**Extraction brute des commentaires de la consultation du public concernant
le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé [format anonymisé]**

N°	Date	Heure	Titre	Texte
1	21/01/2025	16:13	Publicité des dérogations	Il serait souhaitable, pour gagner la confiance des territoires, que les dérogations accordées par l'administration de l'aviation civile au nom du ministre, soient rendues publiques en temps presque réel: 1. Heure et motivation de la demande de dérogation, 2. Décision motivée. Dans la mesure où les dérogations accordées sont légitimes, la publicité des demandes et celle des réponses faites ne poseraient aucun problème à l'administration. Elle permettrait de mettre fin à la suspicion.
2	21/01/2025	16:14	Publicité des dérogations	Il serait souhaitable, pour gagner la confiance des territoires, que les dérogations accordées par l'administration de l'aviation civile au nom du ministre, soient rendues publiques en temps presque réel: 1. Heure et motivation de la demande de dérogation, 2. Décision motivée. Dans la mesure où les dérogations accordées sont légitimes, la publicité des demandes et celle des réponses faites ne poseraient aucun problème à l'administration. Elle permettrait de mettre fin à la suspicion.
3	21/01/2025	16:14	Publicité des dérogations	Il serait souhaitable, pour gagner la confiance des territoires, que les dérogations accordées par l'administration de l'aviation civile au nom du ministre, soient rendues publiques en temps presque réel: 1. Heure et motivation de la demande de dérogation, 2. Décision motivée. Dans la mesure où les dérogations accordées sont légitimes, la publicité des demandes et celle des réponses faites ne poseraient aucun problème à l'administration. Elle permettrait de mettre fin à la suspicion.
4	21/01/2025	16:15	Publicité des dérogations	Il serait souhaitable, pour gagner la confiance des territoires, que les dérogations accordées par l'administration de l'aviation civile au nom du ministre, soient rendues publiques en temps presque réel: 1. Heure et motivation de la demande de dérogation, 2. Décision motivée. Dans la mesure où les dérogations accordées sont légitimes, la publicité des demandes et celle des réponses faites ne poseraient aucun problème à l'administration. Elle permettrait de mettre fin à la suspicion.
5	21/01/2025	16:15	Publicité des dérogations	Il serait souhaitable, pour gagner la confiance des territoires, que les dérogations accordées par l'administration de l'aviation civile au nom du ministre, soient rendues publiques en temps presque réel: 1. Heure et motivation de la demande de dérogation, 2. Décision motivée. Dans la mesure où les dérogations accordées sont légitimes, la publicité des demandes et celle des réponses faites ne poseraient aucun problème à l'administration. Elle permettrait de mettre fin à la suspicion.
6	21/01/2025	18:55	Contre la normalisation d'une situation qui devrait rester exceptionnelle	Il faut maintenir l'interdiction de survol telle que rédigé précédemment. Ces survols doivent rester une exception et pas une habitude qui évoluera inexorablement vers une autorisation de faire la nuit comme le jour (cet aéroport n'a pas vocation à être un Roissy bis où les riverains ne s'entendent même plus parler et respire de l'air de plus en plus pollué). Les voyageurs n'ont aucun intérêt à arriver dans cette petite ville provinciale à des heures indues, Beauvais n'est pas Paris et doit le rester par respect de ses habitants et des villages environnants

7	22/01/2025	09:18	Contribution à la consultation publique concernant les restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé	Madame, Monsieur, Je souhaite, par cette contribution, exprimer mes préoccupations quant aux impacts environnementaux et sociétaux des activités aéroportuaires de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. Les nuisances sonores générées par les vols, en particulier ceux opérés la nuit, ont des répercussions significatives sur la santé et le bien-être des populations riveraines. De nombreuses études mettent en évidence les effets délétères du bruit sur le sommeil, entraînant fatigue chronique, troubles cardiovasculaires, et diminution de la qualité de vie. Les périodes de couvre-feu sont cruciales pour limiter ces impacts, et toute dérogation, même limitée, compromet cet équilibre fragile. Outre les nuisances sonores, les activités aéroportuaires contribuent de manière significative à la pollution atmosphérique. Les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote (NOx) issues des moteurs d'avions altèrent la qualité de l'air, aggravant les maladies respiratoires et cardiovasculaires des populations exposées. En termes de changement climatique, le secteur aérien est l'une des sources de croissance les plus rapides des émissions de gaz à effet de serre (GES). Les avions émettent du dioxyde de carbone (CO2) et d'autres polluants qui exacerbent l'effet de serre. Ces émissions, bien que difficilement perceptibles localement, participent à l'augmentation globale des températures, remettant en question les engagements climatiques de la France. Pérenniser les dérogations au couvre-feu va à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de GES fixés par la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC). Il est impératif de prioriser des alternatives de mobilité moins polluantes, comme le train, pour réduire l'impact environnemental global du transport. En conclusion, je m'oppose à la pérennisation des dérogations au couvre-feu instauré par l'arrêté du 25 avril 2002. Je demande que le principe de précaution soit pleinement appliqué pour protéger la santé des populations locales et respecter les engagements climatiques de notre pays. Je propose également que des investissements soient réalisés pour encourager des technologies moins polluantes et des moyens de transport durables. Je vous remercie de l'attention portée à ma contribution.
