emprise au sol à prévoir**

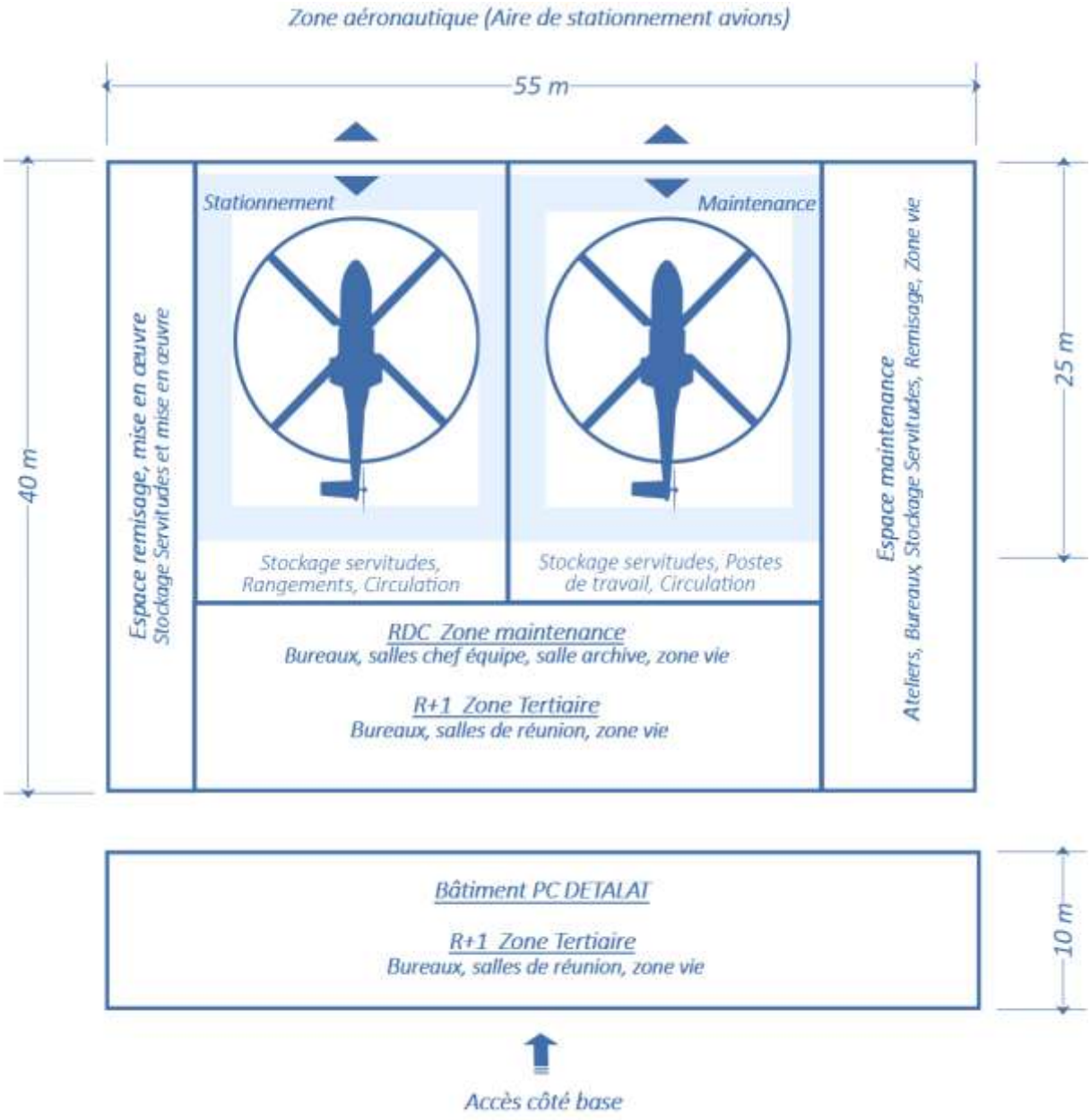
Bâtiment	Type R+1 – 2 niveaux (Surfaces tertiaires au 2e niveau) PC DETALAT pouvant être localisé dans un bâtiment voisin mais distinct du hangar HM3 à rénover
Volume « enveloppe » de construction	Caractéristiques dimensionnelles générales longueur de 55 m – profondeur 40-45 m – hauteur utile sous hangar env. 8 m soit hauteur env. 11-12 m (en fonction des équipements à prévoir : ponts roulants… et recherche de polyvalence)
Emprise au sol	**Env. 2 000 à 2 500 m²** (soit environ 40 x 55 m permettant adaptation de forme et de composition architecturale) + 500/550 m² pour bâtiment PC DETALAT si indépendant hangar maintenance

- **Composante infrastructures / aménagement**

- Stationnement hélicoptères devant hangar : sur aire de trafic sur 2 plots Cougar 332 M1 de diamètre 24 m
- Parc de stationnement véhicules : capacité + abris 2 roues Ratio : 25 m² par unité de stationnement (place 2,5 x 5,0 m + circulation voie de 5,0 m, avec intégration 2 roues + espace circulatoire d'accès/sortie + passages/cheminements).

SCHEMA TYPE (PRINCIPES DE RENOVATION HANGAR HM3)

Détachement ALAT
Hangar de maintenance et de remisage (stationnement)
Hélicoptères COUGAR 332 M1
Poste de commandement indépendant



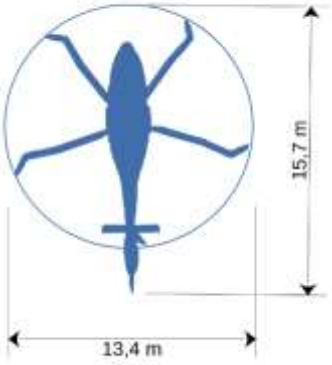


Hangar HM 3 existant (bâtiment 039)

HIL
Programme Hélicoptère Interarmées Léger

HIL H160

Dimensions principales de l'appareil



Hauteur 4,9 m

HANGAR HELICOPTERES HIL H160 - 34F MARINE NATIONALE

Missions : Maintenance et remisage des hélicoptères basés de la flottille 34F. Le hangar est destiné à abriter à terme deux hélicoptères de type HIL H160.

Infrastructures : hangar + ateliers + bureaux + locaux de stockage Réglementation ICPE – Rubrique 2930 « Atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur » (voir (*) page 6)

Effectif : NC

Composition/structure :

Fonction commandement

Bureaux
Espace équipage/préparation missions
Espace vie (repos/vestiaires/sanitaires/douches)

Nota : potentiel de mutualisation à examiner : durant ses missions sur la BA 181, l'avion AVSIMAR Falcon 2000 Albatros est stationné dans le hangar polyvalent (ET50). Les fonctions OPS associées à cet avion pourraient être mutualisées avec celles de la flottille 34F. Le besoin correspondant concerne les bureaux et locaux sécurisés avec les bureaux COMDET et les espaces nécessaires aux équipages et à la préparation des missions (5 à 6 personnels navigants).

Fonction maintenance- Remisage

Stockage servitudes
Stockage outillage, matériel, ingrédients
Magasins rechanges
Locaux logistique/espace rangement matériel/documentation
Locaux pour stockage spécifique avec contrôle hygrométrie et température





Hangar existant
34F Marine et ET50 AAE

Composante bâtie hangar hélicoptères HIL H 160 Marine

Les surfaces nécessaires sont évaluées sur la base d'hypothèses concernant le hangar hélicoptères et sur la base d'une expression de besoins pour les installations destinés à l'accueil du Falcon Albatros.

Récapitulatif des besoins en surface
HANGAR HIL H160 MARINE NATIONALE

➔ **Caractéristiques et surfaces à créer** (hypothèses)	
Stationnement avions sous hangar avec accès direct sur piste	2 hélicoptères de type HIL H160 Principales dimensions H160 : longueur hors tout : 15,7 m, diamètre rotor : 13,4 m, hauteur 4,9 m
Hangar de maintenance et de remisage, stockage servitudes et outillages	Env. 1 000 m^2 - hall de maintenance - hauteur utile : 7,5 m
Zone logistique et stockage, ateliers divers	Env. 250 m^2
Tertiaires Bureaux CDM-Missions	Env. 250 m^2 (bureaux + salles réunion)
Tertiaires Vie	Env. 150 m^2 avec hypothèse d'accueil équipes associées à l'avion AVSIMAR (salle repos, vestiaire, sanitaires, douches)
Surface totale	**Env. 1 650 m^2**

A ce stade de faisabilité et sous réserve des dispositions techniques et architecturales à intervenir au stade de la définition et de la composition du projet, les caractéristiques pré-dimensionnelles et d'emprise au sol du futur bâti sont établies selon les hypothèses suivantes :

