



Direction générale de l'Aviation civile

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

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. Il instaure notamment un couvre-feu interdisant les décollages et les atterrissages d'aéronefs entre minuit et 5h du matin.

Le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 25 avril 2002, qui a été soumis à la consultation publique, vise à instaurer la possibilité de déroger dans certains cas limitativement énumérés au couvre-feu, en tirant les conséquences de la décision du Conseil d'Etat du 9 juillet 2021 ayant annulé l'article 1^{er} de l'arrêté du 26 décembre 2019 relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé.

1. Contexte de la consultation

Le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé a été présenté à la commission consultative de l'environnement (CCE) le 1^{er} octobre 2021, qui a émis un avis favorable (16 votes pour, 9 votes contre).

En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté a ensuite fait l'objet d'une consultation du public du 27 octobre au 17 novembre 2021. La date de lancement de la consultation a été annoncée par voie d'affichage à la Préfecture de l'Oise et communiquée aux membres de la CCE par courrier électronique.

Le projet d'arrêté ainsi que les documents de la consultation ont été mis à disposition sur le site internet des consultations du ministère de la transition écologique : <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>, à la rubrique « Transports ». Les documents ainsi qu'un registre permettant de présenter des observations ont également été mis à disposition du public dans les locaux de la direction départementale des territoires (DDT) de l'Oise. Le public pouvait ainsi présenter ses observations en ligne ou dans un registre ouvert au sein de la DDT.

A l'issue de la consultation publique, le projet d'arrêté a été présenté au collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), le 8 décembre 2021. L'avis de l'Autorité – défavorable – est rendu public sur son site internet.

2. Chiffres de la participation

À l'issue de la consultation, 231 commentaires ont été répertoriés sur le site du ministère dédié aux consultations publiques. Ces commentaires correspondent à 284 contributions déposées, dont 53 ont été reçues plusieurs fois (même auteur et même commentaire).

Une seule observation a été déposée sur le registre mis à disposition du public dans les locaux de la direction départementale des territoires de l'Oise.

La consultation a donc recueilli 232 commentaires au total.

3. Répartition géographique des contributeurs

Certains commentaires contiennent des éléments permettant d'identifier la commune de leur rédacteur. Les observations émises se répartissent géographiquement de la manière suivante (par ordre alphabétique) :

- 2 sur la commune de Beauvais ;
- 1 sur la commune de Breuil-le-Sec ;
- 1 sur la commune de Crillon ;
- 1 sur la commune de Fourneuil ;
- 4 sur la commune de Laversines ;
- 1 sur la commune de Savignies ;
- 10 sur la commune de Tillé ;
- 1 sur la commune de Troissereux.

Par ailleurs, une personne indique habiter à environ 40 km de l'aéroport, sans indication de localité plus précise.

62 contributeurs s'identifient comme riverains, dont 23 indiquent une localisation précise dans un rayon de 5 km autour de l'aéroport.

4. Répartition par type de rédacteur

Certains contributeurs font état dans leur commentaire de leur qualité. Les types de contributeurs suivants ont ainsi pu être identifiés :

- 6 associations (5 associations de riverains et 1 association d'acteurs économiques) ;
- 5 élus (maires ou autres membres de conseils municipaux) ;
- 20 professionnels de l'aéronautique ;
- 62 riverains.

139 commentaires ne comportent pas d'indication sur la qualité du rédacteur.

5. Tableau récapitulatif des contributions

Sur les 232 commentaires, 99 font état d'une position en faveur du projet, 131 d'une position défavorable au projet et 2 commentaires ne peuvent être classés dans l'une ou l'autre de ces catégories.

Le tableau ci-dessous récapitule de manière synthétique les thèmes (en gras ci-dessous) abordés au sein des 232 commentaires reçus. Certains thèmes sont découpés en plusieurs sous-thèmes.

Il est à noter qu'un même commentaire peut aborder plusieurs thématiques : les 232 « commentaires » contiennent ainsi un total de 483 « expressions ». Le tableau indique le nombre d'expressions pour chacun des thèmes et sous-thèmes.

