



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Camopi (973)

n°Ae: 2016-101

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 7 décembre 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Camopi (973).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Barthod, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Philippe Ledenic, Serge Muller, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeld, Gabriel Ullmann.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Fabienne Allag-Dhuisme, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, François Letourneux, François-Régis Orizet, Eric Vindimian.

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par la direction générale de l'aviation civile, le dossier ayant été reçu complet le 5 octobre 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 14 octobre 2016:

- la ministre chargée de la santé,*
- le préfet de Guyane.*

Sur le rapport de Thierry Carriol, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

La collectivité territoriale de Guyane a saisi la direction générale de l'aviation civile (DGAC) d'un projet de transformation d'un aérodrome privé, situé sur le territoire de la commune de Camopi, en aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

Inscrit dans le schéma régional d'aménagement (SAR) de la Guyane récemment approuvé, cet aérodrome devrait accueillir un trafic de trois vols commerciaux hebdomadaires au moyen d'avions disposant d'une capacité maximale de 19 places. Il permettra ainsi d'offrir un mode d'accès alternatif au bourg de Camopi, qui n'est aujourd'hui accessible qu'au moyen de pirogues sur l'Oyapock.

Eu égard à la nature de l'autorisation sollicitée, l'étude d'impact se concentre sur les enjeux liés à l'eau, aux émissions de gaz à effet de serre et au bruit. Elle devra cependant être complétée ou modifiée sur certains aspects afin d'être conforme à la réglementation concernant les études d'impact.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet concernent :

- la sécurité de la population des villages de « Saint Soua » et de « Village Soleil » lors des opérations de décollage et d'atterrissage des avions ;
- les nuisances sonores lors des mouvements d'aéronefs ;
- l'augmentation de la fréquentation d'un site jusqu'à présent peu fréquenté et la maîtrise de son développement sur le moyen et long terme.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur la nécessité de compléter l'état initial, les moyens d'assurer la sécurité des populations avoisinant l'aérodrome lors des mouvements d'aéronefs et sur les impacts potentiels du projet sur la fréquentation du site et le développement d'activités.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

La collectivité territoriale de Guyane (973) a saisi la direction générale de l'aviation civile (DGAC) d'un projet de transformation d'un aérodrome privé², situé sur le territoire de la commune de Camopi, en aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

1.1 Présentation du projet et des aménagements projetés

Située en rive gauche de l'Oyapock, dans la zone de libre adhésion du parc amazonien de Guyane³, et frontalière du Brésil, la commune de Camopi compte environ 1 800 habitants répartis sur une superficie de 10 030 km², dont 800 habitants dans le bourg. Le village de Vila Brasil, sur l'autre rive du fleuve face au bourg, compte environ 300 habitants. Le bourg de Camopi ne se situe plus en zone d'accès réglementée⁴ depuis le 14 juin 2013.



Figure 1 : Localisation de la commune de Camopi (source : Wikipédia⁵)

Pour rejoindre la commune, le fleuve est, à l'heure actuelle, la seule voie véritable de communication existante. C'est la raison pour laquelle la collectivité territoriale de Guyane a souhaité promouvoir le mode aérien, conformément aux orientations du schéma d'aménagement régional (SAR) approuvé par décret du 6 juillet 2016⁶.

² Autorisé par arrêté préfectoral du 4 avril 1989.

³ La commune de Camopi a adhéré à la charte le 15 mai 2015 et le périmètre de la zone d'adhésion du parc amazonien de Guyane a été entériné par arrêté préfectoral du 28 août 2015. Le parc amazonien de Guyane avec le parc national du Tumucumaque, au Brésil, couvre une superficie de 7,2 millions d'hectares, soit le plus grand espace forestier tropical protégé au monde.

⁴ A l'exception des résidents et communautés d'habitants, les personnes voulant se rendre dans le sud guyanais doivent demander une autorisation à la préfecture. Ce dispositif de zone d'accès réglementé a été mis en place pour des raisons sanitaires, de sécurité et de respect des modes de vie des populations locales.

⁵ Par User:Kimdime69 — Travail personnel, CC BY 2.5, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1896854>

⁶ « En matière aéroportuaire, le SAR vise : (...) - le confortement des aérodromes de (...) Camopi (...) - la création de nouvelles lignes aériennes (ex : Cayenne-Camopi via St-Georges) » p. 251.

L'aérodrome est situé au nord du bourg de Camopi dont il est séparé par la rivière portant le même nom. Un camp de la Légion étrangère et une scierie, de même que deux villages (Saint Soua et Village Soleil), sont situés dans un périmètre proche, dans l'axe de la piste de l'aérodrome.