8	22/01/2025	13:55	Dérogations ministérielles	Afin de créer un peu de confiance, il est indispensable que les demandes de dérogation et les réponses apportées au nom du ministre soient rendues publiques en temps réel
9	22/01/2025	13:56	Dérogations ministérielles	Afin de créer un peu de confiance, il est indispensable que les demandes de dérogation et les réponses apportées au nom du ministre soient rendues publiques en temps réel
10	22/01/2025	13:58	Dérogations ministérielles	Afin de créer un peu de confiance, il est indispensable que les demandes de dérogation et les réponses apportées au nom du ministre soient rendues publiques en temps réel
11	22/01/2025	13:58	Dérogations ministérielles	Afin de créer un peu de confiance, il est indispensable que les demandes de dérogation et les réponses apportées au nom du ministre soient rendues publiques en temps réel
12	23/01/2025	11:11	COUVRE FEU AEROPORT DE BEAUVAIS	établir un quota est un bon compromis entre les impératifs économiques et environnementaux L'aéroport de Beauvais est un atout pour notre région, pour le développement touristique et est un pourvoyeur d'emploi

13	23/01/2025	19:07	Opposition à l'autorisation d'atterrir pendant le couvre-feu	<p>Tout comme il y a 3 ans, je suis opposée à cette possibilité d'atterrir pendant le couvre-feu. En effet, cette autorisation est donnée sans contrepartie financière, ce qui peut autoriser à tous les excès. En effet, quel est le contrôle exercé sur 'les bonnes raisons' qui poussent à ce retard si ce ne sont les exigences commerciales. Lorsqu'un aéroport est fermé, comme à Orly, il n'y a pas de dérogations possibles et les avions sont détournés sur un autre aéroport. En outre cette dérogation est accordée parce qu'il y a des stationnements possibles des avions à Beauvais. C'est pourquoi je suis également contre ces places de stationnement et leur possible nombre grandissant qui génèrent cette demande de dérogation. Il y a des limites à ne pas dépasser dans l'extension de l'activité aéroportuaire. Le réchauffement climatique, la qualité de la santé des riverains (qualité de sommeil/particules/bruit) ne sont pas à mépriser.</p>
14	27/01/2025	23:17	Pérennité des 25 dérogations aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Tillé.	<p>Les 25 dérogations au couvre-feu accordées sont le fruit d'une décision arbitraire (pourquoi pas 0, 2 ou 10?). Cette décision a pour seul but de favoriser les conditions d'exploitation de la seule compagnie ayant des avions basés à Beauvais (Ryanair) en lui accordant un avantage financier sans contrepartie pour le Beauvaisis et ses habitants qui subissent les nuisances de ces vols de nuit. La réalité est qu'en 2024 le nombre de vols ayant nécessité une dérogation est bien inférieur à 25 et ne justifie pas un tel cadeau offert à Ryanair. Cette compagnie bénéficiera sans contrepartie à sa charge, d'un cadeau de 25 x 40 000€ d'amende par infraction au couvre-feu = 1 million d'euros mis à disposition de la compagnie, auquel s'ajoutera les économies qu'elle va faire sur le dos des riverains, puisqu'elle n'aura pas à assurer l'hébergement de ses passagers en cas de retard du vol. C'est une mascarade réglementaire pour servir des intérêts privés à laquelle je m'oppose.</p>
