



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACNUSA

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES

**CREER LES CONDITIONS D'UNE
PERFORMANCE
ENVIRONNEMENTALE AUX
MEILLEURS STANDARDS
EUROPEENS**

**AEROPORT POLE CARAÏBES
(GUADELOUPE)**

Avril 2024

SOMMAIRE

Résumé	2
Liste des recommandations.....	3
I. Note de contexte.....	4
II. Organisation et objectif de la mission.....	5
III. Les principaux enseignements des rencontres menées en Guadeloupe	6
A. La perception des enjeux et des impacts sanitaires et environnementaux n'est pas une évidence aux yeux de tous.....	6
B. De l'avis des opérateurs, la performance environnementale pourrait être largement améliorée s'ils étaient mieux soutenus, challengés et accompagnés	6
C. La lisibilité et l'efficacité de la planification et de la programmation n'apparaissent pas évidentes.....	9
D. Un mix énergétique qui interroge	11
E. Les activités d'aviation générale font l'objet de peu d'attention environnementale..	12
F. Les effets cumulés du bruit et des polluants atmosphériques sur la santé humaine et la biodiversité dans l'archipel sont à prendre en compte	13
IV. Une approche réellement équilibrée de l'aéroport Pôle Caraïbes et des aérodromes secondaires de la Guadeloupe est nécessaire	14
Liste des personnes rencontrées.....	15
Annexes.....	16

RESUME

L'aéroport Pôle Caraïbes est une installation aéroportuaire d'importance vitale pour la Guadeloupe. Situé à proximité immédiate du Grand Port Maritime, il est le second poumon économique du territoire. La réduction des nuisances aéroportuaires n'est pas au cœur des préoccupations de la population riveraine qui est confrontée à d'autres préoccupations sanitaires et sociales. Les grandes collectivités territoriales, les opérateurs et les services de l'Etat ont cependant une conscience vive des enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques de l'archipel. Une démarche systémique attentive et nécessaire pour mieux connaître les sources d'émission, les supprimer, les réduire ou compenser leurs impacts. Elever la performance environnementale de l'aéroport pour le situer au niveau des meilleurs standards européens est un objectif crédible et réalisable à relativement court terme en mobilisant correctement les fonds structurels mis à disposition par l'Union européenne pour ses territoires insulaires et ultrapériphériques.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

1. Partager avec la Région, gestionnaire des fonds structurels européens destinés aux territoires ultrapériphériques, une vision stratégique sur les enjeux de la performance environnementale de l'aéroport afin de mobilisation optimale des fonds structurels européens pour le mettre aux meilleurs standards européens.
2. Mettre en place avec les organismes qualifiés les outils et systèmes de mesure du bruit et des polluants atmosphériques sur et autour de l'aéroport.
3. Programmer de manière concertée, avec les aéroports et compagnies concernées, les vols entre Paris-Orly et Pôle Caraïbes afin d'améliorer leur ponctualité et les risques de débordements nocturnes de part et autre de l'Atlantique.
4. Préciser le niveau de performance environnementale progressivement exigible des aéronefs pour opérer sur l'aéroport de Pôle Caraïbes.
5. Optimiser les procédures d'approche et de départ de l'aéroport pour réduire l'impact des aéronefs sur la santé humaine et la biodiversité. Garantir le respect des trajectoires en définissant les marges de tolérance par rapport aux procédures nominales
6. Publier les servitudes aéronautiques de l'aéroport et réviser son plan d'exposition au bruit pour éviter d'augmenter la population exposée à des seuils de bruit élevés et informer la population des normes techniques à respecter lors de la rénovation ou de la construction de nouveaux bâtiments.
7. Exploiter l'analyse territoriale du plan d'exposition au bruit pour évaluer le programme d'insonorisation des logements et établissements scolaires, sanitaires et sociaux qu'il serait souhaitable de mettre en place pour compenser les nuisances. Etablir un plan de financement de ce programme.
8. Susciter des projets locaux répondant au cahier des charges des projets finançables par la « compensation carbone » payée par les compagnies aériennes opérant en Guadeloupe.
9. Planifier avec les collectivités et acteurs concernés la transition écologique de l'aviation générale en Guadeloupe (aviation dite d'affaires ; hélicoptères ; aviation légère).

I. NOTE DE CONTEXTE

La société aéroportuaire « Guadeloupe Pôle Caraïbes » (SAGPC) dispose de deux terminaux T1 (vols long-courriers) et T2 (vols régionaux) mis respectivement en service en 1996 et 2014 dont la capacité cumulée est de 2,5 millions de passagers par an. Ce seuil a été franchi en 2019.

Les caractéristiques du trafic aérien sont singulières en raison de l'importance des échanges avec les aéroports d'île de France (Paris-Orly et, dans une moindre mesure, Paris- Charles de Gaulle)

La société aéroportuaire est titulaire d'une convention de concession de l'aéroport de Pointe à Pitre/Le Raizet jusqu'au 31/12/2052. L'aéroport est à lui seul un enjeu stratégique majeur pour l'archipel. Il fait l'objet d'attentes locales de diverses natures (développement économique et touristique du territoire, création d'emplois, transition énergétique et écologique, capacités de résilience face aux aléas climatiques dans les Caraïbes...) et sur le plan européen (vitrine de l'excellence au service du rayonnement du territoire au sein de la zone Caraïbes). Son positionnement en fait un aéroport de premier plan dont le développement a été ralenti ces dernières années en raison de la crise de la COVID 19). Il est engagé sur l'objectif zéro carbone à horizon 2050 et s'appuie sur l'engagement des compagnies aériennes européennes du secteur de l'aéronautique dans le cadre du projet Clean Sky, à diminuer de 75% leurs émissions de GES sur la même période.

L'aéroport est engagé dans la dynamique territoriale de l'établissement public intercommunal « Cap excellence » fréquemment cité à l'occasion de nos rencontres. Nos interlocuteurs font valoir la convergence des contributions des acteurs économiques et la qualité des discussions engagées par les collectivités territoriales avec la SAGPC, pour faire de la Guadeloupe un territoire de référence en matière de développement économique, et de qualité de vie respectueuse de ses populations et de son environnement.



II. ORGANISATION ET OBJECTIF DE LA MISSION

La mission conduite par le Président de l'ACNUSA Gilles Leblanc et Catherine Rivoallon Pustoc'h, membre du collège s'est déroulée entre le 19 et le 21 février 2024. Le programme des rencontres a été mis au point avec le représentant de l'Etat, ses services et ceux de l'aviation civile, le président du conseil de surveillance et le directoire de l'aéroport, le vice-président du Département, l'équipe municipale de la ville des Abymes, l'association Gwad'air, les sociétés d'assistances en escale, le service de navigation aérienne et les principales compagnies aériennes opérant en Guadeloupe. Il n'a pas été possible de rencontrer la Région, sollicitée.