483 expressions, regroupées en 5 thèmes et 10 sous-thèmes	Nombre de commentaires concernés et pourcentages	
	Nombre	Pourcentage
Gestion des dérogations au couvre-feu	103	21%
Critères d'appréciation de l'intérêt général justifiant l'octroi de dérogations	63	13%
Encadrement des vols éligibles aux dérogations	21	4%
Limitation annuelle du nombre de vols pouvant bénéficier d'une dérogation	19	4%
Information du public sur les vols ayant bénéficié d'une dérogation	1	<1%
Impacts sur l'environnement	153	32%
Nuisances sonores liées au transport aérien	69	14%
Impact climatique du transport aérien	52	11%
Maîtrise des impacts environnementaux	27	6%
Impact du transport aérien sur la biodiversité	5	1%
Impacts socio-économiques	143	30%
Impact sur le développement économique régional	78	16%
Impact sur le cadre de vie, questions des nuisances au sol en périphérie d'aéroport	51	11%

Conséquences d'une croissance potentiellement non-maîtrisée du trafic aérien	14	3%
Impacts sur la santé	83	17%

6. Synthèse et prise en compte des observations du public

La synthèse des commentaires figure ci-après. Le thème de la gestion des dérogations au couvre-feu, dont les expressions concernent directement le projet d'arrêté, est traité en premier.

Il convient de préciser qu'un certain nombre de commentaires porte sur des thématiques générales ayant trait à l'environnement qui ne concernent pas directement le projet d'arrêté ayant fait l'objet de la consultation. Ces thèmes sont ensuite traités par ordre décroissant du nombre d'expressions.

a. Gestion des dérogations au couvre-feu

- Les critères d'appréciation de l'intérêt général justifiant l'octroi de dérogations

De nombreux contributeurs jugent que la proposition est équilibrée au regard des différents enjeux à concilier. Des commentaires mentionnent l'impact sur l'environnement occasionné par le rallongement des temps de vol consécutifs à un déroutement d'aéronefs. Les commentaires évoquent également le bilan carbone associé à l'organisation du rapatriement des passagers vers Beauvais, généralement par voie routière. Ces arguments sont perçus par les personnes qui les expriment comme permettant de justifier l'octroi ponctuel de dérogations.

À l'inverse, d'autres participants considèrent que le projet sert les intérêts privés d'une compagnie aérienne ou ceux de l'exploitant d'aéroport. Plusieurs commentaires estiment en particulier que la notion d'ordre public est trop vague pour justifier d'un intérêt général ou renvoie à des considérations ayant davantage trait au fonctionnement opérationnel de la compagnie aérienne. Quelques rares commentaires qualifient les dérogations de « cadeau » voire de « subvention indirecte ».

Certains contributeurs proposent des alternatives à l'octroi de dérogations, permettant un maintien strict du couvre-feu. Plusieurs commentaires évoquent ainsi l'annulation des vols susceptibles d'atterrir en retard pendant le couvre-feu, lorsque ce retard est connu avant le décollage, et le logement des passagers dans des hôtels à proximité de l'aéroport de départ. Un commentaire indique que l'aéroport de Roissy-CDG peut constituer une alternative pour un avion contraint de se dérouter en raison du couvre-feu.

Réponse : La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a pris en considération la décision du Conseil d'État du 9 juillet 2021 et a encadré dans le projet d'arrêté les motifs d'intérêt général qui peuvent justifier l'octroi d'une dérogation au couvre-feu.

Le projet d'arrêté indique que les motifs d'intérêt général qui peuvent justifier ces dérogations au couvre-feu sont des raisons environnementales ou d'ordre public. Il précise en outre les critères permettant d'apprécier ces raisons d'intérêt général.

En matière d'impact environnemental, le projet d'arrêté prévoit que soient pris en considération l'heure prévue de toucher des roues sur l'aérodrome de déroutement en cas de refus de dérogation, l'allongement des temps de vol cumulés en cas de refus de dérogation et les conditions de mise en place de l'aéronef sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé le lendemain en cas de déroutement consécutif à un refus de dérogation.

La notion d'ordre public inclut les enjeux de bon ordre, sécurité, salubrité et tranquillité publique. À ce titre, des conséquences significatives sur les passagers, notamment des perturbations ou des risques de troubles résultant des conditions de traitement des passagers, sont donc potentiellement une atteinte à l'ordre public.

Ces critères permettent d'évaluer les conséquences d'un refus de dérogation, en particulier dans les cas où il mènerait à un déroutement de l'aéronef sur un autre aérodrome. L'aéronef exposerait alors les riverains de l'aérodrome de déroutement à des nuisances sonores d'un niveau équivalent, mais éventuellement plus tardives du fait de l'allongement possible du temps de vol pour rejoindre l'aérodrome. En outre, l'aéronef étant basé sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé, le transporteur peut devoir organiser un vol à vide le lendemain matin afin de repositionner l'aéronef sur la plateforme en amont de son premier vol programmé. Ces vols de mise en place peuvent alors également être à l'origine de nuisances sonores en cœur de nuit. Enfin, le déroutement et la mise en place peuvent entraîner un rallongement notable du temps de vol, et donc des surconsommations de carburant à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre.