15	28/01/2025	17:31	NON favorable aux 25 dérogations. Respect du couvre feu	<p>La seule raison 'indépendante de la volonté de la compagnie' semble être le retard accumulé sur la journée. Un avion basé fait une rotation de plus. D'une promesse de 3 avions basés Ryanair est passé à 5 ou 6 ce qui entraîne 5 à 6 décollages entre 6h et 6h30 le matin. Dans le calme de nos villages, atterrir à minuit et décoller à 6h c'est DÉJÀ une énorme nuisance sur notre sommeil. Je trouve anormal que les compagnies dépassent minuit, 25 fois par an jusqu'à 1h du matin c'est tous les 15 jours en moyenne. Les vols sont courts, les retards pour cause de mauvaise organisation! Rien ne dit qu'il n'y aura pas bientôt 12 avions basés, le couvre-feu de minuit à 6h sera alors trop court pour accorder en plus des dérogations d'atterrissages jusqu'à 1h ! Le silence de la campagne rend les avions de nuit très bruyants. Les compagnies peuvent être mieux organisées pour respecter les horaires, les riverains ne peuvent pas se priver de quelques heures de sommeil pour le bien des bénéficiaires des compagnies ! Notre repos est plus important que les profits de l'aviation civile ! Ryanair ne devrait pas avoir la moindre dérogation dans ce sens. Que la même règle s'applique au 1er avion en retard qu'au 26ème !! C'est NON pour déroger au couvre feu.</p>

16	28/01/2025	17:42	NON FAVORABLE Respect total du couvre-feu	<p>La seule raison 'indépendante de la volonté de la compagnie' semble être le retard accumulé sur la journée. Un avion basé fait une rotation de plus. D'une promesse de 3 avions basés Ryanair est passé à 5 ou 6 ce qui entraîne 5 à 6 décollages entre 6h et 6h30 le matin. Dans le calme de nos villages, atterrir à minuit et décoller à 6h c'est DÉJÀ une énorme nuisances sur notre sommeil. Je trouve anormal que les compagnies dépassent minuit, 25 fois par an jusqu'à 1h du matin soit tous les 15 jours en moyenne. Les vols sont courts, les retards ont pour cause de mauvaise organisation ! Rien ne dit qu'il n'y aura pas bientôt 12 avions basés, le couvre-feu de minuit à 6h sera alors trop court pour accorder en plus des dérogations d'atterrissages jusqu'à 1h ! Le silence de la campagne rend les avions de nuit très bruyants. Les compagnies peuvent être mieux organisées pour respecter les horaires, les riverains ne peuvent pas se priver de quelques heures de sommeil pour le bien des bénéficiaires des compagnies ! Notre repos est plus important que les profits de l'aviation civile ! Ryanair ne devrait pas avoir la moindre dérogation dans ce sens. Que la même règle s'applique au 1er avion en retard qu'au 26eme !! C'est NON pour déroger au couvre feu. C'est NON au bruit qui réveille les riverains et leurs bébés et enfants ! A partir de 22 h c'est déjà une nuisance n'en rajoutez pas !</p>
17	28/01/2025	18:16	CONTRE LE PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE	<p>L'ADERA est une association représentant les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé et qui défend l'environnement sur le territoire affecté par les pollutions générées par l'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. Les commentaires sur l'arrêté objet de la consultation doivent être éclairés par les notes de présentation des arrêtés modificatifs précédents, en 2019 et en 2021 mises en ligne par le ministère. La compagnie Ryanair souhaitait baser trois de ses avions à Beauvais-Tillé, mais cette base ne pouvait voir le jour que si les avions en retard pouvaient rentrer à l'aéroport pendant la période couverte par le couvre-feu. L'aéroport et le syndicat mixte propriétaire de l'aéroport voyaient en cette opportunité l'essor toujours plus grand de l'aéroport. De fait, de 4.500 mouvements d'avions commerciaux en l'an 2000 à près de 24.000 en 2019, la croissance de l'aéroport avait été impressionnante mais il en fallait encore plus, quitte à nuire encore plus aux riverains. Pendant