Au-delà de la présentation des missions de l'ACNUSA, les sujets abordés ont porté sur les questions de nuisances aéroportuares dans leur globalité tant d'un point de vue des impacts bruit et polluants atmosphériques sur la santé et l'environnement, puis d'un point de vue technique dès lors qu'il a été fait mention des mesures du bruit et des polluants règlementés, des procédures de navigation aérienne, de la programmation des vols, de la planification des sols, des mesures d'accompagnement en l'absence de plan de gêne sonore (PGS) et des mesures de compensation carbone.

D'un point de vue global, la présence de l'aéroport situé au cœur de l'île, en proximité des habitations de la ville des Abymes, est plutôt bien perçue. L'aéroport est appréhendé comme étant un opérateur d'importance vitale, utile dans son quotidien, efficace dans son niveau de services et offrant la possibilité d'un rapprochement familial aisé entre le territoire et la métropole. Les auditions réalisées sur le terrain auprès des équipes du conseil municipal de la mairie des Abymes et du sous-préfet ont confirmé ce ressenti. L'aéroport fait –comme le grand port maritime- quasiment figure de patrimoine local. Ses vertus sont davantage mises en exergue que ses nuisances pointées du doigt. Les populations en parlent avec une certaine fierté comme étant un élément constitutif de la carte postale. Elles n'abordent pas en première intention ses inconvénients et ses impacts sur la santé et l'environnement ; ceux-ci sont moins bien appréhendés que ne le sont d'autres problèmes sanitaires et environnementaux (sargasses, dépôt de particules fines, etc.). Lorsque les populations abordent spontanément les impacts du bruit et des polluants, c'est pour évoquer la biodiversité (protection de la mangrove et du parc naturel marin) plus que la santé humaine.

Pour autant, ces remarques ont interpellé la mission qui a cherché à comprendre les raisons pour lesquelles ces problématiques de nuisances semblaient être écartées des discussions.



III. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DES RENCONTRES MENEES EN GUADELOUPE

A. LA PERCEPTION DES ENJEUX ET DES IMPACTS SANITAIRES ET ENVIRONNEMENTAUX N'EST PAS UNE EVIDENCE AUX YEUX DE TOUS

A certains égards la connaissance sur le territoire des enjeux portant sur les impacts liés aux nuisances sonores ainsi que ceux consécutifs à la qualité de l'air et aux émissions de particules sur la santé, l'environnement et la biodiversité, est souvent imprécise, peu qualitative, et semble être l'apanage d'une catégorie socio-professionnelle favorisée. Mais quand bien même l'information existe, elle n'est que très peu évoquée par les personnes travaillant au sein des infrastructures aéroportuaires et parmi les riverains, ce qui interroge la mission sous plusieurs aspects :

- Est-ce par crainte éventuelle de devoir considérer que les activités aéroportuaires sont, pour partie, co-responsable de ses émissions ?
- Est-ce par inquiétude diffuse de devoir subir un jour prochain une diminution de l'activité aéroportuaire issue d'une programmation à la baisse du nombre de ses vols ?
- Est-ce par crainte de perdre des parts de marché au profit des aéroports ou des territoires concurrents situés dans la zone Caraïbes ?
- Est-ce par appréhension de risquer de générer de la tension sociale en raison d'une diminution des effectifs employés par le secteur aéronautique, voire une réaffectation des emplois ?
- Est-ce par inquiétude de ne plus pouvoir bénéficier d'un service de proximité pour les rapprochements familiaux ?
- Est-ce par crainte de ne plus pouvoir développer des programmes de constructions à proximité de l'aéroport ou sous les « couloirs aériens » sur des zones couvertes par un plan d'exposition au bruit trop ancien dont l'application souffre d'un manque de suivi et dont la révision a été interrompue ?

Pour répondre à l'ensemble de ses questions, la mission s'est attachée à entendre différents avis afin d'éclairer son analyse et ses recommandations, sans mettre en avant des points de blocage pour lesquels une acculturation à la compréhension des enjeux sanitaires et sociaux est à préciser et à organiser.

B. DE L'AVIS DES OPERATEURS, LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE POURRAIT ETRE LARGEMENT AMELIOREE S'ILS ETAIENT MIEUX SOUTENUS, CHALLENGES ET ACCOMPAGNES

Les membres du directoire de l'aéroport s'inscrivent avant tout dans une démarche de reconquête des compagnies aériennes et des passagers de manière à alimenter l'économie du territoire. Ils sont conscients du chemin à parcourir et des obstacles à surmonter pour mettre l'aéroport aux meilleurs standards européens sur le plan environnemental comme ils l'ont fait sur le plan sécuritaire. Ils buttent actuellement sur le fait que la structure du trafic nécessite des investissements extrêmement difficiles à amortir sans subventions publiques. Les contraintes financières liées à la nécessité de disposer de subventions représentent une difficulté majeure, tant en terme d'objectifs que de consolidation des projets contributifs à la réalisation du futur projet stratégique. Ils ont le sentiment que la Région, gestionnaire des fonds structurels

européens disponibles, ne les challengent pas sur leurs performances opérationnelles et environnementales, préférant saupoudrer les crédits sur des projets dont elle espère des retombées électorales. Ils souffrent d'une absence de prises en compte des enjeux portuaires et aéroportuaires, tant sur le plan capacitaire que sur le plan environnemental. La comparaison faite avec les moyens financiers de l'Union européenne déployés en faveur d'autres aéroports à peu près similaires (Aimé Césaire en Martinique et Roland Garros à la Réunion) revient régulièrement dans les échanges et génère une incompréhension voire une certaine forme d'irritation qui vu du directoire s'apparente à un point de blocage majeur (voir note du président du directoire en annexe).

Les questions de nuisances sonores et de qualité de l'air sont importantes aux yeux de ce même directoire, mais n'apparaissent pas comme devant être identifiées de manière prioritaire dans le projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport validé par son Conseil de Surveillance en regard de ses difficiles et récurrentes questions de financement. Le directoire se déclare prêt à être challengé sur la qualité de son dossier en regard d'exigences de performances environnementales comme ont pu l'être le grand port maritime et l'aéroport Aimé Césaire en Martinique auxquels la Région gestionnaire, en partenariat avec le préfet, des fonds structurels européens a donné de la lisibilité pluriannuelle sur les subventions mobilisables pour leurs investissements, notamment leurs investissements « verts ».

La qualité des infrastructures et les outils mis à disposition des compagnies dans le cadre des escales ont été pris en compte par l'aéroport, dont certaines actions et évolutions d'organisation, pour répondre à leurs attentes et à celles de leurs clients (passagers ou chargeurs). Ces actions sont en revanche peu visibles voire pour certaines incomprises par leurs bénéficiaires dans la mesure où elles font l'objet de dysfonctionnements qui viennent dégrader le niveau de service. Deux exemples présentés au moment de la mission illustrent cette observation. Ils concernent les « passerelles passagers » et le « tapis bagages ».