➔ **Format du bâti et emprise au sol à prévoir**	
Volume utile	Superficie env. 1 650 m^2 - Largeur de 43 m – Profondeur 35 à 38 m - Hauteur utile portes 5,5 m - Hauteur utile sous hangar ≥ 7,5 m en fonction des équipements à prévoir : ponts roulants … (*) Bâtiment R+1 (2 niveaux bureaux éventuels)
Volume « enveloppe » de construction	Caractéristiques dimensionnelles générales largeur de 45 m – profondeur 35 à 40 m – hauteur 12 m
Emprise au sol	**Env. 1 800 m^2** (env. 45 x 40 m permettant adaptation de forme et de composition architecturale)

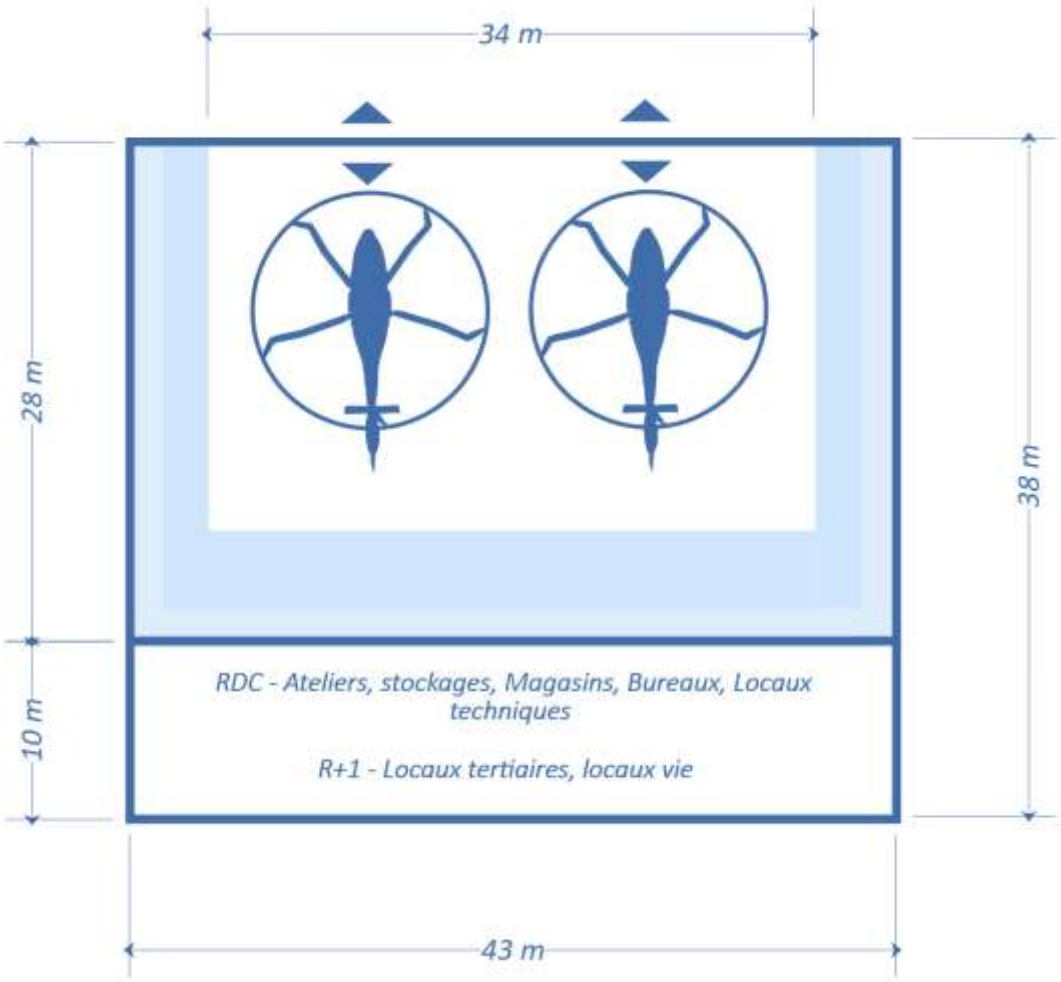
(*) L'accueil de l'avion Falcon 2000 Albatros (AVSIMAR) est envisagé dans le hangar polyvalent ET50

- **Composante infrastructures / aménagement**

- Stationnement hélicoptère devant hangar sur aire de trafic
- Aire de lavage commune sur aire de trafic
- Parc de stationnement véhicules

SCHEMA TYPE

Hangar de maintenance et de remisage HIL H160 Flottille 34F Marine Nationale



ESCALE AERIENNE MILITAIRE (EAM)

ACTIVITE ASSOCIEE

L'EAM pourrait être associée aux installations de la **Cellule Logistique Déployée (CLD)** dont la mission est d'assurer la logistique de pièces détachées aéronautiques et non aéronautiques. Cette cellule est composée de locaux d'exploitation pour l'entreposage et le colisage avec locaux disposant de système de régulation de température et d'humidité pour emballage, stockage et préparation des colis, entreposage de pièces réformées. Un besoin de rapprochement des bureaux avec ceux de l'EAM a été exprimé pour la gestion quotidienne.

Missions : les principaux domaines d'activités portent sur le traitements des passagers (enregistrement, gestion des bagages, opérations embarquement/débarquement, etc.) le traitement du fret (réception, chargement/déchargement, confection des palettes et pesée, gestion du transport de matières dangereuses, contrôle documentaire et dédouanement, etc.), l'assistance des aéronefs (mise en œuvre des moyens de débarquement et de déchargement, mise en œuvre des apparaux d'assistance en escale, soutien aux équipage pour la préparation des missions).

Infrastructures : bâtiment pour la prise en charge des passagers et VIP, pour traitement et stockage des bagages et marchandises, pour les activités administratives et de soutien opérationnel.

Effectif : 15 personnes (si regroupement avec CLD : 22 personnes)

Composition/structure :

Traitement des passagers

Moyenne de 7 500 pax/an
Salle d'enregistrement (zone à accès non réglementé)
Salle d'attente avant embarquement avec sanitaires Pax : 4 WC + 1 douche (zone à accès réglementé)
Salle de récupération des bagages (zone à accès réglementé)
Salon VIP (zone à accès réglementé) + accès parking aéronautique en véhicule
Accueil pax zone attente extérieure couverte
EVASAN : accès aire de trafic en véhicule

Traitement fret

500 à 600 t de fret/annuel
Hangar fret export (zone à accès réglementé)
Hangar fret import (zone à accès réglementé)
Quai de chargement/déchargement
Fret et transport particuliers :
Fret sensible : armement sous alarme + serrures sécurisées, Stockage principal de 80 m² + stockage secondaire de 15 m² ; fret pyrotechnique : accès restreints lors des chargements et prise en compte des différentes zones d'effets (évacuations de bâtiments à proximité durant chargement)
Chiens de guerre : zone herbeuse à proximité

PIC D'ACTIVITE SITUATION EXCEPTIONNELLE

A la suite des évènements cycloniques CHIDO de 2025, le volume de fret traité a été de 2 200 t sur une période de 40 jours.

Administration

Bureaux commandement et cadres (1 CDU + 1 Adj + 1 OPS + 1 secrétariat)
Bureau des opérations (accueil membres d'équipage)
Salle instruction/réunion
Salle de restauration/repos pour 30 pax proche piste
Vestiaires/sanitaires H/F : 15 personnes (REO + renforts temporaires)
Salle de stockage
Salle d'archive

Hangar et abris pour le remisage des matériels de servitude *(zone à accès réglementé hors aire de stationnement avions)*

Surface couverte pour mise à l'abri des apparaux et matériels de manutention : 700 m²

Composante bâtie

Les surfaces nécessaires sont évaluées en première approche sur la base d'hypothèses pour répondre aux besoins globaux sans tenir compte, dans un premier temps, des surfaces existantes potentiellement réutilisables (bâtiment EAM existant et reprise du hangar actuellement occupé par l'atelier de maintenance des véhicules (SMVGC)).

Récapitulatif des besoins en surface

EAM – ESCALE AERIENNE MILITAIRE

➔ **Surfaces à créer** (hypothèses sur le besoin global)

	Traitement Pax	Traitement fret	Tertiaire/Vie	Servitudes/ Techniques
Surface totale	**300 m²**	**800 m²**	**250 m²**	**770 m²** (reprise bât. 007)

A ce stade de faisabilité et sous réserve des dispositions techniques et architecturales à intervenir au stade de la définition et de la composition du projet, les caractéristiques pré-dimensionnelles et d'emprise au sol du futur bâti sont établies selon les hypothèses suivantes :

