

**Arrêté n°2025-713 DEAL/MDDEE du 18 NOV. 2025
portant décision après examen au cas par cas en application de l'article R.122-3
du Code de l'environnement**

Le préfet de la région Guadeloupe,
préfet de la Guadeloupe,
chevalier de la Légion d'Honneur, officier de l'Ordre national du Mérite,

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-2 et R.122-3 ;

Vu le décret du Président de la République du 30 juillet 2025 portant nomination du préfet de la région Guadeloupe, préfet de la Guadeloupe, M. DEVIMEUX (Thierry) ;

Vu l'arrêté interministériel du 28 août 2025 portant nomination de M. Jean-Yves SAUSSOL en qualité de directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 02 octobre 2025 portant délégation de signature à M. Jean-Yves SAUSSOL directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de la Guadeloupe

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R.122-3-1 du Code de l'environnement ;

Vu le dossier de demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le numéro CC-2025-713/DEAL/MDDEE concernant le projet intitulé «Projet de modernisation et d'adaptation du terminal T1 (Madapt T1) de l'aéroport Guadeloupe Maryse Condé» reçu le 12 août et considéré complet le 27 août 2025 ;

Vu l'avis de l'agence régionale de santé en date du 16 octobre 2025 ;

Considérant la nature du projet dit « MadaptT1 » :

- qui consiste en la modernisation, l'adaptation et l'extension de capacité du terminal T1 de l'aéroport « Guadeloupe Maryse Condé» en prévoyant la création de 17 065m² de plancher dans le terminal T1 existant ce qui porte sa surface totale à environ 45 000 M², et qui comprend :

- L'agrandissement de la zone de contrôle de sûreté (PAF/PIF) ;
- Le redimensionnement et la relocalisation de la salle de livraison des bagages ;
- Le redimensionnement de la salle d'embarquement ;
- La mise en place d'un tri bagages centralisé ;

- La modernisation des installations techniques avec la création d'un bâtiment technique déporté ;
- La modification des bassins de rétention ;
- La réorganisation de la gare routière.

Étant précisé que le projet ne comprend pas la modification des pistes ni la création de stationnement complémentaires ;

- qu'il a pour objet d'atteindre les standards internationaux de qualité de service pour un aéroport et de confort pour les usagers, prendre en compte l'évolution des obligations réglementaires actuelles et futures au niveau du contrôle des flux de passagers et des bagages dans un contexte de plus en plus sécuritaire et répondre aux enjeux du territoire en termes de développement économique et touristique des îles de Guadeloupe ;
- qu'il nécessite préalablement aux travaux de construction, la démolition du bâtiment technique existant
- qu'il relève de la rubrique n°39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement ; Le coût du projet est estimé à 150 M€ ;

Considérant la localisation du projet :

- En zone « UF » zone aéroportuaire de la commune des Abymes, dans un secteur fortement anthropisé ; néanmoins les milieux humides encore présents assurent un rôle de corridor en contribuant au maintien d'une continuité écologique entre le Grand Cul-de-Sac Marin et les massifs forestiers des Grands-Fonds ;
- L'aire d'étude rapprochée n'intercepte aucun zonage de protection réglementaire ;
- En zone bleu clair du plan de prévention des risques naturels (PPRN) en vigueur pour un aléa liquéfaction.

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- En ce qui concerne le climat et les émissions de gaz à effet de serre (GES) :
 - Le projet engendrera une augmentation des émissions de GES directement liées aux phases travaux et d'exploitation de l'extension du terminal 1, des émissions indirectes liées au trafic aérien, au trafic terrestre et aux activités de la plateforme. Un bilan des émissions de gaz à effet de serre (BGES) a été réalisé (annexe 4 du dossier)
 - Afin de limiter ces émissions en phase travaux et en phase exploitation, la SAGPC s'engage à :
 - Limiter le poids carbone de la construction
 - Limiter les consommations énergétiques en phase exploitation
 - Mobiliser les énergies renouvelables et de récupération (EnR&R)
 - réduire des usages des unités auxiliaires de puissance
 - Déployer des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)
 - Raccorder certains postes de stationnement au système électrique 400 Hz
 - Augmenter le taux d'autoproduction à partir de panneaux photovoltaïques ;