Pour le cas des passerelles passagers, l'usage en a été suspendu suite à un accident suivi d'une enquête sans que l'aéroport ne puisse préciser à ses clients (assistants d'escale et compagnies aériennes) un délai prévisionnel de fin d'incident. Le constructeur de ces passerelles a connu plusieurs accidents ou presque accidents similaires sur d'autres aéroports et il a fallu du temps pour qu'il puisse lui-même s'engager vis-à-vis de l'aéroport. Faute de communication professionnelle, ses clients laissaient entendre qu'il avait dû acheter des passerelles au rabais ... ce qui n'est pas le cas mais la rumeur a eu ses effets délétères. Pour le cas du nouveau tapis bagages, trop grand pour rentrer dans le bâtiment qui n'avait pu être agrandi avant, il a dû être démonté pour être installé dans un nouveau hall au nord des deux halls opérationnels. En conclusion, cette opération provoque un retard dans le processus habituel de prise en charge des bagages, du fait d'une rupture de charge provoquée par un transport inhabituel sur quelques mètres supplémentaires, cassant de fait la fluidité des opérations et générant du temps d'attente. Pour cet exemple également, l'absence d'informations de la part de l'aéroport est vécue comme étant incompréhensible de la part des interlocuteurs auditionnés.

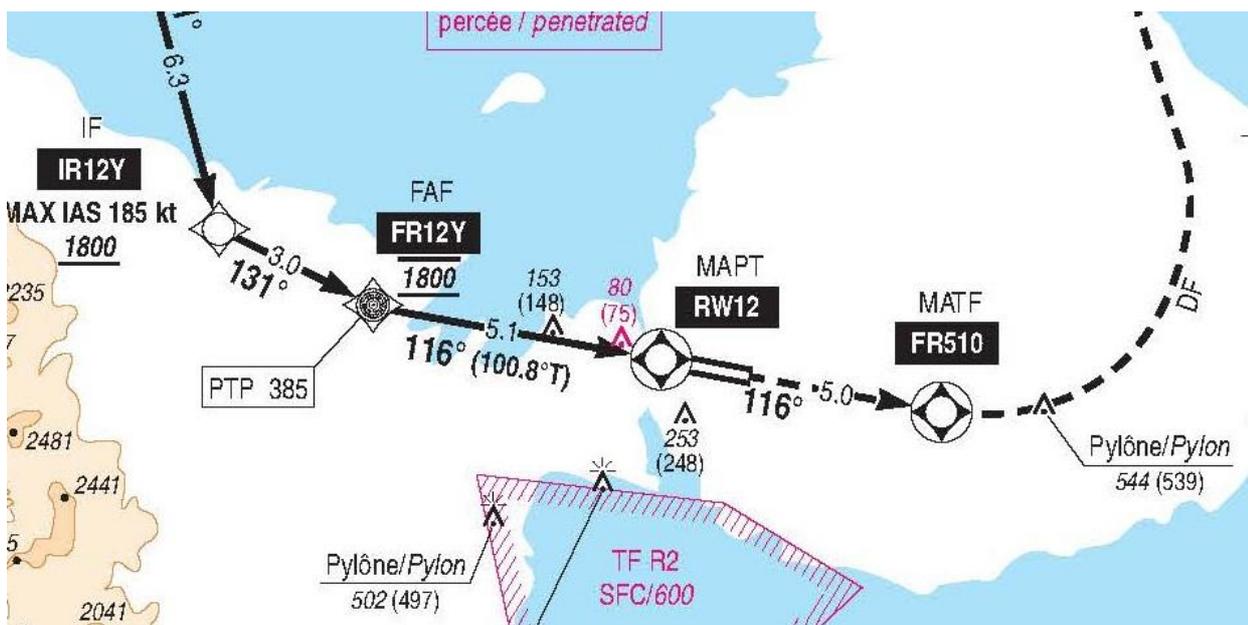
Alors que la société aéroportuaire a revu son programme d'investissements en tenant compte des enseignements de la crise sanitaire et des nouveaux objectifs européens pour ce qui est de la prise en compte des enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques dans le secteur des transports, elle est en manque d'interlocuteur lui permettant de mobiliser les fonds européens affectés aux régions ultrapériphériques. Ne pouvant raisonnablement réaliser son programmes d'investissements sans visibilité sur les subventions susceptibles de lui être accordées, elle est contrainte à revoir ses objectifs en maintenant et priorisant les éléments sécurité - sûreté et les éléments purement techniques, il importe à l'aéroport de pouvoir prendre en considération ces éléments sans pour autant négliger les sujets qui impactent en premier lieu les populations, à savoir les nuisances sonores et la qualité de l'air, tout en favorisant le dialogue et la concertation

locales et en veillant à mettre en place les mécanismes de compensation au profit des établissements publics, sanitaires, sociaux et logements privatifs concernés par les points noirs.

Les principales compagnies opérant sur l'aéroport de Pôle Caraïbes soulignent les causes des retards qu'elles subissent lors de leurs escales en raison de la saturation aux horaires critiques de la partie de l'aéroport dédiée aux aéronefs gros porteurs. Elles refusent cependant le dialogue avec l'aéroport sur la programmation de leurs arrivées et de leurs départs. Dans la période actuelle, il est clair que les compagnies aériennes opérant entre Paris-Orly et Pole-Caraïbes en Guadeloupe ou Aimé Césaire en Martinique attendent de connaître les mesures susceptibles d'être prises à Paris-Orly pour accepter de discuter leurs programmations. Elles sont en concurrence et leurs clients font souvent leurs choix en fonction des horaires proposés et des tarifs commerciaux. Il sera certainement nécessaire de mandater un médiateur, qui pourrait être le coordonnateur des vols, pour rechercher, en concertation avec les cinq compagnies et les trois opérateurs concernés, une programmation soutenable et satisfaisant aux contraintes des uns et des autres.

La plupart des compagnies opérant sur l'aéroport de Pôle Caraïbes sont parfaitement conscientes des enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques en Guadeloupe et dans l'ensemble des Caraïbes.

Elles ont bien engagé le renouvellement de leurs flottes avec des A350 900 et 1000, des A330neo et des ATR 500 ou 600 et aspirent à pouvoir opérer selon des procédures d'approche et de départ impactant le moins possible le territoire. Elles évoquent toutes les approches courbes en descente réellement continue depuis une altitude élevée pour réduire les impacts sur le parc marin où vivent de nombreuses espèces protégées et sur les habitants vivant à l'ouest de l'aéroport. Elles évoquent également les départs en seuil de pistes et la possibilité d'une montée plus rapide de leurs aéronefs pour réduire le bruit sur le territoire très peuplé situé à l'ouest des pistes. Les compagnies aériennes aspirent à un dialogue constructif avec le service local de l'opérateur national de la navigation aérienne sur les possibilités de modernisation des procédures. Elles considèrent souhaitable que des volumes de protection environnementale soient associés aux procédures les plus utilisées de manière à prévenir les risques de déviation intempestive des trajectoires nominales.