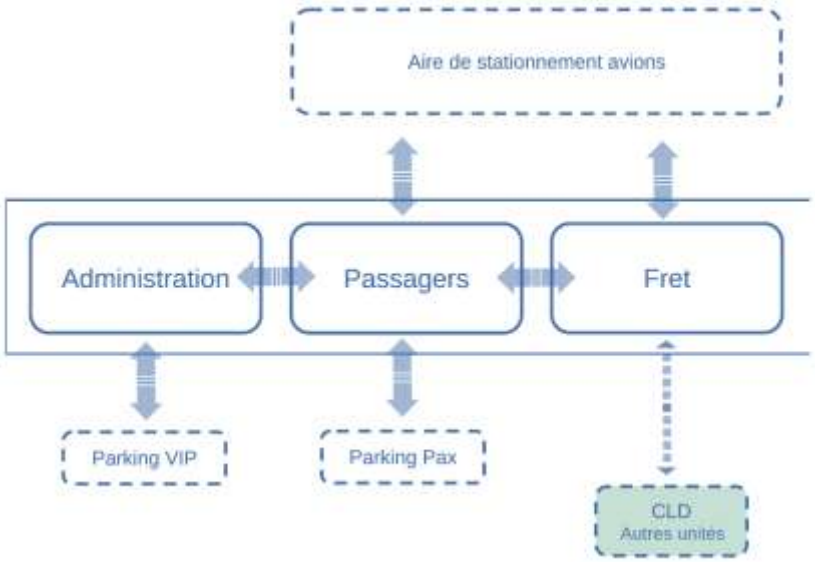
➔ **Format du bâti et emprise au sol à prévoir**

Bâtiment	Type R+0 ou R+1 avec surface tertiaire au niveau supérieur
Volume « enveloppe » de construction	Caractéristiques dimensionnelles générales largeur de 50 m – profondeur 50 m – hauteur 10 m
Emprise au sol	**Env. 2 000 à 2 500 m²** (susceptibles d'être répartis en plusieurs bâtiments et permettant adaptation de forme et de composition architecturale et espaces de circulation autour du bâti)

- **Composante infrastructures / aménagement**

- Proximité immédiate aire de trafic notamment de la zone où sont stationnés les avions de transport
- Accès direct vers aire de trafic de l'aéroport civil (réacheminement du fret transporté par avions gros porteurs via le portail d'accès à la zone aéronautique civile)
- Parc de stationnement véhicules avec proximité accès depuis entrée base

SCHEMA FONCTIONNEL TYPE
Escale Aérienne Militaire



Bâtiments 031 et 058
Escale Aérienne Militaire






SAG
Section Aérienne de Gendarmerie

HANGAR HELICOPTERES SAG SAINT-DENIS

Missions : Maintenance et remisage des hélicoptères basés. Le bâtiment n° 065 actuellement exploité par la SAG pour la maintenance et le remisage d'un hélicoptère est en bon état. Il dispose d'une surface d'emprise au sol de 747 m^2 suffisante pour répondre aux besoins actuels et futurs (accueil d'hélicoptères de type EC145 nouvelle génération). Les nouveaux besoins portent uniquement sur la relocalisation de la surface actuellement occupée par le hangar métallo-textile « Bachmann » et son regroupement avec les installations principales de la SAG.

HMT : Hangar Métallo-Textile

Infrastructures : hangar de remisage de type HMT (stationnement)

Composition/structure :

Fonction remisage

Stockage matériels servitudes
Stockage petit outillage, matériel, ingrédients

<u>Composante bâtie hangar hélicoptère EC 145</u>

Les surfaces nécessaires sont évaluées sur la base d'hypothèses concernant le hangar hélicoptère. La mise en place d'une structure métallo-textile est envisagée comme solution immédiate de remisage.

Récapitulatif des besoins en surface
HANGAR EC 145 SAG

➔ **Caractéristiques et surfaces à créer** (hypothèses)	
Stationnement avions sous hangar avec accès direct sur piste	1 hélicoptères de type EC145 NG Principales dimensions : longueur hors tout : 13,54 m, diamètre rotor : 10,8 m, hauteur 3,96 m
Hangar de remisage, stockage servitudes et outillages	Portée : 16 m – Profondeur : 20 m hors « casquette » ouverture - hauteur utile ouverture : 4,5 m
Surface totale	**Env. 400 m^2** (structure souple de type HMT)

A ce stade de faisabilité et sous réserve des dispositions techniques et architecturales à intervenir au stade de la définition et de la composition du projet, les caractéristiques pré-dimensionnelles et d'emprise au sol du futur abri sont établies selon les hypothèses suivantes :

➔ **Format du bâti et emprise au sol à prévoir**	
Volume « enveloppe » de construction	Caractéristiques dimensionnelles générales largeur de 20 m – profondeur de 20 à 22 m – hauteur 7 à 8 m
Emprise au sol	**Env. 450 m^2**

- **<u>Composante infrastructures / aménagement</u>**

- Stationnement hélicoptère devant hangar sur aire de trafic
- Aire de lavage commune sur aire de trafic
- Parc de stationnement véhicules + abri véhicule avitaillement

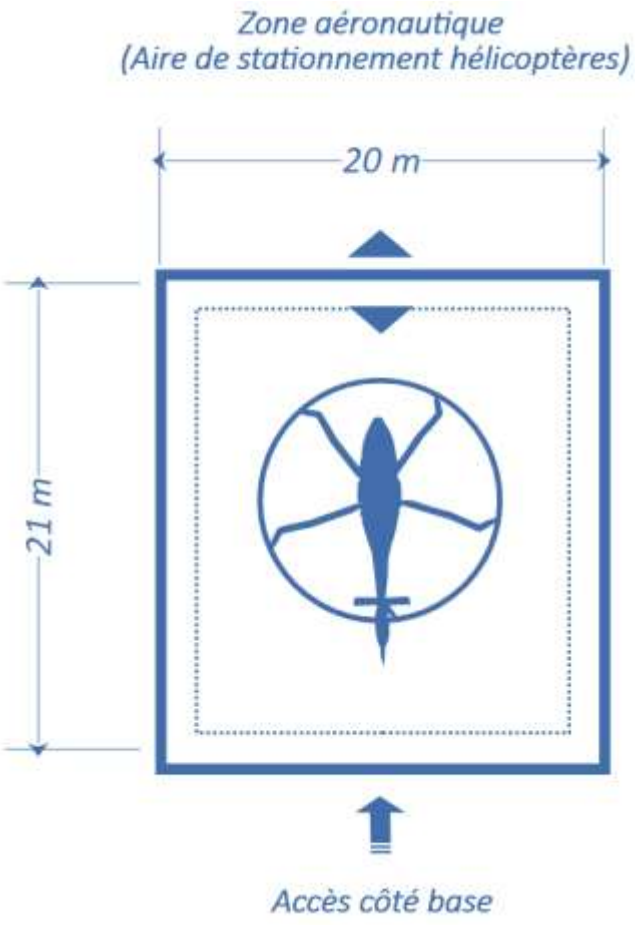
SAG
Bâtiment existant
Hangar de maintenance EC 145







Hangar « BACHMANN » existant
Remisage hélicoptère



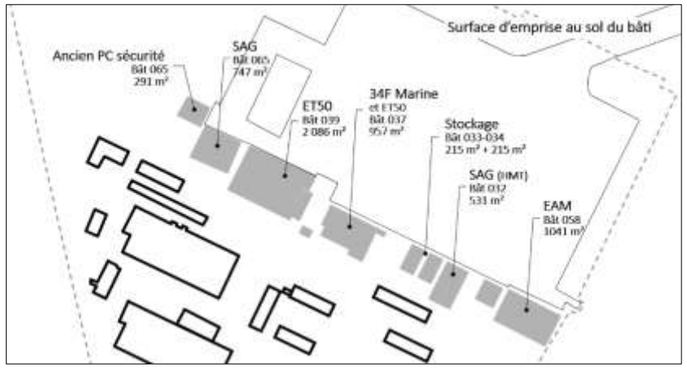
SCHEMA TYPE
Hangar de remise hélicoptère EC135 – EC145
Structure légère de type métallo-textile

C. PARTI D'AMENAGEMENT (COTE PISTE)

Analyse et contraintes du site

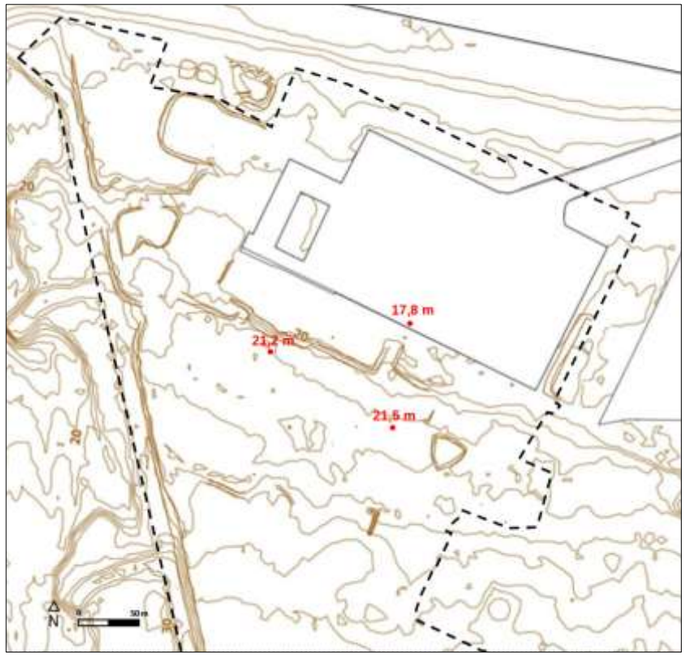
La zone d'étude se situe au niveau du front des installations aéronautiques. L'enjeu majeur du projet de réaménagement de la zone opérationnelle est qu'il est sur un site fortement contraint.