- L'encadrement des vols éligibles aux dérogations

Des contributeurs jugent insuffisant l'encadrement des critères d'éligibilité à l'octroi des dérogations. Ces commentaires font notamment part d'interrogations sur la notion de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur aérien » ; quelques commentaires estiment que cette condition serait systématiquement remplie lorsqu'un vol est en retard.

Deux commentaires considèrent que les critères sur la performance acoustique sont insuffisants, et proposent que l'octroi de dérogations ne soit rendu possible que pour les aéronefs classés au chapitre 14.

Plusieurs participants manifestent des inquiétudes quant à l'horaire de programmation des premiers vols le matin. Ils considèrent que le projet d'arrêté pourrait permettre des décollages dès 5h du matin. D'autres relèvent que le premier vol est opéré de plus en plus tôt ces dernières années.

Réponse : *Les dispositions du projet d'arrêté renforcent les conditions d'octroi des dérogations et les critères d'éligibilité d'un vol à l'octroi d'une dérogation, par rapport à l'arrêté de décembre 2019.*

Ainsi, aucune dérogation ne sera accordée après une heure du matin.

Le critère d'éligibilité portant sur la performance acoustique des avions reprend celui de l'arrêté de 2019, il est aligné sur les meilleures règles environnementales en vigueur sur les aéroports français.

Seuls les aéronefs subissant un « retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur » pourront bénéficier d'une dérogation. Cette notion est également celle applicable pour les restrictions d'exploitation des aéroports de Bâle-Mulhouse (arrêté du 6 août 2021) et de Nantes-Atlantique (arrêté du 28 septembre 2021).

Il s'agit en pratique de circonstances relevant d'événements exceptionnels qui échappent à la maîtrise de la compagnie aérienne du fait de leur nature ou de leur origine (exemples : conditions météorologiques très défavorables, risques liés à la sécurité hors de contrôle de la compagnie aérienne, grève du contrôle de la navigation aérienne). L'application du critère de « raisons indépendantes de la volonté du transporteur » s'inspirera notamment de la jurisprudence relative à la notion de « circonstances extraordinaires » prévue dans le règlement européen (CE) 261/2004 en matière de droit des passagers.

La mention « après 5 heures » du critère des « aéronefs dont le dernier atterrissage était programmé entre 21 heures et 23 heures et dont le décollage est prévu le lendemain après 5 heures » a pu susciter des inquiétudes. Le critère vise uniquement à exclure du dispositif de dérogations les avions non basés. La mention n'entraîne aucune modification du cadre réglementaire applicable à la programmation des vols le matin.

- La limitation annuelle du nombre de vols pouvant bénéficier d'une dérogation

Des contributeurs s'interrogent sur la limitation du nombre de vols pouvant bénéficier d'une dérogation au couvre-feu, encadré à 25 par année calendaire. Quelques autres jugent cette limite trop élevée pour garantir l'absence de régression environnementale. D'autres commentaires estiment à l'inverse que ce plafond permet de maîtriser les impacts du projet d'arrêté.

Plusieurs participants estiment que ce nombre correspond à un besoin surestimé, eu égard aux 2 aéronefs basés sur la plateforme de Beauvais-Tillé en 2021.

Un participant s'interroge explicitement sur les modalités de traitement des demandes de dérogation, dans le cas où une demande serait reçue par la DGAC alors que 25 dérogations ont déjà été accordées dans l'année.

Réponse : *La DGAC a pris en considération la décision du Conseil d'État du 9 juillet 2021 et ses considérants et a ainsi introduit dans le projet d'arrêté un encadrement strict du surcroît de trafic aérien nocturne qui pourrait résulter de l'octroi des dérogations.*

Le nombre de 25 vols par année calendaire garantit un impact limité du dispositif, du point de vue des nuisances sur l'environnement. Il correspond à un plafond qui, fixé par la réglementation, assure que le dispositif d'octroi de dérogations ne conduira jamais à plus d'un atterrissage après minuit toutes les deux semaines en moyenne ; ces vols ne pourront pas atterrir après 1h du matin. Il traduit le caractère exceptionnel des dérogations.