Carte AIP d'approche aux instruments de l'aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes (zoom de l'annexe C)

Les compagnies aériennes soulignent que les problèmes d'effectifs ou d'organisation du travail collectif rencontrés par le service local de la navigation aérienne conduisent de fait à un quasi couvre-feu qui ne dit pas son nom. En cas de retard, elles ne peuvent plus atterrir après 22h00 sans solliciter assez longtemps à l'avance une « dérogation » qui n'est accordée que jusqu'à 23h00 à condition que les effectifs de contrôleurs mobilisables le permettent. Cette situation est très pénalisante pour les compagnies qui doivent souvent dérouter leurs vols sur une autre île des Caraïbes pour les repositionner seulement le lendemain matin en Guadeloupe. Si cette situation devait durer, la mission s'interroge sur l'opportunité d'un couvre-feu avec possibilité de dérogations jusqu'à 23h00 afin de permettre une autre organisation du travail des contrôleurs. Une telle organisation serait plus simple pour les contrôleurs aériens puisqu'il suffirait d'une astreinte et plus prévisible pour les compagnies aériennes.

Certaines des compagnies aériennes opérant essentiellement entre la métropole et les territoires ultramarins rappellent leur souhait de pouvoir financer des projets en Guadeloupe au titre de la « compensation carbone ». Le directoire de l'aéroport est parfaitement conscient de l'intérêt de voir des projets locaux financés par des opérateurs du transport aérien. Il participe directement à des opérations de restauration de la mangrove sur le territoire qui lui est concédé et dans ses abords. Il a parallèlement sollicité la direction régionale de l'Office National de la Forêt afin que celle-ci mette au point des projets locaux répondant aux critères stricts qui permettent leur habilitation et leur financement au titre de la compensation carbone que les compagnies doivent payer. La mission considère important que l'Etat et la Région soutiennent et élargissent cette démarche pour orienter des financements sur des projets éligibles.

Au-delà des incompréhensions relatives aux difficultés rencontrées pour mobiliser les fonds structurels pour financer les investissements nécessaires, l'aéroport souligne l'absence de mobilisation des leviers que sont la planification des sols et la programmation des mesures d'accompagnement.

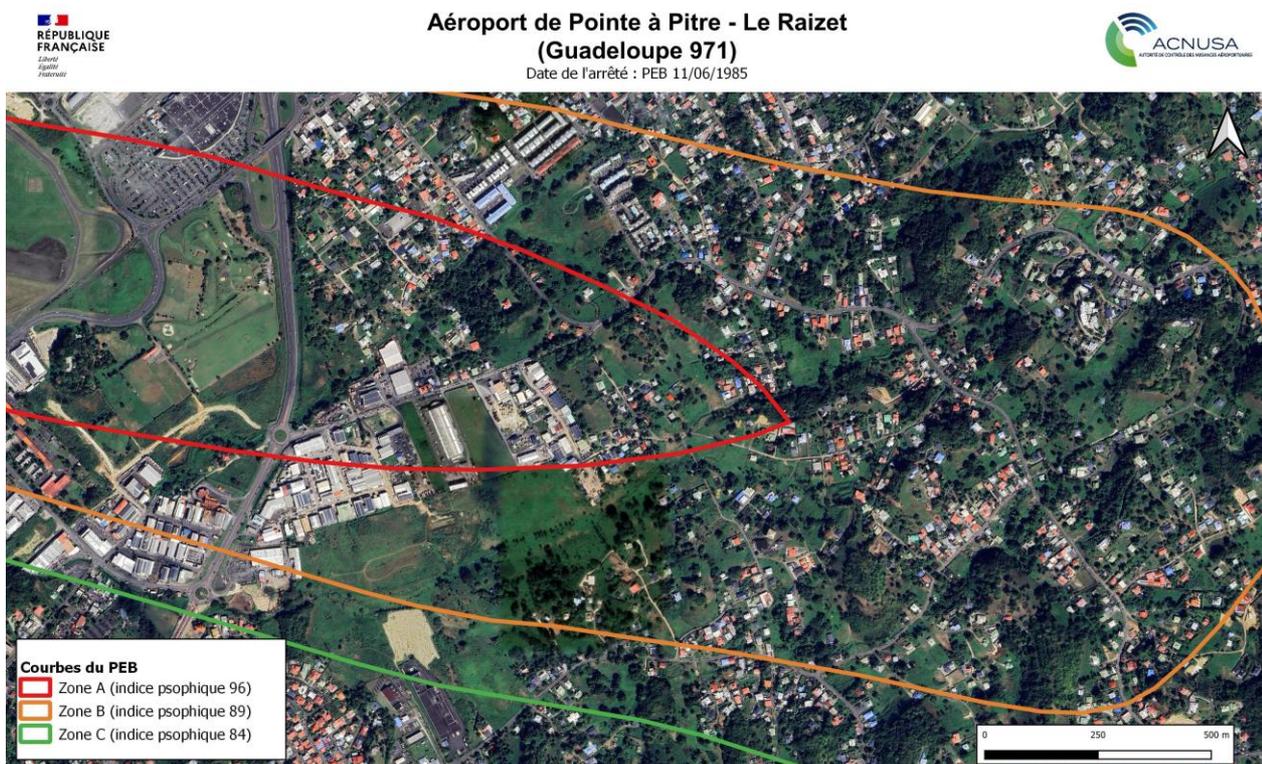
C. LA LISIBILITE ET L'EFFICIENCE DE LA PLANIFICATION ET DE LA PROGRAMMATION N'APPARAISSENT PAS EVIDENTES

La mission a observé qu'il n'existait pas de stations de mesure de bruit et, a fortiori, un système associant suivi des trajectoires et mesures du bruit. Le trafic de l'aéroport est inférieur au seuil à partir duquel un tel système est obligatoire mais la mission s'est interrogée sur l'opportunité de mettre en place un tel système de mesure, avec des financements européens de manière à améliorer les connaissances sur le bruit et ses impacts sur le territoire. La direction interrégionale de l'aviation civile Antilles-Guyane dispose bien de quelques stations mobiles mobilisables pour des projets ponctuels mais ces stations mobiles ne pourraient pas rendre les mêmes services que des stations fixes.

La mission a également relevé que l'Association Agréée pour la surveillance de la qualité de l'air n'avait pas encore été investie pour réaliser les inventaires des émissions portuaires et aéroportuaires. Elle a fait des propositions en ce sens pour l'aéroport de Saint Martin qui ne sont pas encore concrétisées. Elle se déclare prête à faire des propositions pour accompagner l'aéroport Pôle Caraïbes pour élaborer son inventaire des émissions et réaliser des campagnes de mesures à un rythme proportionné aux enjeux qui ne saurait dépasser cinq ans. La mission n'a pas pu identifier les difficultés éventuelles à réaliser cette action. Elle souligne que des accords ont pu être passés en Martinique sous l'égide de l'Etat et de la Région et recommande de s'inspirer de ce qui a été fait.

Les données environnementales (bruit/qualité de l'air local) doivent être rendues publiques. Non pour dénoncer la situation mais pour permettre à chacun d'apprécier la situation et son évolution.