La situation du bâti existant en front de piste est la suivante :



Contraintes topographiques

En raison du niveau de l'aire de stationnement aéronautique et des terrains en arrière du front des installations, la construction ou l'extension de bâtiments en profondeur impose la réalisation de terrassements en déblai sur une hauteur de l'ordre de 3 à 3,5 m.

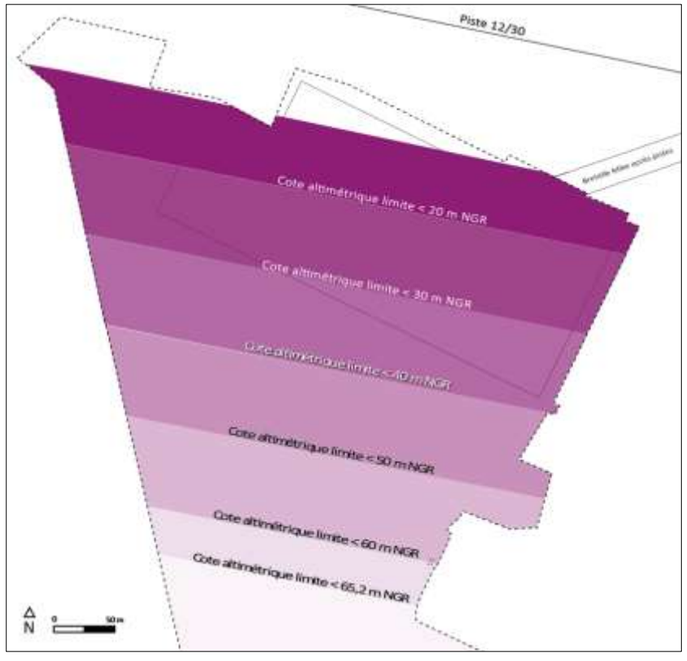


Contours du site

Le site est limité au nord par les aires aéronautiques, à l'est par l'aéroport civil, à l'ouest par la rivière des Pluies et au sud par les constructions existantes.

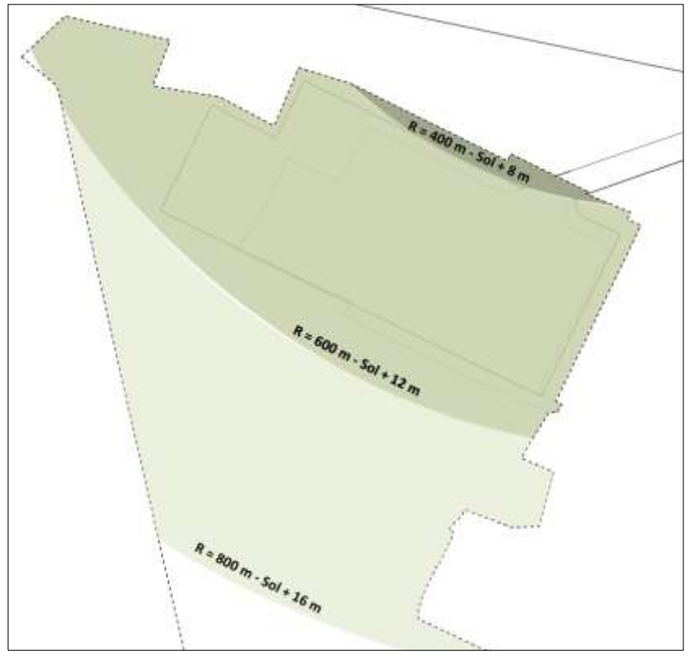
Contraintes de servitudes aéronautiques (PSA)

La base aérienne 181 est couverte par le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de l'aéroport de La Réunion, approuvé par décret du 23 août 1983. Ce PSA a été établi pour protéger les dégagements de la piste nord-ouest/sud-est (actuelle piste 14/32), seule piste en service à la date d'approbation de ce document de servitudes. Ce PSA est appelé à être révisé pour l'adapter aux dispositions techniques en vigueur et pour intégrer les dégagements de la deuxième piste 12/30. Un projet de PSA a été élaboré à cet effet. En application des nouvelles spécifications techniques, les contraintes de limitation de hauteur devraient être allégées au niveau du front des installations, notamment dans la partie Est (voir illustration ci-dessous). En effet les surfaces latérales prendront appui sur une bande de piste de 280 m (140 m depuis l'axe de la piste 12/30) et la pente sera rehaussée à 14,3 % (avec le PSA en vigueur, la bande associées à la piste 14/32 a une largeur de 300 m et les surfaces latérales présentent une pente de 10 %).



Contraintes de servitudes radioélectriques (PSR)

Les principales contraintes de servitudes radioélectriques affectant le front des installations bâties sont liées au radiophare omnidirectionnel VHF VOR-DOPPLER et mesureur de distance DME situés au nord des pistes. Dans la zone secondaire de ces servitudes, les obstacles de toute nature ne doivent pas excéder une hauteur égale à 2 % de la distance les séparant du point de référence situé à 9 m NGR. L'aire de stationnement aéronautique est également concernée par les servitudes de protection contre les obstacles associées au Localiser de l'ILS piste 14. Dans le secteur de dégagement, les obstacles ne doivent pas excéder une hauteur hors sol de 12 m. La BA181 est également concernée par les servitudes radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques liées à certaines installations VHF. Dans les zones de protection, il est interdit aux propriétaires ou aux usagers de produire ou propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçue par le centre. Dans la zone de garde, il est interdit de mettre en service du matériel susceptible de perturber les réceptions ou d'apporter des modifications à ce matériel. La réalisation de projets dans les secteurs concernés nécessite l'autorisation préalable des services de l'aviation civile.



Les enjeux du projet

Les enjeux du projet résultent des contraintes du site et des impératifs de fonctionnement de la base durant les travaux.

Ces contraintes et impératifs sont liés :

- d'une part, aux servitudes associées aux pistes et aux aides radioélectriques de navigation aérienne de l'aéroport de La Réunion-Rolland Garros. Elles limitent la hauteur des constructions possibles notamment vers l'ouest et conditionnent le positionnement du front des installations bâties ;

- d'autre part, à la faible emprise foncière, à la topographie (dénivelé important) et à la densité du bâti existant au niveau du front des installations qui nécessitent des travaux de déconstruction/reconstruction et obligent à des aménagements provisoires pour la poursuite des activités opérationnelles ou l'accueil de nouvelles unités.

L'un des principaux enjeux du projet est donc de proposer une répartition des bâtiments et des aires aéronautiques qui :

- rentre dans la surface limitée qu'offre le site (limite spatiale due à l'étroitesse du site et limite de hauteur des bâtiments due aux servitudes aéronautiques et radioélectriques) ;
- s'intègre dans la pente du terrain, malgré l'horizontalité des bâtiments et la pente maximale autorisée pour les aires aéronautiques ;
- garantisse un fonctionnement opérationnel optimal et en sécurité des différentes unités, notamment par la séparation des activités voilures fixes et voilures tournantes.



Programme

À la suite de la présentation de différentes propositions d'aménagement, le scénario préférentiel pour répondre aux enjeux du projet repose sur les principales étapes de réalisation suivantes (réf. : échange téléphonique DID/BA181/SNIA du 16 juillet 2025 concernant les arbitrages issus de la réunion interne armées tenue le vendredi 11 juillet 2025) :

1. Réalisation de travaux préparatoires comprenant la mise en place de hangars métallo-textiles (HMT) pour l'accueil, à court terme (2027), de la maintenance et du remisage des COUGAR du DETALAT et installation d'ouvrages modulaires pour le PC DETALAT et le PC ET50.

2. Libération et préparation de l'emprise pour la construction d'un grand hangar polyvalent destiné, à terme, à l'ET50 et à l'accueil d'aéronefs de passage (déconstruction des bâtiments 033 et 034). Ces travaux préparatoires comportent également le déplacement du HMT (Bâtiment 035) actuellement exploité par la SAG. Durant la phase transitoire nécessaire au déplacement de ce HMT, l'hélicoptère de la SAG est positionné dans le hangar HM4 de la Marine Nationale.

3. Construction d'un grand bâtiment polyvalent destiné à différentes catégories d'aéronefs et à l'installation définitive de l'ET50 (ce bâtiment sera conçu pour assurer à terme la maintenance et le remisage des avions de transport ATA-SM successeurs du CASA CN235). Ce bâtiment pourra également accueillir, dans une phase intermédiaire, le DETALAT. La taille de ce bâtiment permettra en outre de recevoir des aéronefs de passage, dont le FALCON 2000 Albatros de la Marine Nationale.

4. Rénovation du hangar HM3 pour l'installation définitive du DETALAT et de son poste de commandement, ce dernier pouvant être localisé dans un bâtiment indépendant situé à proximité (cf. étude initiale de faisabilité DETALAT).