Figure 2 : Localisation de l'aérodrome de Camopi (source : Etude d'impact p. 15, à partir d'une source Géoportail de 2006). Le bourg de Camopi se situe à la confluence de la rivière Camopi et de l'Oyapock (en bas sur la photo) et le village de Vila Brasil en face, sur la rive droite de l'Oyapock

Le bétonnage, sur 1 000 mètres de long et 18 mètres de large, de la piste originellement en latérite, ainsi que l'aérogare ont d'ores et déjà été réalisés et respectivement achevés en septembre 2013 et avril 2015, ce que ne permet pas de comprendre la lecture du dossier s'agissant de l'aérogare⁷.

L'Ae recommande de mettre à jour, dans le dossier présenté, les mentions concernant les équipements réalisés et, dans ce cadre, de mentionner notamment la superficie du bâtiment de l'aérogare.

L'aérodrome n'est aujourd'hui quasiment utilisé que pour les seuls besoins de la défense nationale⁸ ; l'objectif de la collectivité territoriale est de l'ouvrir à la circulation aérienne publique en prévoyant trois liaisons par semaine⁹ vers Cayenne, au moyen d'avions de type LET 410 d'une capacité de 19 places, assurées par la société Air Guyane. Le dossier ne précise pas explicitement si les liaisons envisagées seront directes ou via l'aérodrome de Saint-Georges situé plus au nord, et actuellement fermé.

⁷ D'autres éléments devront également être actualisés, par exemple toutes les mentions se rapportant à la charte du parc, désormais approuvée (cf p. 21 et p. 28)

⁸ Une rotation par semaine en moyenne selon le dossier, réalisée au moyen d'appareils de type CASA CN 235.

⁹ Le dossier mentionne, en page 74, deux rotations par semaine ainsi que deux rotations par mois des aéronefs militaires, ce qui n'est pas cohérent avec les indications portées dans le reste du dossier.

1.2 Procédures relatives au projet

Le projet d'ouverture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est régi par les dispositions de l'arrêté du 22 octobre 1960 relatif à la composition du dossier à joindre à une demande d'autorisation de créer un aérodrome ou d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aérodrome existant. Le dossier constitué à cette fin a été adressé à la DGAC et est accompagné d'une étude d'impact¹⁰, qui porte à la fois sur les équipements réalisés et sur l'ouverture à la circulation aérienne publique. Le projet sera soumis à enquête publique.

L'autorisation d'ouverture à la circulation aérienne publique étant délivrée par la ministre chargée de l'aviation civile, également ministre chargée de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernent :

- la sécurité de la population des villages de Saint Soua et de Village Soleil lors des opérations de décollage et d'atterrissage des avions ;
- les nuisances sonores lors des mouvements d'aéronefs ;
- l'augmentation de la fréquentation d'un site jusqu'à présent préservé et la maîtrise de son développement sur le moyen et long terme.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

Le dossier comporte une présentation des différentes composantes d'un état initial en insistant plus particulièrement, compte tenu du contexte du projet, sur l'eau (souterraine et de surface), l'air, le bruit et les zonages environnementaux (ZNIEFF¹¹, notamment). S'agissant de l'air et du bruit, il mentionne les difficultés à dresser cet état initial dès lors qu'il n'existe, sur Camopi et sa région, aucune station de mesures publiques¹² de la qualité de l'air et de mesure du bruit.

Le maître d'ouvrage a fait le choix, assumé, de ne réaliser aucun inventaire de terrain faune-flore dès lors que le site n'a pas fait l'objet de travaux d'aménagement en dehors de la construction de l'aérogare aux dimensions limitées.

Une étude d'impact ne peut cependant, par nature, s'envisager sans que soit menée à bien une analyse de l'état initial. Celle-ci doit naturellement être proportionnée à l'importance du projet

¹⁰ Le bétonnage de la piste ainsi que la construction de l'aérogare ont fait l'objet de la même étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale (préfet de région) le 6 octobre 2015.

¹¹ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹² L'Ae ne souscrit pas à cet argument. L'absence de mesures publiques de la qualité de l'air et de mesure du bruit ne dédouane pas le maître d'ouvrage de la réalisation des études, y compris les campagnes de mesure, rendues nécessaires à l'élaboration du dossier d'étude d'impact lié à son activité.

mais l'absence d'enjeu concerné doit être vérifié et présenté à l'enquête publique. L'absence de réalisation de nouveaux travaux ne permet pas, par exemple, de préjuger de l'absence d'impact sur certains milieux liés à la fréquentation du site. L'Ae rappelle donc la nécessité, prévue par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, d'intégrer à l'analyse de l'état initial les éléments prévus par cet article.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier ne comporte pas d'analyse de recherche de variantes, ce qui peut se concevoir dès lors qu'en égard à la situation géographique enclavée du bourg de Camopi, le seul mode alternatif au fleuve pour y accéder est le mode aérien. L'enjeu concernant la localisation de l'aérodrome est, par ailleurs, limité dès lors que la piste en latérite préexistait et que toute autre localisation induirait une artificialisation nouvelle et des impacts potentiellement plus importants, compte tenu de la configuration du site.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Seuls sont mis en avant, dans le présent avis, les domaines sur lesquels l'étude d'impact appelle des observations ou nécessite d'être complétée ou améliorée.