L'aéroport souligne, à bon escient selon la mission, les difficultés créées par l'absence de publication des servitudes aéronautiques et de suivi du plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur depuis le 11 juin 1985. Il convient de relever que les hypothèses qui sous-tendent ce PEB n'ont pas été actualisées. Le préfet a donc prescrit, il y a plusieurs années, la révision du plan d'exposition au bruit. L'administration de l'aviation civile indique être prête à publier les servitudes aéronautiques et avoir réalisé les nouvelles cartes de bruit nécessaires à la révision du PEB. Elle justifie le blocage de la révision du PEB par une décision du Conseil d'Etat du 28 octobre 2021 ... Or cette décision reprise par le décret 2023-504 du 22 juin 2023 n'a fait qu'ajouter les PEB à la liste des documents de planification dont l'étude d'impact doit faire l'objet de l'avis d'une Autorité environnementale (Ae). Selon la mission, rien ne justifie d'avoir interrompu la révision du PEB de l'aéroport. L'obligation d'un avis de l'Autorité environnementale est une chance que l'administration doit saisir pour améliorer la qualité de ces plans à partir d'une analyse territoriale robuste.



Il importe en effet de ne pas se contenter de projeter sur le territoire des cartes de bruit issues d'une modélisation. Il est nécessaire de confronter cette modélisation à la réalité en procédant à une analyse territoriale. Il s'agit en effet d'éviter, pour des raisons sanitaires, d'augmenter la population vivant dans une zone où le niveau de bruit dépasse le seuil réglementaire (zone C), et de veiller à ce que les constructions d'établissements scolaires, sanitaires et sociaux, et des logements en zone dite D satisfasse aux normes d'isolation acoustique. La mission n'a pas pu vérifier la situation des grands projets évoqués par le sous-préfet de Fort de France par rapport aux cartes de bruit de la direction de l'aviation civile. Il s'agit aussi, le cas échéant de reloger les habitants de la zone B.

L'absence de documents portant servitudes d'urbanisme mis à jour montre toute la difficulté à pouvoir combiner les intérêts des parties concernées et bien que la réglementation existe, celle-ci n'est pas suivie des faits et laisse planer le doute sur la volonté des pouvoirs publics à protéger la santé des populations concernées. Les discours tenus de nombreux interlocuteurs justifient l'absence d'actions préventives par l'acceptabilité des nuisances aéroportuaires due, selon eux, au fait que les populations assimileraient baisse du trafic aérien et dégradation de la situation économique et sociale du territoire. Ils en prennent pour preuve l'absence d'associations de riverains de l'aéroport tout en concédant que les populations les plus impactées sont confrontées à de nombreuses difficultés économiques et sociales.

Les différents interlocuteurs locaux mettent en avant la vision, l'ambition et le projet de la Communauté d'agglomération Cap excellence. Les documents sur le projet territorial que nous avons pu consulter sont de bonne facture et laissent espérer que la Communauté d'agglomération sera appuyée par les collectivités de rang supérieur, l'Etat et l'Union Européenne, pour surmonter les différentes formes d'attentisme que la mission a observées.

La question des compensations des impacts sanitaires, environnementaux et climatiques des nuisances aéroportuaires a été abordée avec prudence. La crainte d'une nouvelle augmentation du prix des billets d'avions entre Paris et la Guadeloupe a conduit la plupart de nos interlocuteurs à soutenir que le transport aérien était tellement indispensable à l'archipel guadeloupéen qu'il n'avait pas besoin de compenser ses nuisances.

Plusieurs responsables sont cependant conscients de l'intérêt de faire émerger des projets locaux éligibles aux financements du mécanisme de compensation carbone mais, malgré la mobilisation de l'aéroport, de quelques universitaires et de l'ONF, aucun projet local n'a encore été habilité. Les compagnies aériennes opérant en Guadeloupe ne financent donc encore aucun projet local.

L'aéroport de Guadeloupe n'est, par ailleurs, pas soumis à l'obligation de mise en place d'un Plan de gêne Sonore (PGS) et les passagers au départ et à l'arrivée n'acquittent pas les centimes additionnels de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) qui permettrait de financer l'insonorisation des logements et des établissements scolaires, sanitaires et sociaux impactés par un niveau de bruit élevé. L'aéroport n'entre en effet pas dans le champ des dispositions législatives relatives à la protection des nuisances sonores en raison d'un nombre de mouvement d'aéronefs de plus de vingt tonnes inférieur à 20 000 par an (2018 : 27889 mouvements dont 15000 de moins de 20 tonnes). Les passagers des vols entre Paris-Orly et la Guadeloupe contribuent donc à financer les programmes d'insonorisation autour d'Orly mais ils n'y contribuent pas en Guadeloupe. La mission recommande d'inverser la logique administrative habituelle et de procéder à une analyse territoriale des besoins d'insonorisation des logements et des établissements situés en zone de bruit, puis de rechercher les sources de financement qui permettraient de réaliser le programme.

D. UN MIX ENERGETIQUE QUI INTERROGE

Sur la question des équipements consistant à demander à l'aéroport de fournir de l'électricité, la réponse du directoire est assez claire, elle s'appuie sur la réglementation en vigueur applicable aux territoires ultramarins qui ne les contraint pas à devoir basculer vers une énergie électrique qui serait de fait moins émettrice de polluants atmosphériques. Les postes au contact consistant fournir du 400Hz pour les avions qui escalent actuellement sont équipés, sans capacités supplémentaires à ce stade en raison de financement à trouver.

Le mix énergétique est une problématique récurrente pour les territoires ultramarins. Face à ses propres besoins, notamment pour une aérogare fortement consommateur pour sa climatisation, et à une demande également accrue de la part des assistants d'écales et des loueurs de véhicules, l'aéroport s'est inscrit dans une démarche de recours à une énergie décarbonée. Il stipule une clause d'usage et de renouvellement des matériels, véhicules et engins électriques dans ses cahiers des charges. Il a entamé des recherches et étudie les impacts de centrales photovoltaïques afin de recourir à la production et à l'usage d'énergie photovoltaïque sur son espace foncier. Il s'agit de tendre vers la généralisation d'ombrières sur ses différents parkings, d'installer des panneaux sur ses toitures et de créer une ou deux fermes photovoltaïques sur du foncier enherbé.

L'aéroport a équipé ses postes avion au contact de moyens de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance lorsque les aéronefs sont en escale conformément à ses obligations réglementaires. L'administration n'a cependant pas rendu l'usage de ces moyens de substitution obligatoire par les compagnies. Dans la mesure où les passerelles étaient neutralisées suite à un accident, la mission n'a pas pu constater si les compagnies limitaient au strict minimum l'usage de leurs moteurs auxiliaires durant le temps des escales. Pour des raisons louables d'économies d'énergie, nous avons pu constater que l'aéroport privilégiait l'utilisation du terminal régional, non équipé de moyens de substitution, en dehors des horaires d'escale des gros porteurs.

La transition écologique et énergétique de l'aéroport passe par des investissements. Comme la mission l'a déjà relevé, il est nécessaire que l'Etat et la Région, gestionnaire des fonds structurels européens, instruisent le plan d'investissements de l'aéroport, le fasse modifier s'il ne répond pas bien aux objectifs européens, et apportent les subventions nécessaires aux investissements.