5. Rénovation et extension du hangar HM4 (bâtiment 037) en vue de l'accueil des futurs hélicoptères HIL H160 de la Marine Nationale. Durant la phase transitoire, les hélicoptères actuels seront installés dans les HMT utilisés précédemment par le DETALAT.

6. Rénovation et extension de l'EAM et rénovation du bâtiment 007 (actuel atelier de maintenance des véhicules) pour le stockage du matériel de servitude.



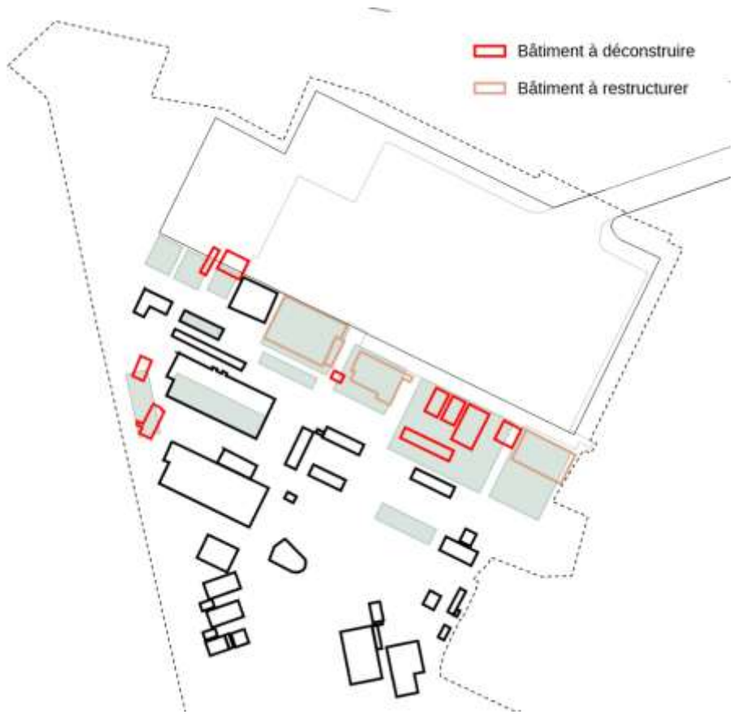
Base aérienne 181 Saint-Denis

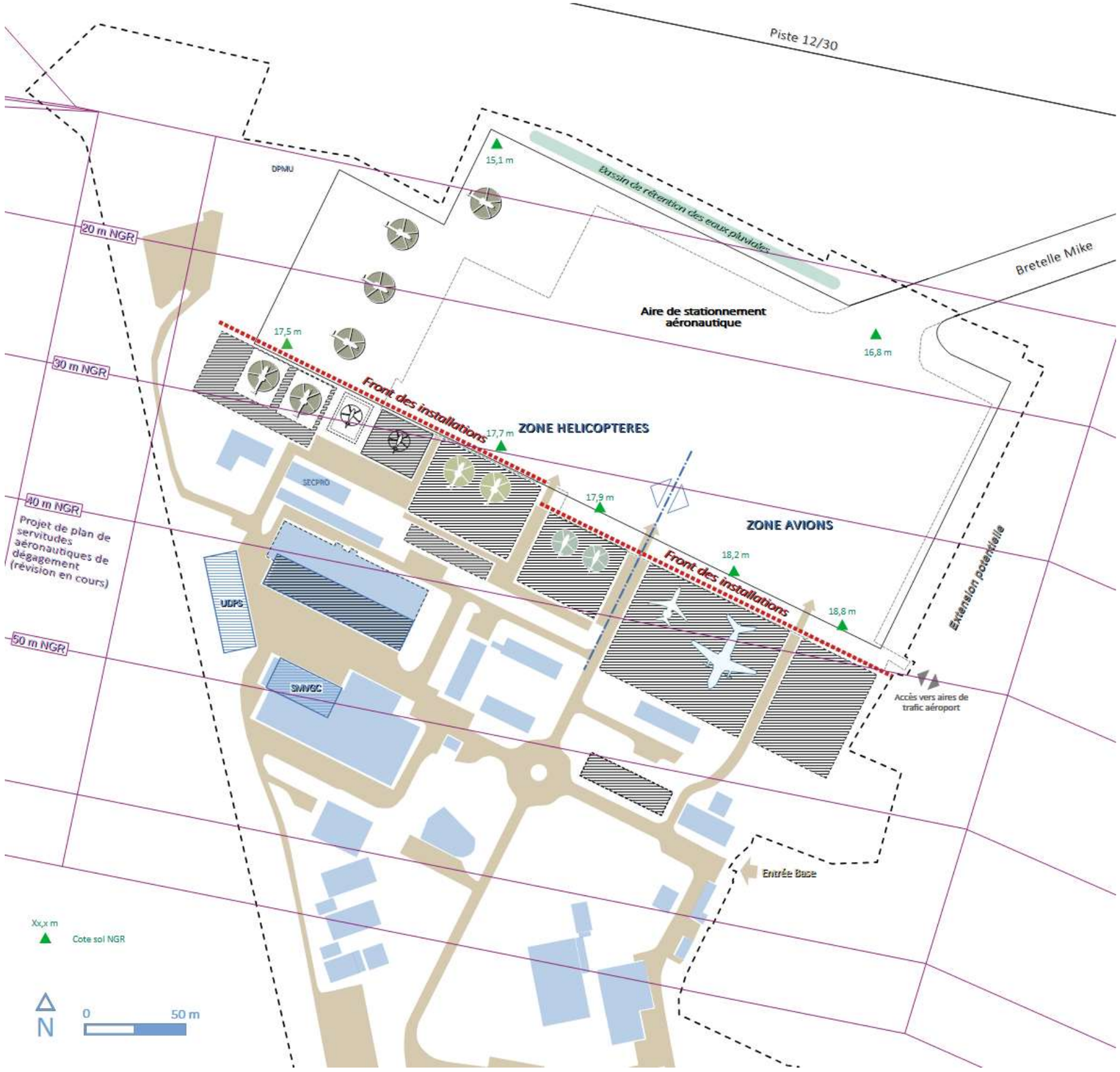
« Lieutenant Roland Garros »

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT

Principes de localisation et d'implantation

Emprises à mobiliser (sur zone opérationnelle)