L'étude d'impact prend en compte un nombre pour l'instant limité de rotations aériennes. Elle ne précise pas les perspectives d'évolution de trafic, ce qui apparaît pourtant nécessaire, notamment pour la complète information du public. L'ampleur de certains impacts est, en outre, susceptible d'en dépendre et concerne notamment les thèmes abordés ci-dessous.

2.3.1 Sécurité des personnes

Deux villages se situent aux deux extrémités de la piste : le village de Saint-Soua, de 80 habitants environ, à l'est, et le Village Soleil, d'une douzaine de personnes, à l'ouest. Le dossier ne décrit pas les problématiques de sécurité aérienne que les localisations de ces villages peuvent éventuellement engendrer et ne présente aucune mesure destinée à préserver la sécurité des personnes, alors que ces villages se situent dans l'axe de la piste, à moins de 200 mètres de ses extrémités.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les risques éventuels encourus par les populations présentes au voisinage immédiat de la piste ainsi que les mesures qui seront prises, si cela s'avérait nécessaire, pour assurer leur sécurité lors des mouvements d'aéronefs.

2.3.2 Bruit

L'étude d'impact propose d'appréhender les impacts du projet sur l'ambiance sonore du site en partant du postulat d'un niveau sonore en milieu forestier compris entre 35 et 45dBa et en extrapolant l'émission sonore du CASA CN 235 de l'armée de l'air, non connue, à partir des émissions sonores du LET L410 qui sera utilisé pour les vols commerciaux (1,5 fois les émissions de ce dernier).

L'Ae note que le dossier s'appuie, s'agissant du bruit, sur les dispositions de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE alors que les aérodromes sont soumis à une réglementation spécifique en la matière. Il conviendra donc de mentionner les textes applicables en la matière, et de reprendre le dossier sur ce point.

Il n'en demeure pas moins que les niveaux de bruit au droit des villages de Saint-Soua et de Village Soleil lors des mouvements d'aéronefs seront très élevés du fait de leur proximité avec la piste, même si, en raison de la faible activité de l'aérodrome, les émergences sonores¹³ seront assez rares.

L'Ae recommande que des mesures d'émergences sonores soient effectuées avant et après mise en service de l'aérodrome afin d'évaluer les impacts des mouvements d'aéronefs et d'en tirer, le cas échéant, les conséquences en matière sanitaire, y compris en cas d'augmentation ultérieure du nombre de rotations hebdomadaires d'aéronefs.

2.3.3 Urbanisation

Sans méconnaître le contexte sud guyanais, l'Ae rappelle que l'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que toute étude d'impact d'infrastructures de transport doit comporter une analyse spécifique portant notamment sur les « *conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ainsi (...) qu'une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité* », analyses qui ne figurent pas dans le dossier présenté.

L'ouverture d'une ligne aérienne régulière, même limitée dans un premier temps à trois rotations hebdomadaires d'avions de capacité limitée, peut induire des répercussions sur la fréquentation du site et le développement d'activités que le dossier n'analyse pas alors que, potentiellement, il pourrait s'agir d'un enjeu aux implications multiples et de moyen ou long terme¹⁴.

L'Ae recommande d'analyser les impacts de l'ouverture de l'aérodrome de Camopi à la circulation aérienne publique sur la fréquentation du site et le développement potentiel d'activités.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique est absent du dossier présenté à l'Ae. Il devra être joint au dossier conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

L'Ae recommande, par ailleurs, de prendre en compte dans le résumé non technique qui sera joint au dossier les conséquences des recommandations du présent avis.

¹³ L'article R. 1334-30 du code de la santé publique, qui ne s'applique pas directement aux aéronefs, permet de donner une idée des niveaux de bruit susceptibles de créer des troubles de voisinage. ce seuil est de 5 dB(A).

¹⁴ Entre 2007 et 2013, le nombre de passagers sur les lignes aériennes à l'intérieur de la Guyane a cru de plus de 50%, passant de 32 000 à 48 500 passagers (source : France-Guyane - Edition du 2 avril 2015).