Une demande de dérogation formulée alors que 25 dérogations auraient déjà été accordées dans l'année sera systématiquement refusée, quelles que soient les circonstances associées.

- **Information du public sur les vols ayant bénéficié d'une dérogation**

Un commentaire évoque la question de la publicité des vols ayant bénéficié d'une dérogation. Le commentaire indique que les vols concernés devraient être publiés sur une page identifiable sur le site de l'aéroport, et accessible en « *open data* ». Ce contributeur fait également part de son souhait de voir publiés les montants des amendes éventuelles pour les vols en infraction.

Réponse : *Le projet d'arrêté prévoit, dans son article 3, qu'un bilan annuel des vols ayant bénéficié d'une dérogation au couvre-feu au bilan annuel soit présenté lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement et rendu public au moins une fois par an.*

Il appartient à l'ACNUSA de se prononcer sur la communication des informations concernant le dispositif de sanctions des opérateurs en infraction à la réglementation environnementale.

b. Impacts sur l'environnement

- **Les nuisances sonores liées au transport aérien**

De nombreux commentaires évoquent le sujet du bruit du trafic aérien. Au travers de la consultation, ce thème est majoritairement abordé de façon générale, citant par exemple les nuisances occasionnées en journée, notamment par les décollages des aéronefs au départ de l'aérodrome de Beauvais-Tillé.

La plupart de ces commentaires dresse ainsi le constat, au cours des dernières années, d'une programmation de plus en plus tôt le matin des premiers décollages au départ de l'aérodrome. Plus rarement, les commentaires évoquent les nuisances occasionnées par les atterrissages en début de nuit.

Certains contributeurs regrettent être exposés aux nuisances sonores du transport aérien, sans pour autant être inclus dans le périmètre du plan d'exposition au bruit (PEB) ou du plan de gêne sonore (PGS).

Quelques commentaires mentionnent que le bruit dépend du type d'aéronefs. Plusieurs participants déplorent ainsi que le projet d'arrêté ne limite pas la possibilité d'octroyer des dérogations aux seuls aéronefs certifiés du chapitre 14. Un commentaire indique que les aéronefs qui desservent l'aéroport sont « rarement récents ».

Plusieurs commentaires soulignent que la question du bruit ne se limite pas uniquement à celui des aéronefs en vol et évoquent le bruit occasionné par la mise en route des moteurs ou le bruit des passagers déambulant avec des bagages à roulettes dans la commune de Tillé.

Des commentaires indiquent que les nuisances sonores sont renforcées par la situation de l'aérodrome, proche de l'agglomération de Beauvais.

Réponse : *La majorité de ces commentaires n'ont pas trait aux dispositions du projet d'arrêté faisant l'objet de la consultation, par exemple ceux faisant référence aux nuisances des vols de journée ou des vols au décollage.*

L'âge moyen des avions des flottes des deux principaux opérateurs de la plateforme, Ryanair et Wizzair, est d'environ 5 ans, ce qui en font les flottes parmi les plus récentes du marché.

En matière de maîtrise des nuisances sonores, la DGAC réaffirme la position prise en 2019 en faveur de la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée, que les impacts de la crise sanitaire n'ont pas permis de mener à bien à ce jour.

L'arrêté est mis en œuvre à titre temporaire et pour une durée limitée à trois ans à compter de sa date d'entrée en vigueur. Ce délai sera mis à profit pour réaliser cette étude d'impact selon l'approche équilibrée préalable à un renforcement de la réglementation environnementale sur cet aérodrome.

- L'impact climatique du transport aérien

Des commentaires évoquent de façon générale l'impact climatique du transport aérien soulignant qu'il est nécessaire de limiter l'activité du transport aérien.

De nombreux contributeurs inscrivent cette remarque dans le contexte de la conférence de Glasgow de 2021 sur les changements climatiques (COP26), qui s'est tenue pendant la consultation du public.

Réponse : *Ces commentaires portent sur des considérations globales plus larges que les dispositions du projet d'arrêté et n'appellent pas de réponse dans la présente synthèse.*

- La maîtrise des impacts environnementaux

Des contributeurs considèrent que les impacts du projet d'arrêté seront très limités, du fait de l'encadrement du nombre de dérogations (25 dérogations au maximum par année calendaire).