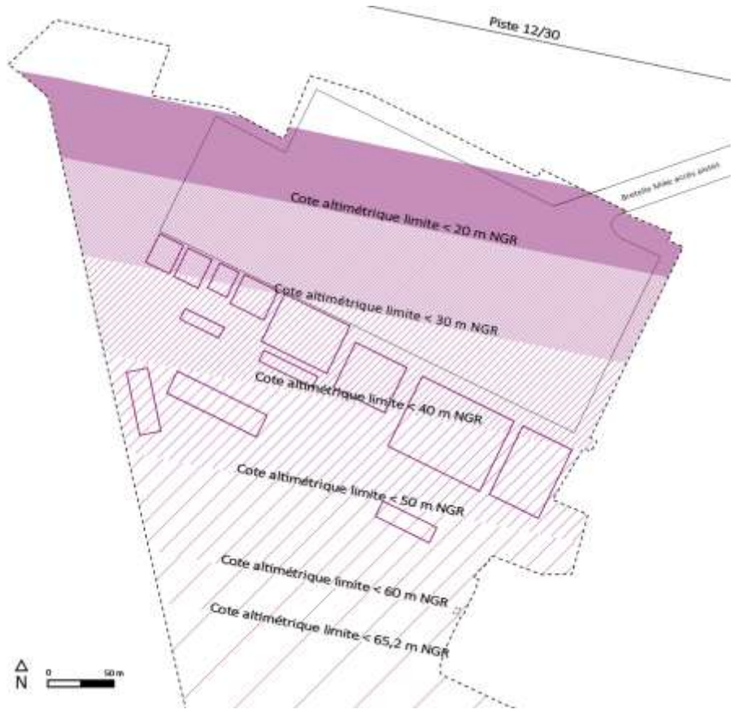
Base aérienne 181 Saint-Denis

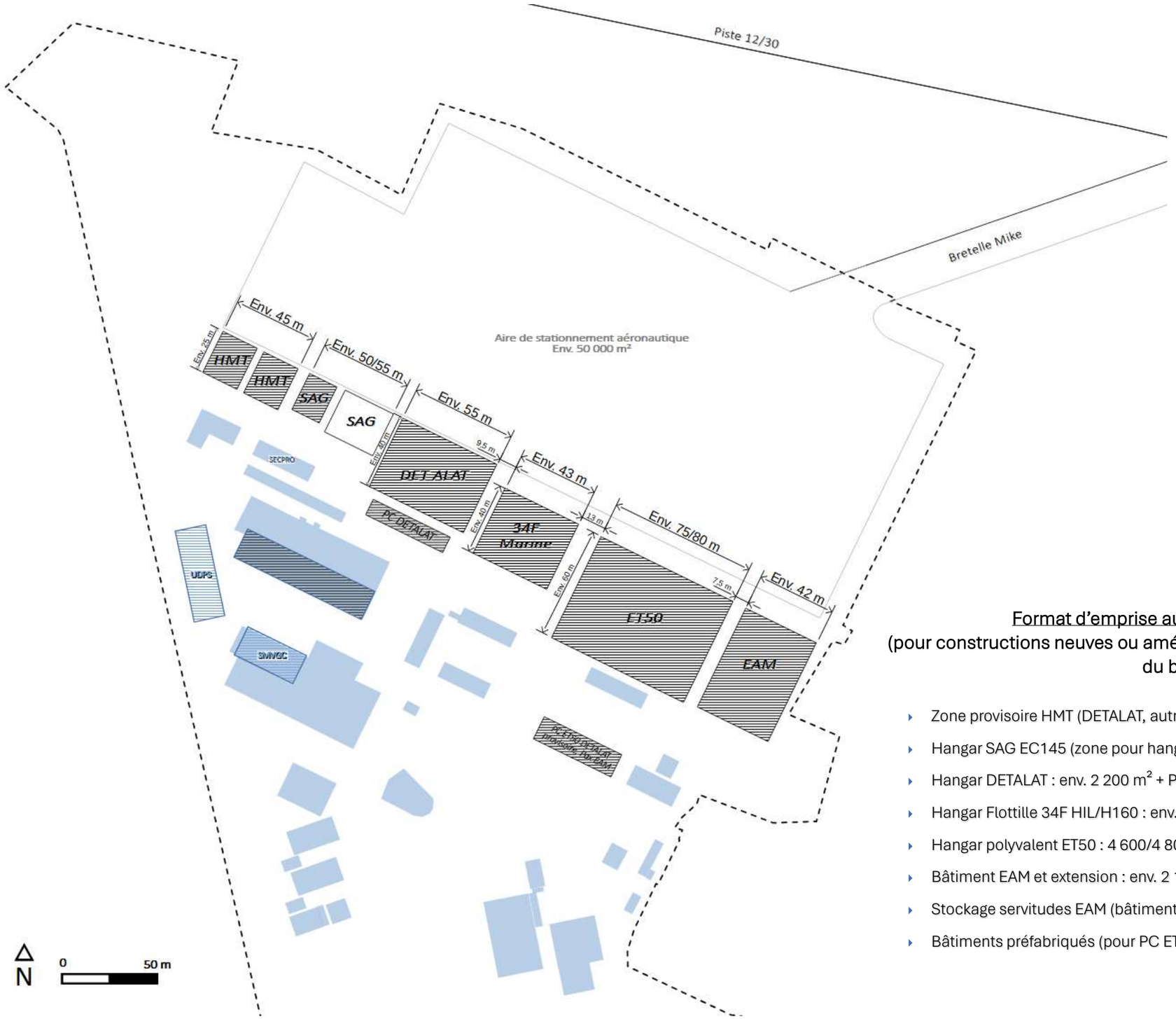
« Lieutenant Roland Garros »

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT

Principes de composition

Limitation de hauteur liées aux servitudes aéronautiques (au regard du projet de PSA)





Dimensions des zones d'implantation des bâtiments

Le schéma ci-contre donne un ordre de grandeur des grandes dimensions des bâtiments à construire ou à aménager en front des installations aéronautiques.
Ces dimensions sont fournies à titre indicatif pour localiser les zones à l'intérieur desquelles seront implantés les bâtiments. Les dimensions devront être affinées, notamment après études d'impact permettant de définir les distances minimales de séparation entre bâtiments en application de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

<u>Format d'emprise au sol à préserver pour le bâti</u>
(pour constructions neuves ou aménagement avec restructuration et extension du bâti existant)

- Zone provisoire HMT (DETALAT, autres) : env. 1 630 m²
- Hangar SAG EC145 (zone pour hangar de type P16) : env. 420 m²
- Hangar DETALAT : env. 2 200 m² + PC DETALAT : env. 410 m² (bâtiment R+1)
- Hangar Flottille 34F HIL/H160 : env. 1 630 m²
- Hangar polyvalent ET50 : 4 600/4 800 m² (Bâtiment (R+1)
- Bâtiment EAM et extension : env. 2 130 m²
- Stockage servitudes EAM (bâtiment 007) : env. 1 200 m²
- Bâtiments préfabriqués (pour PC ET50, PC DETALAT et Pax EAM) : env. 600/700 m²



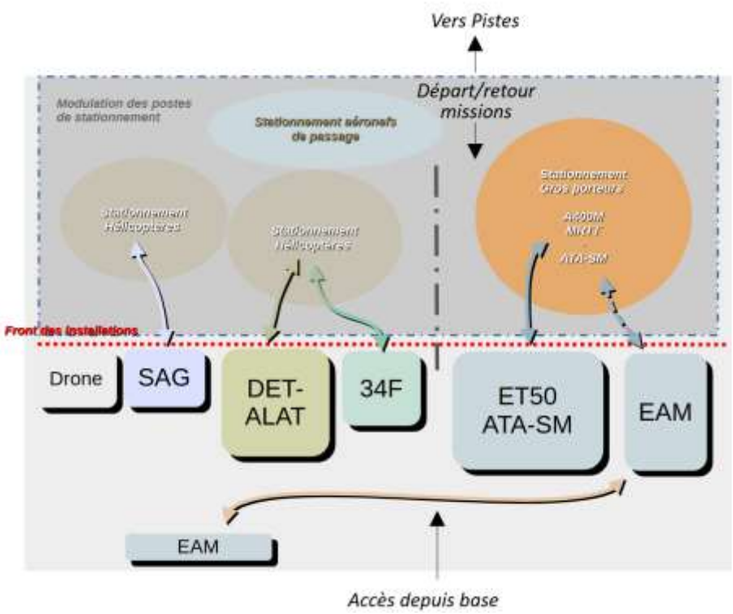
Base aérienne 181 Saint-Denis

« Lieutenant Roland Garros »

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT

Synthèse – Schéma général

Schéma fonctionnel



D. ESTIMATION FINANCIERE (1ERE APPROCHE)

Nota préalable :

- Les chiffrages ci-après sont effectués en première approche sur la base de ratios par type de bâtiment. Les montants devront être affinés en fonction des EIB.
- Les estimations sont établies hors ingénierie, coût du foncier éventuel, analyse des sols, études des mouvements de terrain.
- Les estimations correspondent à des coûts d'ordre approximatifs basés sur des prix applicables en métropole, valeur 2025.

Coûts prévisionnels

Les coûts de chaque opération sont basés sur une première évaluation des travaux hors taxes, sur laquelle est ensuite appliquée une estimation des provisions pour aléas (25%) et de TVA (8,5%).

A ce stade de faisabilité, ces coûts tiennent compte de conditions de conception et réalisation non encore stabilisées et de sujétions de réalisation en zone de sûreté.

Ratios

Les principaux ratios en valeur HT sont les suivants (valeur « métropole ») :

- Pour les bâtiments
  - Locaux tertiaires : 2 100-2 500 €/m^2
  - Rénovation hangars : 1 700-1 900 €/m^2
  - Locaux industriels (ateliers, stockage) : 2 000-2 500 €/m^2

Les ratios s'entendent sans équipement mobilier ou process.

Travaux préparatoires

Objectifs

- Diagnostics, dévoiements réseaux SECPRO, démolition de bâtiments (bâtiments 041, 056) et terrassements pour mise à niveau avec aire de stationnement aéronautique
- Construction d'une dalle pour installations temporaires et création d'une bande de roulement pour hélicoptères
- Raccordement réseaux
- Déplacement HMT SAG
- Mise en place (réemploi) de HMT pour accueil temporaires d'unités (DETALAT, puis flottille 34F) durant les travaux
- Installations temporaires PC DETALAT et ET50 dans bâtiments modulaires (fondations, raccordement réseaux, mise en place modulaires).

Chiffres clé

- 1 hangar HMT de type P16 pour SAG
- 2 hangars HMT de type P20 + 3 modulaires pour DETALAT
- 70 modulaires pour PC DETALAT et ET50 (env. 1 000 à 1 200 m^2 d'emprise au sol)

Estimation financière : **5 M €** *(*)* (montant approximatif incluant aléas 25% et TVA 8,5%)
(*) hors acquisition de nouveaux hangars métallo-textiles (HMT), considérant l'hypothèse du réemploi d'équipements provenant d'autres sites.

