

Direction générale de l'Aviation civile

CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LE PROJET D'ARRETE PORTANT RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

En application de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé est soumis à la présente consultation du public.

*

1. Contexte

L'aéroport de Beauvais-Tillé est classé au 10^e rang des aérodromes français. En 2020, la plateforme a accueilli 1 258 018 passagers, pour un total de 9 667 mouvements d'avions commerciaux (contre 3 982 138 passagers et 23 934 mouvements commerciaux en 2019), dans un contexte de fort recul du trafic aérien au niveau international lié à la pandémie de Covid-19.

L'arrêté ministériel du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise) encadre les conditions de l'utilisation de l'aérodrome. En particulier, il instaure un couvre-feu interdisant les décollages et les atterrissages d'aéronefs entre minuit et 5h du matin.

La Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), exploitant de l'aérodrome, a souhaité que soit ouverte de manière limitée la possibilité d'octroyer des dérogations à ce couvre-feu, cette mesure constituant un besoin pour le fonctionnement d'une base d'exploitation sur l'aéroport. Une base consiste pour une compagnie aérienne à positionner des avions et des équipes au départ d'un aérodrome ; cette organisation conduit au retour en fin de journée des avions sur la base et à leur stationnement la nuit sur l'aéroport.

À cette fin, le ministre chargé de l'aviation civile a modifié les dispositions de l'arrêté du 25 avril 2002 susmentionné pour permettre, sous certaines conditions précises, des dérogations au couvre-feu. L'article 1^{er} de l'arrêté modificatif du 26 décembre 2019 permettant ces dérogations a été annulé par une décision du Conseil d'État du 9 juillet 2021¹. Le Conseil d'État a jugé que l'arrêté méconnaissait le principe de non-régression environnementale fixé par le code de l'environnement, faute d'avoir encadré le surcroît de trafic nocturne et faute d'avoir indiqué les motifs d'intérêt général justifiant les dérogations.

2. Objectifs du projet de texte

Le projet d'arrêté soumis à la consultation du public a pour objectif de réinstaurer les dispositions de l'article 1^{er} de l'arrêté du 26 décembre 2019 relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé, en tirant les conséquences de la décision d'annulation du juge administratif et des considérants de cette décision.

Il reprend les conditions d'octroi des dérogations qui figuraient dans l'arrêté du 26 décembre 2019 :

¹ CE, 9 juillet 2021, *Association de défense de l'environnement des riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé (ADERA)*, n° 439195

- les dérogations ne s'appliquent qu'aux vols réguliers de transport de passagers ;
- elles ne concernent que les aéronefs les plus performants sur le plan acoustique, certifiés conformément au chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI avec une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB et ceux certifiés conformément au chapitre 4² ;
- elles ne peuvent être attribuées qu'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 outre, il ajoute de nouvelles conditions encadrant l'octroi et le nombre des dérogations au couvre-feu, afin de limiter strictement le surcroît de trafic aérien nocturne qui pourrait en résulter :

- seuls les vols opérés par des aéronefs subissant un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur peuvent se voir octroyer une dérogation ;
- aucun vol ne sera autorisé à atterrir après 1h du matin ;
- le nombre de vols bénéficiant d'une dérogation est limité à 25 par année calendaire.

En complément, le projet d'arrêté explicite les motifs d'intérêt général, en l'occurrence des raisons environnementales ou d'ordre public, qui peuvent justifier ces dérogations au couvre-feu. Il précise en outre les critères permettant d'apprécier ces motifs d'intérêt général. Il s'agit notamment de l'évaluation des conséquences d'un refus de dérogation, en particulier dans les cas où il mènerait à un déroutement de l'aéronef sur un autre aéroport.

Par ailleurs, le projet d'arrêté prévoit des dispositions qui garantissent la bonne information du public sur les modalités de mise en œuvre de l'arrêté. Ainsi, la présentation d'un bilan annuel des vols ayant bénéficié d'une dérogation au couvre-feu est prévue devant la commission consultative de l'environnement (CCE). Ce bilan sera rendu public.

Le projet d'arrêté prévoit une mise en œuvre de ces dispositions pour une durée temporaire de trois ans à compter de leur date d'entrée en vigueur.

Conformément à la réglementation, ce projet d'arrêté est mis à la disposition du public pour une durée de 21 jours. La consultation publique fera l'objet d'une synthèse qui sera publiée sur le site du ministère de la transition écologique (rubrique transports), avec l'ensemble des observations reçues.

Enfin, le projet d'arrêté sera également transmis pour avis à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA).

² 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.