Quelques contributions comportent des questions sur la réglementation environnementale applicable sur l'aérodrome. Ainsi, des commentaires mentionnent que certains appareils ne respecteraient pas les trajectoires publiées. Certains participants considèrent que le couvre-feu actuellement en vigueur ne serait pas respecté.

Des contributeurs regrettent l'absence d'une étude d'impact environnementale.

D'autres participants souhaitent voir un renforcement de la réglementation environnementale sur l'aérodrome, et quelques commentaires contiennent des propositions en ce sens (par exemple : extension des plages horaires du couvre-feu, interdiction des essais moteurs la nuit).

Réponse : *Les observations sur le respect des trajectoires sont sans relation avec le projet d'arrêté.*

La DGAC veille au respect du couvre-feu. Elle s'assure mensuellement qu'aucun appareil n'a atterri ou décollé durant les périodes de couvre-feu. Le cas échéant, elle dresse un procès-verbal qu'elle notifie au transporteur aérien concerné ; cette notification marque le lancement d'une procédure d'instruction contradictoire menée par une autorité de contrôle indépendante, l'ACNUSA. Depuis 2019, deux manquements ont ainsi été constatés par la DGAC, pour des décollages durant la période de couvre-feu.

La législation et la réglementation applicables n'exigent pas la réalisation d'une étude d'impact environnementale préalable pour ce texte. Les dispositions du projet d'arrêté n'entrent pas dans les catégories des projets, programmes ou plans listés aux articles R. 122-2 et R. 122-17 du code de l'environnement et soumis à une évaluation environnementale. Par ailleurs, les dispositions de ce projet d'arrêté n'instaurent pas de restrictions d'exploitation nouvelles sur l'aéroport de Beauvais-Tillé et à ce titre n'entrent pas dans le champ des articles du code de l'aviation civile qui imposent, lorsque c'est le cas, une étude d'impact pour l'introduction de nouvelles restrictions, selon l'approche équilibrée.

Cependant, la DGAC réaffirme la position prise en 2019, en faveur de la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée préalable à un renforcement de la réglementation environnementale en vigueur sur la plateforme. Le projet d'arrêté prévoit une mise en œuvre des dispositions qu'il contient, à titre temporaire, pour une durée limitée à trois ans à compter de sa date d'entrée en vigueur. Ce délai doit être mis à profit pour mener l'étude d'impact préalable.

- L'impact du transport aérien sur la biodiversité

Quelques commentaires évoquent l'impact du transport aérien et de l'activité aéroportuaire sur la biodiversité.

Réponse : *Ces commentaires portent sur des considérations autres que les dispositions du projet d'arrêté et n'appellent pas de réponse dans la présente synthèse.*

c. Impacts socio-économiques

- Impact sur le développement économique régional

De nombreux commentaires soulignent l'importance de la plateforme aéroportuaire de Beauvais-Tillé pour le développement de l'économie de la région, notamment en termes d'emplois créés. Certains relèvent que l'installation d'une base d'un transporteur aérien est un important vecteur de création d'emplois.

D'autres contributeurs estiment au contraire que les affirmations sur le bénéfice économique sont insuffisamment étayées. Des commentaires remettent notamment en cause le modèle social d'un transporteur aérien opérant sur la plateforme qui apporterait peu de créations nettes d'emplois locaux. Certaines critiques à l'égard de cet opérateur sont plus globales et entendent dénoncer des subventions indues ou des questions fiscales.

Réponse : *Une base d'opération consiste pour une compagnie aérienne à positionner des avions et des équipes au départ d'un aéroport ; cette organisation conduit au retour en fin de journée des avions sur la base et à leur stationnement la nuit sur l'aéroport.*

L'installation d'une base a pour effet la création d'emplois directs et induits ; en 2019, l'exploitant de l'aéroport estimait que trois avions basés, abstraction faite de l'emploi créé par le trafic induit, représenteraient 90 membres d'équipages et 3 à 5 mécaniciens.

- Impact sur le cadre de vie, question des nuisances au sol en périphérie d'aéroport

Des commentaires de riverains ou d'élus de la commune de Tillé soulignent la question des nuisances occasionnées par les passagers au sol, avant leur départ ou après leur arrivée (bruit des passagers et de leurs bagages à roulettes, stationnement sauvage, déchets, incivilités...). Les commentaires mettent ainsi en avant que l'atterrissage d'un avion à 1h du matin est susceptible d'occasionner des nuisances encore plus tardives lorsque les passagers quittent l'aérogare. De même, des nuisances peuvent être constatées bien en amont du départ du premier vol programmé de la journée.