Escadron de Transport ET 50 « Réunion » - Hangar polyvalent

Objectifs

- Accueil du futur avion de transport de type ATA-SM (avion de transport et d'assaut du segment médian successeur du CASA CN 235)
- Hangar polyvalent pour accueil simultané d'autres catégories d'aéronefs : hélicoptères, avions de passage (Falcon 2000 Marine, Rafale, etc.)
- Création de surfaces de maintenance et de remisage
- Création de bureaux et locaux vie
- Création de locaux pour le poste de commandement (PC) de l'ET50 et équipages de passage

Chiffres clé (basés sur des hypothèses, les dimensions du futur avion de transport n'étant pas encore connues)

- 3 700 m^2 hall de maintenance aéronefs
- 950 m^2 locaux logistiques (ateliers, stockage, magasins)
- 950 m^2 locaux tertiaires (bureaux, réunions, vie)
- Effectif : env. 50 personnes

Estimation financière : **15,3 M €** (montant approximatif incluant aléas 25% et TVA 8,5%)

DETALAT
Détachement de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre

Objectifs

- Accueil d'un détachement ALAT disposant de deux hélicoptères de type Cougar
- Rénovation bâtiment 039 (HM3) pour création de surfaces de maintenance et de remisage des hélicoptères
- Création en extension du bâtiment 039 de bureaux et locaux vie
- Création de locaux pour le poste de commandement (PC) du détachement

Chiffres clé

- 1 300 m^2 box hélicoptères
- 365 m^2 locaux tertiaires maintenance (bureaux, réunion, vie)
- 995 m^2 ateliers, magasins, stockage
- 860 m^2 locaux PC (bureaux, réunions, vie)
- Effectif : 48 personnes

Estimation financière : **8,8 M €** (montant approximatif incluant aléas 25% et TVA 8,5%)

Hangar de la flottille 34F Marine Nationale – HIL H160

Objectifs

- Accueil de deux hélicoptères de type HIL H160 *Airbus Helicopters*
- Restructuration et extension bâtiment 037 pour création de surfaces de maintenance et de remisage des hélicoptères
- Création de bureaux et locaux vie

Chiffres clé

- 1 200 m^2 box hélicoptères
- 1 500 m^2 locaux tertiaires (bureaux, réunion, vie), ateliers, magasins, stockage
- 780 m^2 locaux PC (bureaux, réunions, vie)
- Effectif : 48 personnes

Estimation financière : **4,2 M €** (montant approximatif incluant aléas 25% et TVA 8,5%)

EAM - Escale Aérienne Militaire

Objectifs

- Restructuration du bâtiment 058 avec bureaux, espace vie, espaces de stockage et de traitement du fret
- Extension du bâtiment 058 pour traitement fret et passagers
- Restructuration bâtiment 007 actuellement exploité par l'atelier véhicules (SMVGC) en vue du stockage du matériel de servitudes

Chiffres clé (basés sur des hypothèses)

- 800 m^2 en extension du hall de traitement du fret
- 300 m^2 bâtiment accueil passagers
- 250 m^2 locaux tertiaires (bureaux, réunions, vie)

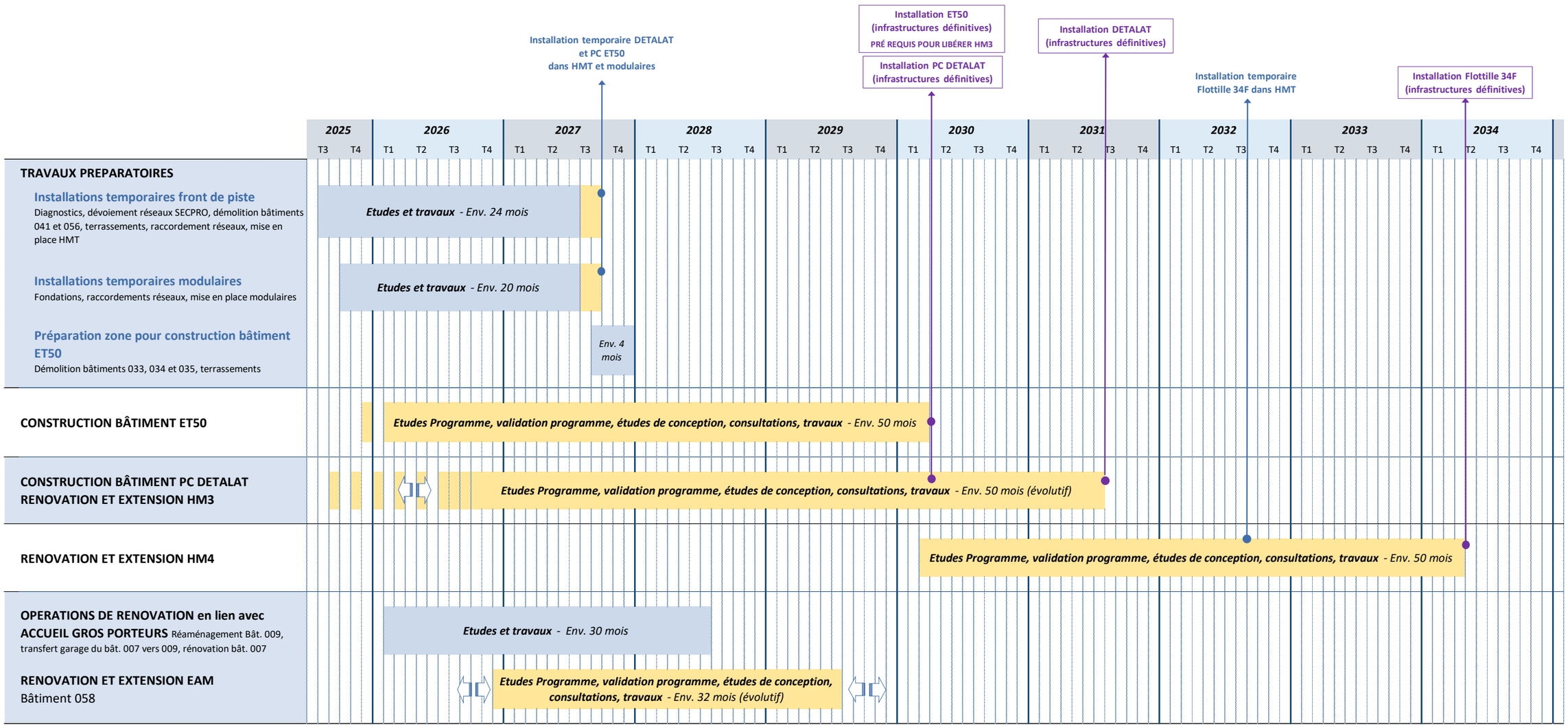
Estimation financière : **4,0 M €** + 0,4 M€ pour restructuration bâtiment 007 ancien SMVGC (montant approximatif incluant aléas 25% et TVA 8,5%)

Synthèse
(montants approximatifs incluant aléas 25 % et TVA 8,5 %)

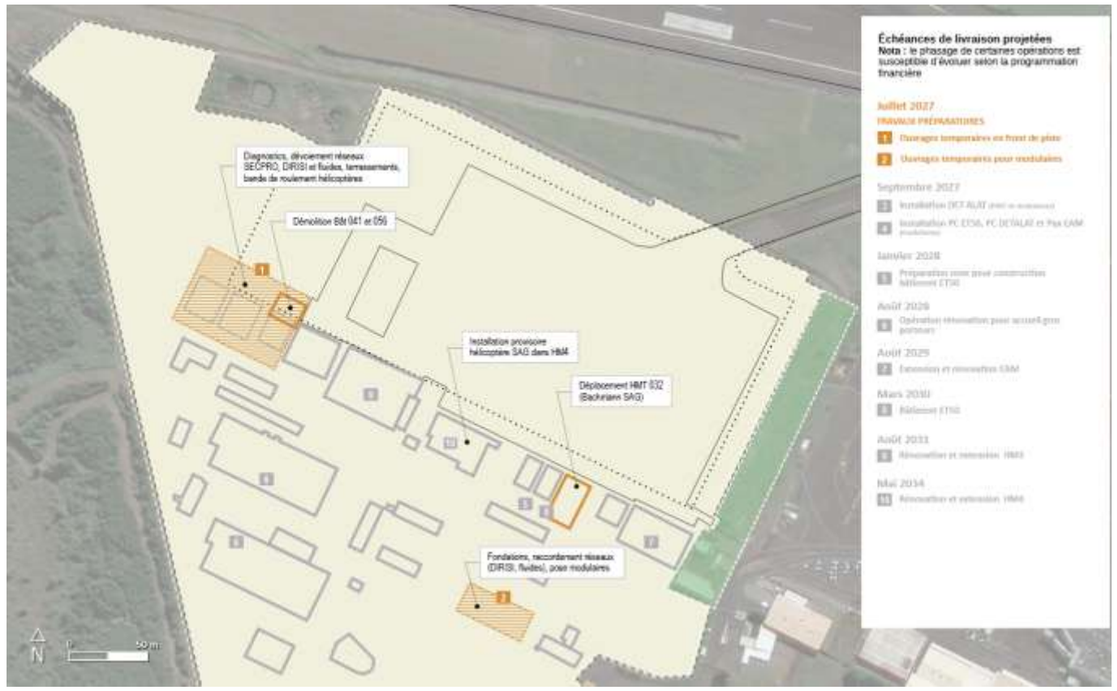
Travaux préparatoires	**5 M€**
Bâtiment ET50 – Hangar polyvalent	**15,3 M€**
Bâtiment DETALAT	**8,8 M€**
Bâtiment Flottille 34F	**4,2 M€**
Bâtiment EAM	**4,4 M€**