E. LES ACTIVITES D'AVIATION GENERALE FONT L'OBJET DE PEU D'ATTENTION ENVIRONNEMENTALE

L'aviation générale joue un rôle non négligeable pour la desserte des îles de l'archipel guadeloupéen et pour les liaisons avec les pays de la zone Caraïbes. Elle utilise l'aéroport Pôle Caraïbes et les six aérodromes transférés par l'Etat aux collectivités territoriales (cinq au Département et un à une commune qui n'a pas les moyens de faire face à ses responsabilités d'exploitant). La mission n'a pas pu rencontrer les acteurs de ce secteur d'activités. L'administration de l'aviation civile n'évoque ce secteur que sous l'angle des sécurités techniques. Le représentant de l'Etat ne l'a évoqué que sous l'angle des transports publics illégaux et des transports privés utilisés pour des trafiquants. Il est probable que les exploitants des aérodromes d'aviation générale et les dirigeants d'aéroclubs habilités à faire de la formation aient une vision plus positive permettant de définir une voie pour assurer la transition écologique des activités d'aviation générale. Ce secteur est en effet le secteur de l'aéronautique qui pourrait faire le plus rapidement, au cours des prochaines années, sa transition avec des aéronefs de nouvelle génération et des pratiques respectueuses des territoires. Il serait certainement utile d'accompagner ce secteur pour en changer les pratiques et l'image. La dernière publication de l'ACNUSA consacrée à ce sujet pourrait utilement être exploitée à cet effet.

F. LES EFFETS CUMULES DU BRUIT ET DES POLLUANTS ATMOSPHERIQUES SUR LA SANTE HUMAINE ET LA BIODIVERSITE DANS L'ARCHIPEL SONT A PRENDRE EN COMPTE

Comme la mission l'a déjà relevé, il n'y a ni mesure de bruit et ni mesure de la qualité de l'air sur et autour de l'aéroport. Les collectivités et populations locales ne disposent donc pas de données publiques sur l'environnement sur et autour de l'aéroport. Le fait qu'elles semblent aujourd'hui peu concernées par le bruit et la qualité de l'air local ne justifie pas l'inaction.

Différentes personnes auditionnées nous ont fait part du caractère urgent à traiter ces questions pour le bien des populations, leur santé, l'avenir économique et l'attractivité du territoire, la préservation de l'environnement et de sa biodiversité. Les effets cumulés des nuisances sonores et de la pollution générée ont un impact direct, et constituent pour nombre d'entre elles « de vrais sujets à enjeux » pour le cœur de l'archipel et donc pour l'ensemble du territoire. Les communes des Abymes, du Raizet, et de Baie Mahault, l'ensemble des zones économiques en proximité de l'aéroport et certains territoires plus lointains situés sous les approches ou les départs des aéronefs sont les plus concernés. Ils représentent une fraction importante de la population du territoire dans la trace des aéronefs en descente et montée.

Le parc national marin, ainsi toute l'avifaune et ses zones de nidification, notamment pour les sternes (dont la sterne Dougall classée en danger critique par l'Union Mondiale de la Nature), sont également impactés.



IV. UNE APPROCHE REELLEMENT EQUILIBREE DE L'AEROPORT POLE CARAÏBES ET DES AERODROMES SECONDAIRES DE LA GUADELOUPE EST NECESSAIRE

Les compagnies aériennes opérant entre la métropole et la Guadeloupe ont consciences de leurs responsabilités vis-à-vis des territoires ultra-marins et elles ont le soutien des pouvoirs publics, notamment pour ce qui est du renouvellement de leurs flottes par des aéronefs de dernière génération. La société d'exploitation de l'aéroport Pôle Caraïbes est également consciente de ses responsabilités sociétales mais elle se trouve en difficultés pour faire face aux investissements nécessaires pour sa transition écologique. L'absence de vision partagée entre l'Etat et les pouvoirs publics locaux des enjeux stratégiques de la transition écologique du grand port maritime de la Guadeloupe et de l'aéroport Pôle Caraïbes est un handicap pour le territoire. Ces deux grandes infrastructures appartenant à l'Etat sont situées au cœur du territoire et en constituent les poumons économiques. Il pourrait être opportun de rapprocher leurs gouvernances. Il serait également opportun d'examiner pourquoi la mobilisation des fonds structurels européens ne permet pas de mettre la performance environnementale de l'aéroport aux meilleurs standards européens.

L'aéroport est une infrastructure d'importance vitale pour le territoire et le transport aérien est essentiel pour ses liaisons aux pays voisins et aux pays européens, notamment à Paris. La cartographie de ses différents trafics correspond à celle des relations économiques et sociales de la Guadeloupe.

Mettre l'aéroport Pôle Caraïbes aux meilleurs standards européens en matière environnementale est un enjeu stratégique pour renforcer l'attractivité et le développement de la Guadeloupe dans la région Caraïbes.

Il s'agit, de manière assez classique, de :

- Réduire les émissions à la source (modération du trafic, performances environnementales des aéronefs autorisés à opérer, renouvellement des véhicules et engins de piste, etc.),
- Moderniser les procédures opérationnelles de navigation aérienne en approche de l'aéroport, au roulage, au décollage et en montée,
- Planifier l'usage des sols et programmer les mesures de compensation utiles,
- Le cas échéant, restreindre l'exploitation de l'aéroport par des mesures réglementaires telles qu'obligation de respecter les volumes de protection environnementales associés aux procédures d'approche et de départ, exigences de performances environnementale des aéronefs autorisés à opérer, couvre-feu, etc.

La mise en œuvre d'une démarche systémique associant les opérateurs (société d'exploitation aéroportuaire, compagnies aériennes, assistants d'escale et autres services aux passagers et/ ou aux aéronefs, service local de contrôle aérien) et les pouvoirs publics devrait permettre de faire face aux enjeux sanitaires, environnementaux et climatiques. Une approche réellement équilibrée contribuera à la prévention des crises que peut connaître la Guadeloupe.

La mission recommande de forger une vision partagée entre l'Etat et la Région, en mobilisant les Conseils de Surveillance du Grand Port Maritime et de l'Aéroport Pôle Caraïbes, et s'appuyant sur les meilleures pratiques des régions ultrapériphériques de l'Union européenne de manière à pouvoir challenger les opérateurs et les pouvoirs publics locaux afin de tendre rapidement vers le niveau d'excellence qui apparaît accessible.