- La Société Aéroportuaire Guadeloupe Pôle Caraïbes (SAGPC) s'engage également à :
 - Assurer le suivi environnemental de l'opération via la désignation d'un assistant à maîtrise d'ouvrage environnemental et la recherche d'une certification environnementale ;
 - Réaliser un suivi des consommations énergétiques via la mise en œuvre d'une gestion technique du bâtiment (GTB) ;
 - poursuivre la démarche de certification de la gestion des émissions de carbone de niveau 3+ (ACA3+).
- En ce qui concerne la ressource en eau et l'assainissement :
 - Il convient de signaler que deux forages sont implantés dans l'emprise de l'aéroport (RAIF 1 et RAIF 2). Le premier a fait l'objet d'un arrêté du 26 aout 2024 autorisant le prélèvement des eaux souterraines en vue de la consommation humaine. Cet arrêté définit entre autres les périmètres de protection du captage d'eau potable. Le projet devra en tenir compte ;
 - Les aménagements projetés se situent dans le périmètre autorisé de la plateforme aéroportuaire et en majorité sur des zones imperméabilisées. En outre, le réaménagement de la zone végétalisée dans la zone centrale de parking n'influera pas sur le principe et le dimensionnement du réseau pluvial existant autorisé ;
- En ce qui concerne le milieu naturel:
 - Le projet évite les secteurs sensibles (zonages d'inventaires ou de protection réglementaire et plusieurs mesures permettent de réduire les impacts en phase chantier notamment :
 - détermination et delimitation préalable des emprises de chantier ;
 - adaptation du calendrier des travaux aux cycles biologiques de la faune et adaptation des modalités d'intervention ;
 - mise en œuvre de dispositifs permettant de s'assurer de l'absence de rejets polluants dans le milieu naturel ;
 - mise en œuvre de dispositifs permettant de réduire les risques de propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) sur le site et en dehors ;
 - réalisation de prospection de chiroptères en amont de la démolition et mise en place d'un protocole d'exclusion en dehors de la période de reproduction en cas de présence avérée de chiroptères ;
 - assistance environnementale par un écologue afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre et l'efficacité des mesures ;

- En ce qui concerne les risques naturels (sismique, liquéfaction) :
En application du PPRN, une étude géotechnique a été réalisée afin de définir les paramètres à prendre en compte notamment pour le dimensionnement du bâtiment constituant l'extension du terminal 1 ;
- En ce qui concerne les nuisances sanitaires (bruit, qualité de l'air, déchets....) :
Le projet prévoit une augmentation de 35% du trafic passagers et 20% du nombre de mouvement d'avions entre 2024 et 2060 ce qui va engendrer une augmentation des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques. Afin de réduire ces impacts, le pétitionnaire s'engage notamment à :
 - maîtriser les plans de vol pour éviter les vols de nuit ;
 - réaliser un bilan des sources de pollution et des mesures régulières de la qualité de l'air autour de l'aéroport en partenariat avec Gwad'air
 - trier les déchets; rechercher un équilibre entre délais/remblais et réaliser un diagnostic ressources Produits, équipements, matériaux et déchets (PEMD) afin de préciser l'état des gisements existant et les quantités de déblais pouvant être réemployés et ou valoriser ;
- En ce qui concerne les effets cumulés :
 - Il convient de signaler que les incidences du projet sont susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants, en termes notamment d'émission de GES, de qualité de l'air et de nuisance sonores. En particulier sont concernés le projet photovoltaïque sur le délaissé de l'aéroport de Guadeloupe, l'aménagement du quartier de Perrin, l'extension des quais sur le site portuaire de Jarry et le projet de réalisation de technopôle « Audacia » et de ses accès routiers sur la commune de Baie-Mahault ;

Considérant l'obligation réglementaire de poursuivre l'élaboration du Plan climat air énergie territorial (PCAET) de Cap Excellence qui a fait l'objet d'une déclaration d'intention depuis 2019. Ce document doit aboutir à un programme d'actions élaboré en concertation avec les acteurs concernés par sa mise en œuvre, notamment avec la SAGPC et devra proposer les mesures complémentaires afin d'éviter, réduire ou compenser les impacts des projets sur le territoire en termes d'émission de GES et de qualité de l'air.

Considérant que l'aéroport dispose d'un plan d'exposition au bruit (PEB) daté de 1985 et que sa mise à jour est en cours par la Direction de générale de l'aviation civile (DGAC). Ce plan devra permettre d'évaluer les éventuelles mesures complémentaires qui seraient nécessaires de mettre en place sur le territoire impacté par les nuisances sonores ;

Considérant que le Plan climat air énergie territoriale (PCAET) et le plan d'exposition au bruit (PEB) sont soumis à évaluation environnementale et à ce titre feront l'objet d'un avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) ;

Considérant que les enjeux et les incidences du projet sur l'eau et les milieux aquatiques seront également traités dans le cadre de la mise à jour du dossier loi sur l'eau ;

Considérant qu'au regard de ce qui précède et de l'ensemble des éléments fournis par le pétitionnaire, les procédures qui seront mises en œuvre sont suffisantes pour prendre en compte les principaux enjeux identifiés ;

ARRÊTE

Article 1 - En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement et sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet intitulé « Projet de modernisation et d'adaptation du terminal T1 (Madapt T1) de l'aéroport Guadeloupe Maryse Condé» , objet de la demande n°CC-2025-713/DEAL/MDDEE **n'est pas soumis à évaluation environnementale**.

Cette décision vaut retrait de la décision implicite de soumission à évaluation environnementale en l'absence de décision dans le délai de 35 jours, à compter de la réception du dossier complet, prévue par le code de l'environnement.

Article 2 - La présente décision délivrée en application de l'article R.122-3 du Code de l'environnement ne dispense pas du respect des réglementations en vigueur ni des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis par ailleurs.

Article 3 - La présente décision sera publiée sur le site internet de la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la Guadeloupe.

Fait à Basse-Terre, le

Le préfet

Le Directeur Adjoint

Thierry SAGATHIER



Délais et voies de recours : La décision dispensant d'une évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours direct qu'il soit administratif, préalable ou contentieux et suspensif du délai de recours contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet."