E. PLAN DE PHASAGE (PRINCIPES)

PLANNING DES PRINCIPALES OPERATIONS LIEES A L'AMENAGEMENT DE LA ZONE AERONAUTIQUE



APPROCHE D'ORGANISATION TEMPORELLE










Pour libérer HM4, installation temporaire des hélicoptères 34F dans HM7 précédemment utilisés par DETALAT
Installation DETALAT pour libérer HM7
SAG
Juillet 2027
TRAVAUX PRÉPARATOIRES
1 Ouvrages temporaires en front de piste
2 Ouvrages temporaires pour modulaires
Septembre 2027
3 Installation DET ALAT (HM7 et modulaires)
4 Installation PC ET50, PC DETALAT et Pax EAM (modulaires)
Janvier 2028
5 Préparation zone pour construction bâtiment ET50
Août 2028
6 Opération rénovation pour accueil gros porteurs
Août 2029
7 Extension et rénovation EAM
Mars 2030
8 Bâtiment ET50
Août 2031
9 Rénovation et extension HM5
Mai 2034
10 Rénovation et extension HM4
N
0 m


Échéances de livraison projetées
Nota : le phasage de certaines opérations est susceptible d'évoluer selon la programmation financière
Installation hélicoptères HIL H160 34F dans HM
SAG
Juillet 2027
TRAVAUX PRÉPARATOIRES
1 Ouvrages temporaires en front de piste
2 Ouvrages temporaires pour modulaires
Septembre 2027
3 Installation DET ALAT (HM7 et modulaires)
4 Installation PC ET50, PC DETALAT et Pax EAM (modulaires)
Janvier 2028
5 Préparation zone pour construction bâtiment ET50
Août 2028
6 Opération rénovation pour accueil gros porteurs
Août 2029
7 Extension et rénovation EAM
Mars 2030
8 Bâtiment ET50
Août 2031
9 Rénovation et extension HM5
Mai 2034
10 Rénovation et extension HM4
N
0 m


Échéances de livraison projetées
Nota : le phasage de certaines opérations est susceptible d'évoluer selon la programmation financière
SAG
Juillet 2027
TRAVAUX PRÉPARATOIRES
1 Ouvrages temporaires en front de piste
2 Ouvrages temporaires pour modulaires
Septembre 2027
3 Installation DET ALAT (HM7 et modulaires)
4 Installation PC ET50, PC DETALAT et Pax EAM (modulaires)
Janvier 2028
5 Préparation zone pour construction bâtiment ET50
Août 2028
6 Opération rénovation pour accueil gros porteurs
Août 2029
7 Extension et rénovation EAM
Mars 2030
8 Bâtiment ET50
Août 2031
9 Rénovation et extension HM5
Mai 2034
10 Rénovation et extension HM4
N
0 m

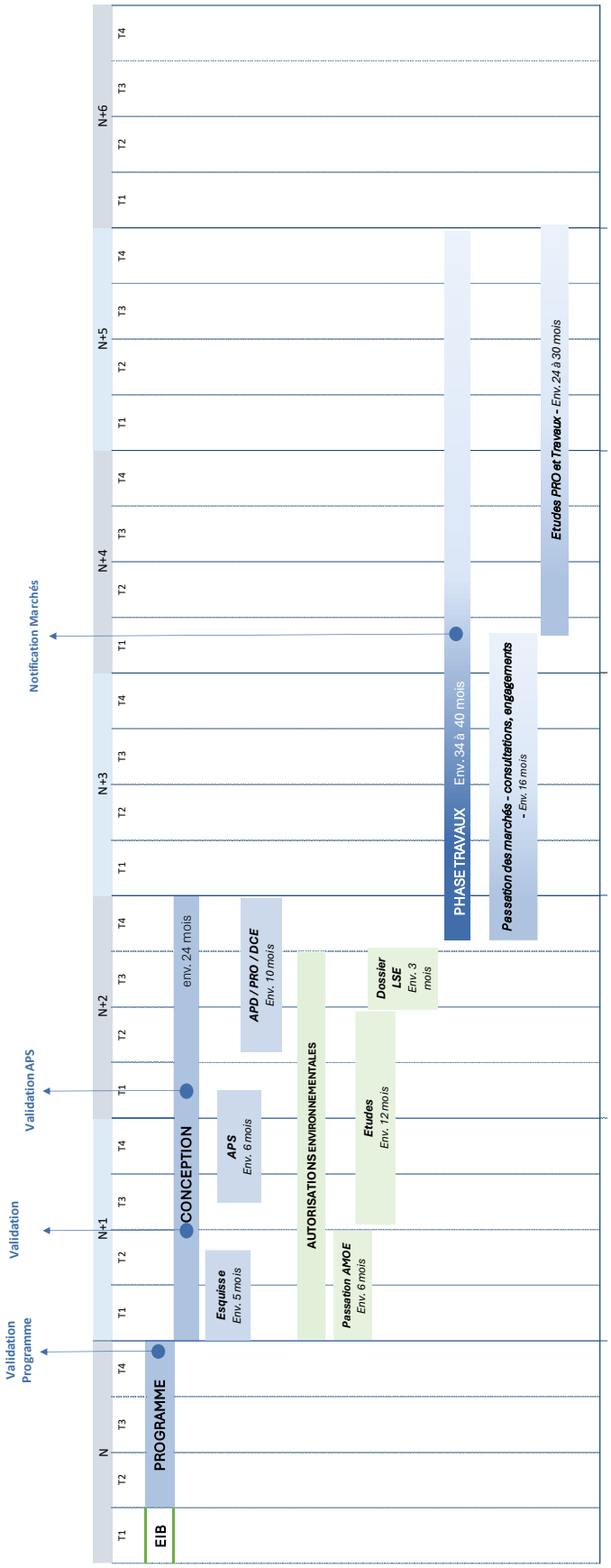
ANNEXES

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ACN	*Aircraft classification number* : nombre exprimant l'effet d'un avion sur une chaussée
AEP	Adduction d'eau potable
AESA	Agence européenne de sécurité aérienne
AIP	*Aeronautical information publication* : publication d'information aéronautique
ARP	*Airport reference point* : point de référence de l'aérodrome
ASDA	Distance utilisable pour l'accélération-arrêt
ATA-SM	Avion de Transport et d'Assaut du Segment Médian
ATT	Atterrissage - arrivée
AVSIMAR	Programme Avions de Surveillance et d'Intervention Maritime
BA	Base aérienne
CBR	Indice portant californien
DCSID	Direction centrale du service d'infrastructure de la défense
DETALAT	Détachement Aviation Légère de l'Armée de Terre
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DIRCAM	Direction de la circulation aérienne militaire
EAM	Escale aérienne militaire
EIB	Expression initiale des besoins
EMAAE	Etat major de l'armée de l'air et de l'espace
EP	Eaux pluviales
EU	Eaux usées
GLIDE	Composant de l'aide à l'atterrissage ILS : émetteur au sol définissant un plan de descente
HIL	Hélicoptère Interarmées Léger
HMT	Hangar métallo-textile
ICPE	Installations classées pour la protection de l'environnement
IFR	*Instrument flight rules* : règles de vol aux instruments
ILS	*Instrument landing system* : aide radioélectrique à l'approche finale et à l'atterrissage
LDA	Distance utilisable à l'atterrissage
LOCALIZER	Composant de l'aide à l'atterrissage ILS : émetteur au sol définissant un plan vertical contenant l'axe de piste pour un guidage en direction
MRTT	Muti-rôle tanker transport
NGR	Nivellement général de La Réunion
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMGWS	Largeur hors tout du train principal
PCN	*Pavement classification number* : nombre exprimant la portance d'une chaussée
PEB	Plan d'exposition au bruit
PLU	Plan local d'urbanisme
PSA	Plan de servitudes aéronautiques de dégagement
PSR	Plan de servitudes radioélectriques
QFU	Direction magnétique de la piste/sens d'utilisation de la piste
RESA	*Runway end safety aeras* : aire de sécurité d'extrémité de piste
RNAV	*Area Navigation* : navigation de surface
RVR	*Runway visual range* : portée visuelle de piste (visibilité au décollage)
SAG	Section Aérienne de Gendarmerie
SCOT	Schéma de cohérence territorial
SDA	Schéma directeur d'aménagement d'une base aérienne
SEA	Service des essences des armées
SHON	Surface hors œuvre nette
SIA	Service de l'information aéronautique
SID	Service d'infrastructure de la défense
SNIA	Service national d'ingénierie aéroportuaire

TGO	*Touch & go*
TODA	Distance utilisable au décollage
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage
VAC	*Visual approach and landing chart* : carte d'approche et d'atterrissage à vue
VC	Voie de circulation
VFR	*Visual flight rules :* règles de vol à vue
VOR	*VHF omnidirectional range* : radiophare omnidirectionnel VHF (balisage fournissant une indication de direction)
VRD	Voirie et réseaux divers
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

CALENDRIER PREVISIONNEL TYPE D'UNE OPERATION DE CONSTRUCTION D'UN HANGAR AERONAUTIQUE



Service national d'ingénierie aéroportuaire
82, rue des Pyrénées
75970 Paris Cedex 20

Tél. : 01 44 64 32 32