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

Société Aéroportuaire Guadeloupe Pôle Caraïbes

- M. Pierre Caussade, Président du Conseil de Surveillance
- M. Alain Bievre, Président Directeur Général
- M. Jérôme Siobud, Directeur des opérations

Compagnie Corsair

- Mme Bazilet, Cheffe d'escale

Compagnie Air France

- M. Lionel Rault, Directeur régional
- M. Yves Gaudry, Chef d'escale

Compagnie Air Caraïbes

- M. Eric Michel, Directeur général
- Mme Sindy Arnell, Cheffe d'escale

Assistant d'escale Samsic

- M. Cédric Vogt, Directeur Guadeloupe

Service local de la navigation aérienne (opérateur national)

- M. Francis Preux, Chef de service

Association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air (Gwad'air)

- Mme Yasmine Morice, Adjointe à la directrice, responsable études

Département de la Guadeloupe

- M. Ferdy Louisy, Vice-président du Département, membre du Conseil de surveillance de l'aéroport Guadeloupe - Pôle Caraïbes
- M. Michaël Cerival, Conseiller technique, conseil départemental de la Guadeloupe

Ville des Abymes (Communauté d'agglomération Cap excellence)

- M. Fabert Michély, 1^{er} adjoint au maire en charge de la programmation des grands travaux, conseiller départemental du 2^{ème} canton
- Dr Pierre Thicot, Délégué à l'urbanisme
- M. Max Biabiany, Directeur général des services techniques
- M. Olivier Zami, Directeur général adjoint de l'aménagement du territoire
- Mme Catherine Ginier, Directrice du cabinet et de la communication

Préfecture de Guadeloupe

- M. Jean-François Moniotte, Sous-préfet de Pointe-à-Pitre

Direction de l'Aviation Civile Antilles-Guyane

- M. Yves Tatibouet, Directeur
- M. Patrick Pezzeta, Adjoint au directeur
- Mme Jeanne Flandrina, Adjointe à la déléguée territoriale Guadeloupe

ANNEXES

A. NOTE DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES RELATIVE AU PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL 1

Abymes, le 04/11/2023

AÉROPORT DE « GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES »
PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL T1

Préambule.

La Société Aéroportuaire « Guadeloupe Pôle Caraïbes » (SAGPC), titulaire de la convention de concession de l'Aéroport de Pointe à Pitre/Le Raizet jusqu'au 31/12/2052, sollicite les autorités, et en particulier le Conseil Régional, pour la prise en compte du « projet d'extension du Terminal T1.

« Guadeloupe Pôle Caraïbes » dispose de deux terminaux pour le traitement des passagers :

- Le Terminal T1, mis en service en 1996, et dédié au traitement des passagers long-courriers,
- Le Terminal T2, mis en service en 2014, et dédié au traitement des passagers régionaux.

La capacité nominale d'accueil et de traitement des Terminaux T1 et T2 cumulée, est de 2,5 Millions de passagers par an, niveau de trafic qui a déjà été atteint en 2019.

En prévision du franchissement imminent de ce seuil capacitif, la SAGPC avait engagé, dès 2017, des études de faisabilité, élaboré un programme d'extension du Terminal T1, et lancé un concours de Maîtrise d'œuvre (Architecte) attribué en Janvier 2020.

Cependant, durant les deux années de crise covid 19, le nombre de passagers traités ayant été divisé par deux, ce projet a été suspendu.

/***/

Nécessité de relance du projet d'extension du terminal T1 ...

Aujourd'hui, en 2024 le trafic est déjà revenu à près de 90 % du niveau de 2019, et la probabilité qu'il atteigne, voire dépasse le seuil capacitif des installations dès 2025, est très forte.

Plus ce seuil capacitif sera dépassé, plus les conditions d'accueil et de traitement des passagers vont se dégrader, en particulier en période de pointe, jusqu'à conduire la SAGPC à refuser tout trafic supplémentaire.

Dans de telles conditions, non seulement « Guadeloupe Pôle Caraïbes » ne sera plus capable d'assurer l'une de ses premières missions qui est d'accompagner la croissance du trafic, mais deviendra un frein à l'augmentation de ce dernier, et de ce fait une entrave au développement touristique, et donc économique du territoire.

Avec la reprise de la croissance du trafic, la « relance du projet d'extension du terminal T1 », est donc de nouveau d'actualité.

Contraintes financières nouvelles ...

Par rapport à la situation en 2020, la SAGPC doit faire face à deux contraintes ou données nouvelles sur le plan financier :

- **Le coût de la crise Covid, qui représente une perte sèche de 30 M€ de trésorerie, et une diminution de « CAF (Capacité d'Autofinancement) cumulée » de plus de 50 M€, entre la trajectoire financière de la société « avant », et « après » la crise covid 19.**
- **Le fort surenchérissement des coûts de construction, dans un contexte inédit de forte inflation depuis 2022.**

Révision du projet initial ...

Face à ces contraintes ou données nouvelles, la première initiative a été de revoir le projet initié en 2020, d'optimiser et de réduire les surfaces à construire, tout en respectant les objectifs capacitifs initiaux, ainsi que ceux de performance opérationnelle et de qualité de service.

A ce jour, ce projet « d'Extension du Terminal 1 » est désormais estimé à 150,00 M€ (Euros 2023).

Besoin de soutiens publics supplémentaires

Pour respecter les ratios d'endettement admissibles, le recours à un niveau de subventions affectées spécifiquement à cette opération « d'extension du Terminal T1 », à hauteur de 40%, soit 60 M€, s'avère désormais nécessaire.

Actuellement, et sur la base des subventions déjà acquises à ce jour, le programme d'investissements de la SAGPC sur la période 2023-2028 bénéficie d'un niveau de soutien publics de 9,5 %.

Avant notre passage sous le régime des sociétés aéroportuaires, c'est-à-dire avant 2014, le taux de soutien publics du programme d'investissements de l'aéroport était de 31,4 %.

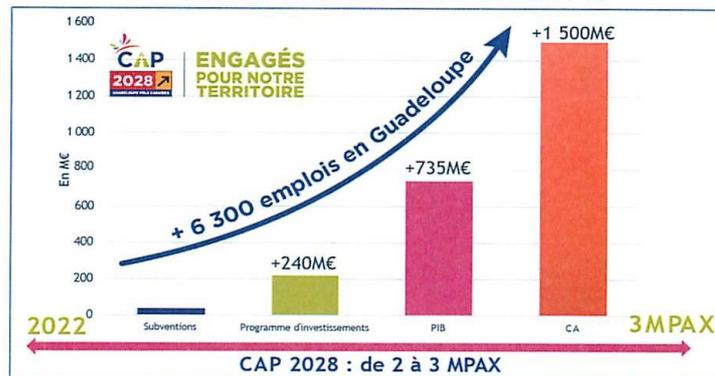
À titre de comparaison, les projets d'extension de capacité aéroportuaire en cours à la Réunion et aujourd'hui achevé en Martinique, et qui sont comparables au notre, ont bénéficié d'un taux de subvention (État et FEDER -Région), respectivement de 50% et de 40%, sur la base de coûts d'objectif comparables de l'ordre de 130 à 140,00 M€.

Il est donc crucial que la SAGPC puisse disposer, de soutiens publics supplémentaires afin d'être en mesure de porter de nouveau, le projet d'extension du Terminal T1, dans des conditions financières soutenables.

Impact économique, retombées en termes d'emploi pour le territoire ...