Plusieurs commentaires font ainsi état, de façon globale, d'une dégradation du cadre de vie du fait de l'activité aéroportuaire.

D'autres commentaires, à l'inverse, soulignent le rôle de l'aéroport dans l'attractivité et le rayonnement du territoire du Beauvaisis. Parmi eux, certains contributeurs saluent le fait que le projet d'arrêté permette d'améliorer la qualité du service rendu aux passagers.

Quelques participants partagent leurs inquiétudes sur l'impact des dérogations au couvre-feu sur les prix de l'immobilier dans les communes situées à proximité de l'aérodrome.

Réponse : *La situation évoquée concernant les comportements de passagers dans la commune de Tillé ne relève pas stricto sensu des restrictions d'exploitation de l'aérodrome, dont l'évolution est l'objet du projet d'arrêté.*

Les stricts critères d'octroi des dérogations et le plafond de 25 vols par année calendaire garantissent un impact limité du dispositif, du point de vue des nuisances sur l'environnement.

- Conséquences d'une croissance potentiellement non-maîtrisée du trafic aérien

Plusieurs commentaires établissent, de façon plus ou moins explicite, un lien entre le projet d'arrêté et la croissance future du trafic aérien sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé.

Des contributeurs s'interrogent ainsi sur la maîtrise future de la croissance du trafic aérien au départ et à destination de la plateforme beauvaisienne alors que le projet d'arrêté faciliterait, selon eux, le développement de la base de la compagnie Ryanair. Des commentaires soulignent par ailleurs que le projet d'arrêté pourrait inciter de nouveaux opérateurs à ouvrir une base sur la plateforme.

Deux participants considèrent que le projet d'arrêté risque de remettre en cause la validité, à plus ou moins long terme, des hypothèses retenues pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit (PEB).

Réponse : La DGAC réaffirme la position prise en 2019 en faveur de la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée, préalable à un renforcement de la réglementation environnementale en vigueur sur la plateforme.

Un PEB vise, en fixant des contraintes en matière de construction, à organiser et maîtriser le développement de l'urbanisation autour de l'aérodrome. Les dispositions du code de l'environnement prévoient des mécanismes de révision de ce plan : dès lors qu'il est établi que les hypothèses de trafic à moyen et long termes du PEB en vigueur ne sont plus pertinentes, sa révision peut être proposée.

d. Impacts sur la santé

En lien avec les impacts sur l'environnement traités dans la section précédente, un certain nombre de commentaires évoquent le sujet des impacts du transport aérien sur la santé des riverains, aussi bien sur le plan physique (maladies cardiovasculaires, maladies dégénératives) que psychologique (stress).

Des commentaires relèvent ainsi que les dérogations permises par le projet d'arrêté auront un impact sur la qualité du sommeil des habitants. Des contributeurs observent que la durée du couvre-feu actuel, entre minuit et cinq heures du matin, est déjà inférieure à la durée de sommeil recommandée.

D'autres commentaires abordent également la thématique de la qualité de l'air. Des contributeurs relèvent ainsi que le transport aérien est responsable de l'émission d'oxydes d'azote, de particules fines et ultrafines. Quelques commentaires de riverains ou d'élus des communes à proximité immédiate de l'aéroport pointent également les odeurs de kérozène aux abords de la plateforme.

Réponse : Les stricts critères d'octroi des dérogations réservent la délivrance de dérogations à des circonstances exceptionnelles ; le plafond de 25 vols par année calendaire assure que ce dispositif ne conduira jamais à plus d'un atterrissage après minuit en moyenne toutes les deux semaines. Ces dispositions limitent ainsi fortement l'impact du projet d'arrêté.

Les autres sujets relèvent de considérations autres que les dispositions objet du projet d'arrêté.

7. Conclusion

En conclusion, la Direction générale de l'aviation civile constate que la participation à la consultation a été significative (232 commentaires) et prend note des observations émises.

La diversité des commentaires formulés rejoint et complète celle des positions exprimées le 1^{er} octobre 2021 par les membres de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome.

La DGAC réaffirme la position prise à l'occasion de la consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction de l'aérodrome de Beauvais-Tillé en 2019 en faveur de la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée, préalable à un renforcement de la réglementation environnementale en vigueur sur la plateforme.

Si les impacts de la crise sanitaire n'ont pas permis de mener cette démarche à bien à ce jour, cette étude devra être réalisée avant l'échéance des trois années de validité du projet d'arrêté.