

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le

Note sur la consultation du public concernant le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé

En application de l'Article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé fait l'objet de la présente consultation du public.

1. Contexte :

En 2018, l'aéroport de Beauvais-Tillé a accueilli 3,78 millions de passagers, le classant au 10^e rang des plateformes françaises. Le trafic s'établit autour de 28 000 vols annuels. La très grande majorité de ces vols est effectuée par la compagnie Ryanair dont les avions relient l'aéroport de Beauvais-Tillé avec les principales régions européennes.

Dans un environnement européen concurrentiel, afin de consolider l'attractivité de l'aérodrome de Beauvais-Tillé, de contribuer au développement de l'économie locale et à la créations d'emplois induits, la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), gestionnaire de l'aéroport, souhaite créer les conditions d'accueil d'avions basés par les compagnies aériennes. L'établissement d'une base d'exploitation consiste à faire stationner les avions la nuit sur l'aéroport et à doter celui-ci d'une unité de maintenance des aéronefs.

Les avions affectés à une base d'exploitation effectuent des vols en fin de soirée, pour un retour à la base, et en début de matinée, pour la quitter.

La compagnie Ryanair souhaite baser rapidement trois de ses avions sur l'aéroport de Beauvais-Tillé et y implanter une unité de maintenance.

Pour l'aéroport, cette base apporterait une croissance durable du trafic passager dans les prochaines années. Après plusieurs années de baisse d'activité (le trafic s'établissait à 4,33 millions de passagers en 2015), la création de la base et les vols supplémentaires qu'elle engendrerait devrait permettre l'arrivée de 2 millions de passagers supplémentaires d'ici 4 ans. Selon une étude du Cabinet BIPE Advisory pour l'aéroport, cette mesure pourrait créer jusqu'à 1 800 emplois.

Pour les compagnies aériennes cependant, l'attractivité d'une base d'exploitation est garantie à l'unique condition que les aéronefs qui y sont rattachés puissent s'y poser sans contraintes excessives, notamment la nuit, afin de palier les aléas d'exploitation ayant un impact sur la ponctualité des vols.

Actuellement, en application de l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction de l'aérodrome de Beauvais-Tillé, il est impossible pour un avion d'atterrir et de décoller entre minuit et 5 heures du matin. Les avions dont les atterrissages ou les décollages sont programmés avant minuit et qui, pour des raisons diverses (tenant à l'exploitation d'autres plateformes, au contrôle aérien ou à la météorologie), arrivent après le déclenchement du couvre-feu ne peuvent se poser sur l'aéroport de Beauvais-Tillé : ils sont obligés de se détourner et d'atterrir sur des aérodromes situés à plusieurs centaines de kilomètres.

La SAGEB a donc demandé que les avions effectuant le dernier vol de la journée sur l'aéroport de Beauvais et partant le lendemain puissent atterrir après l'heure d'entrée en vigueur du couvre-feu.

La Direction générale de l'aviation civile a accepté d'envisager des dérogations aux actuelles mesures de couvre-feu en veillant à encadrer strictement leurs conditions d'octroi pour limiter au maximum d'éventuelles nuisances sonores pendant la plage de couvre-feu.

2. Présentation du projet d'arrêté soumis à la consultation du public.

Le projet d'arrêté soumis à la consultation du public prévoit ainsi qu'il sera uniquement possible d'accorder des dérogations, au cas par cas, autorisant les atterrissages après le début du couvre-feu si les conditions suivantes sont toutes réunies :

- **les dérogations ne s'appliqueront qu'aux vols réguliers de transport de passagers**, les vols de fret ou de positionnement à vide sont exclus du dispositif ;
- **les dérogations ne concerneront que les aéronefs les plus performants d'un point de vue acoustique** : seuls seront autorisés à solliciter une dérogation les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes mentionnées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 ayant une marge cumulée par rapport aux exigences de certification sonore de cette norme égale ou supérieure à 13 EPNdB ainsi que les aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 4 et au chapitre 14¹ ;
- **les dérogations ne seront attribuées qu'aux aéronefs dont l'arrivée était programmée avec une marge de sécurité suffisante (une heure minimum) par rapport à l'heure du couvre-feu. Ces dérogations ne seront attribuées qu'aux avions arrivant avant le couvre-feu et repartant le lendemain**, plus précisément aux aéronefs dont le dernier atterrissage était programmé entre 21 heures et 23 heures et dont le décollage est prévu le lendemain après 5 heures. En application de cette disposition, les avions programmés entre 23 heures et minuit ou ceux programmés après 21 heures et devant repartir de Beauvais dans la foulée, qui ne