Grâce à cet investissement, la Guadeloupe sera en mesure d'accueillir tout trafic supplémentaire jusqu'à 3 millions de passagers par an, dont une majorité de touristes, qui vont contribuer à une augmentation du PIB de la Guadeloupe de + 735 M€, et qui vont injecter dans l'économie locale plus de 1,5 Md € supplémentaires (par rapport à l'année 2020), avec, à la clé, la création de 6.300 emplois à l'échelle du territoire, dont 480 au niveau de la plateforme aéroportuaire.

IMPACT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE « CAP 2028 » POUR LES ÎLES DE GUADELOUPE



B. RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES – SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES (JANVIER 2021)

Cour des comptes



S2021-0058

DEUXIÈME CHAMBRE

PREMIÈRE SECTION

OBSERVATIONS DÉFINITIVES

(Article R. 143-11 du code des juridictions financières)

LA SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE GUADELOUPE PÔLE CARAÏBES - COMPTES ET GESTION

Exercices 2014 et suivants

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés, a été délibéré par la Cour des comptes, le 8 janvier 2021.

En application de l'article L. 143-1 du code des juridictions financières, la communication de ces observations est une prérogative de la Cour des comptes, qui a seule compétence pour arrêter la liste des destinataires.

- [Consulter le rapport de la Cour des comptes](#)

C. CARTES AIP DE L'AÉROPORT GUADELOUPE POLE CARAÏBES

AIP
CAR/SAM/NAM

AD 2 TFFR IAC RWY12 RNP Y
04 NOV 21

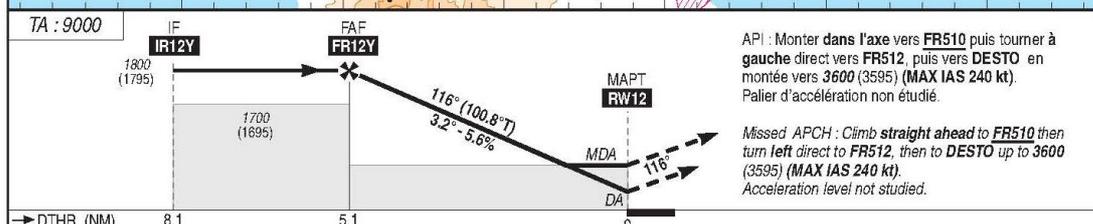
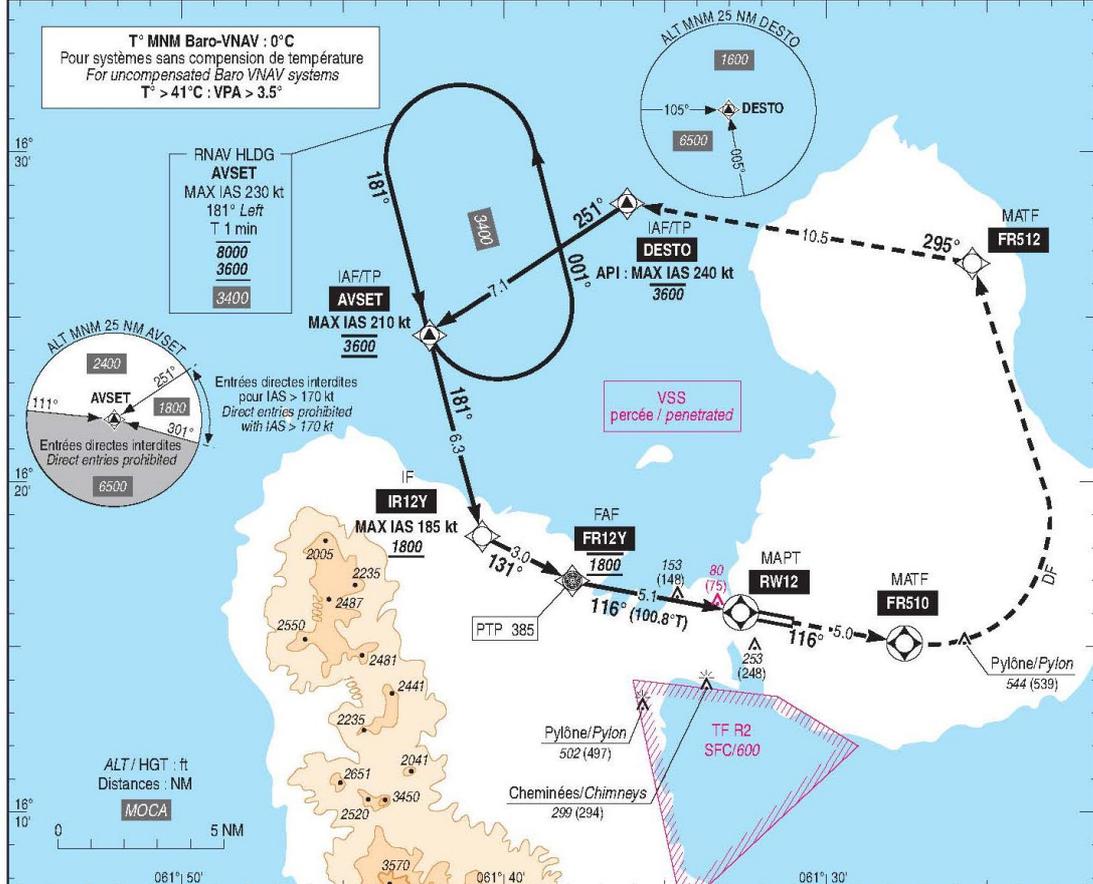
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

POINTE A PITRE LE RAIZET

ALT AD : 35, DTHR : 5 (1 hPa)

RNP Y RWY 12

ATIS RAIZET : 127.600 APP : RAIZET Approche/Approach 121.300 - 119.050 (s) TWR : RAIZET Tour/Tower 118.400	RNP APCH	TCH : 50	VAR 15°W (20)
---	-----------------	-----------------	----------------------



API : Monter dans l'axe vers FR510 puis tourner à gauche direct vers FR512, puis vers DESTO en montée vers 3600 (3595) (MAX IAS 240 kt).
Pallier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb straight ahead to FR510 then turn left direct to FR512, then to DESTO up to 3600 (3595) (MAX IAS 240 kt).
Acceleration level not studied.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT DTHR

CAT	LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling		DIST RW12				
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	5	4	3	2
A	260 (260)	1300	252		1500		700 (700)	1500		1750	1410	1070	730
B	270 (270)	1300	264	400 (400)	1500	395	710 (700)	1600		(1745)	(1405)	(1065)	(725)
C	290 (280)	1300	279		1800		900 (900)	2400					
D	310 (310)	1400	301		1800		940 (940)	3600					

Observations / Remarks : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5.

FAF - RW12	5.1 NM	70 kt 4 min 24	85 kt 3 min 38	100 kt 3 min 05	115 kt 2 min 41	130 kt 2 min 22	145 kt 2 min 08	160 kt 1 min 56	185 kt 1 min 40
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	820	905	1045



D. CARTE STRATEGIQUE DE BRUIT DE L'AÉROPORT GUADELOUPE POLE CARAÏBES ETABLIE SUR LA BASE DE TRAFIC DE L'ANNEE 2002



Crédits photo : SAGPC