¹ L'Organisation internationale de l'aviation civile a établi un classement des aéronefs selon leur performance acoustique. La performance acoustique de l'avion est mesurée lors de l'atterrissage, du décollage et du survol. Ces mesures permettent d'obtenir sa marge de bruit cumulée. Les avions appartenant au Chapitre 3 sont ceux certifiés entre 1977 et 2006. Ceux d'entre eux possédant une marge de bruit d'au moins 13 EPNdB sont les plus performants acoustiquement. Les avions des Chapitre 4 (avions certifiés entre 2006 et 2017) et 14 (avions certifiés à compter de 2018) satisfont à des normes de bruit toujours plus contraignantes.

pourraient pas se poser avant le déclenchement du couvre-feu ne seraient pas autorisés à atterrir.

Les avions qui ne satisferont pas l'ensemble des critères de l'arrêté ne seront pas autorisés à se poser sur l'aéroport de Beauvais-Tillé après le déclenchement du couvre-feu. Ils devront se poser sur un autre aéroport.

Il est proposé que ce dispositif revête un caractère temporaire : les dispositions du projet d'arrêté sont valides trois ans à compter du 1^{er} janvier 2020, date de leur entrée en vigueur.

Afin de garantir une parfaite information des riverains, il est prévu que chaque année, les services de la DGAC présentent un bilan des mouvements effectués durant le couvre-feu à la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Ce bilan sera rendu public.

Par ailleurs, la possibilité de se poser, sous certaines conditions, après l'entrée en vigueur du couvre-feu réduira les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation : seront ainsi évités des déroutements vers des aéroports situés à plusieurs centaines de kilomètres de l'aéroport de Beauvais-Tillé, le rapatriement des passagers vers leur point d'arrivée initialement prévue en bus ainsi que le repositionnement à vide des avions sur leur aéroport de départ le lendemain.

3. Avis rendus sur le projet d'arrêté soumis à la consultation du public.

Le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé a été soumis à l'avis de la Commission consultative de l'environnement de la plateforme le 30 août 2019. La Commission consultative de l'environnement a demandé que figure, dans le projet d'arrêté, à la fin de l'article 2, la disposition suivante : « Le reste des dispositions de l'arrêté du 25 avril 2002 susvisé demeure inchangé ». Sur le fondement d'un texte ainsi modifié, les membres de cette commission se sont prononcées en faveur de l'arrêté (16 voix pour, 9 contre).

Le projet d'arrêté a également été soumis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. L'Autorité a rendu un avis négatif consultable à l'adresse suivante : https://www.acnusa.fr/uploads/media/default/0001/02/1401_2019-26-projet-darrete-modifiant-larrete-du25avril2002-portant-restriction-dexploitation-de-laerodrome-de-beauvais.pdf

Si l'ACNUSA reconnaît le bienfondé d'ouvrir restrictivement la possibilité d'atterrir après l'entrée en vigueur du couvre-feu, elle fonde son avis négatif sur deux arguments :

1. Les performances acoustiques permettant de privilégier les avions les plus silencieux devraient être jugées non pas sur la marge acoustique de l'avion, mais sur leur niveau de bruit à l'atterrissage ;
2. La plage de restriction d'exploitation devrait être modifiée et devrait couvrir la période de 22 heures à 7 heures et le seuil de marge acoustique devrait être fixé à 13 EPNdB.

Or, dans le cas particulier de l'aéroport de Beauvais, l'établissement d'une restriction d'exploitation pour les avions dont le seuil de bruit est supérieur à 97 dB à l'atterrissage ne paraît pas adapté. En effet, les avions de la compagnie intéressée par l'établissement d'une base d'exploitation sur l'aéroport présentent tous un niveau de bruit à l'atterrissage inférieur à 97 dB quelle que soit leur marge cumulée (allant de 8 EPNdB pour les plus anciens à plus de 13 EPNdB pour les plus récents). La marge cumulée permet donc, rapportée au cas d'espèce, de mieux discriminer les aéronefs les plus récents et les moins bruyants. Une restriction fondée sur le niveau de bruit à l'atterrissage serait dans le cas étudié moins protectrice, notamment

dans les phases de décollage et de survol, que celle basée sur la marge acoustique cumulée et favoriserait des avions plus anciens.

Le second argument relatif au renforcement des restrictions d'exploitation sur les tranches 22 heures – 7 heures, n'a pas de rapport direct avec les dispositions du projet d'arrêté soumis à consultation qui vise à permettre d'atterrir à titre dérogatoire après l'entrée en vigueur du couvre-feu.