près de 20 ans, les riverains de l'aéroport ont pu être protégés la nuit par l'arrêté du 25 avril 2002 imposant un couvre-feu de minuit à 5 heures. Les seules dérogations possibles concernaient les vols sanitaires, les cas d'urgence, les vols gouvernementaux par exemple. Les avions arrivaient le matin vers 8 heures, ils repartaient vers 8h30 et il n'y avait quasiment pas d'infraction au couvre-feu. Le nombre de vols de nuit, c'est-à-dire entre 22 heures et 6 heures, n'excédait pas 1.758 par an (chiffre de 2019, représentant 7,2% du trafic total). Le premier arrêté autorisant des dérogations au couvre-feu a pris effet en 2020, mais, après son annulation par le conseil d'état pour régression environnementale, un deuxième arrêté l'a remplacé, prenant effet courant mars 2022. Présenté par les dirigeants de l'aéroport et du syndicat mixte propriétaire de l'aéroport comme une possibilité de baser deux à trois avions, il y a maintenant cinq avions basés à Beauvais-Tillé et l'aéroport peut en accueillir un plus grand nombre, jusqu'à 12 aujourd'hui et bientôt 18 après les travaux d'agrandissement prévus pour les années à venir. L'opération permettait également un apport de 2 millions de passagers en quatre ans. Le but est atteint puisqu'il y a eu plus de 6 millions de passagers en 2024 contre un peu moins de 4 millions en 2019. A la suite de l'installation de la base Ryanair, nous avons constaté un changement radical d'exploitation des plages horaires de l'aéroport. Les premiers départs d'avions se font dès 6 heures au lieu de 8h30 et le nombre d'avions de nuit a considérablement</p>

augmenté, jusqu'à quadrupler à certaines périodes en 2024. Le tableau ci-après est issu des informations données par l'aéroport dans son bulletin de l'environnement. L'année 2018 n'est pas renseignée par l'aéroport et l'année 2020 est celle de la fermeture partielle en raison de la pandémie du COVID, le 4ème trimestre de 2024 n'est pas renseigné. Manque : tableau sur le cumul des vols de nuit par trimestre, de 2015 à 2024, qu'on ne peut reproduire dans ce commentaires !

1. Le couvre-feu, une protection environnementale à visée sanitaire Un couvre-feu de 5 heures avait été mis en place en 2002 pour protéger les riverains de l'aéroport contre les risques d'exposition au bruit des avions la nuit. Il s'agissait d'une mesure environnementale à portée sanitaire. Les scientifiques ont démontré depuis des décennies, et en France, notamment dans l'étude DEBATS, que le bruit est dangereux pour la santé et que le bruit la nuit est encore plus à l'origine de stress qui conduit à l'hypertension, elle-même facteur de risque de maladies cardiovasculaires. Le bruit est la deuxième cause environnementale de décès prématuré en Europe. Qui peut vivre avec moins de 5 heures de calme par 24h? Le couvre-feu de Beauvais-Tillé n'est prévu que pour la période en cœur de nuit, d'une durée de 5 heures. Il est largement insuffisant pour correctement protéger les riverains. La nuit est une période de 8 heures consécutives, définie par la directive 2002/49 sur le bruit dans l'environnement et par l'OMS. Au lieu d'assouplir et de réduire le bénéfice du couvre-feu, il devrait au contraire être étendu à une période plus longue couvrant la totalité de la nuit, soit 8 heures. Il faut également insister sur le fait que l'aéroport de Beauvais est enchâssé dans la commune de Tillé et que de nombreux passagers garent leur voiture sur le territoire de cette commune pour rejoindre les aéro-gares à pied en traînant leurs valises dans la rue et en bavardant comme s'ils étaient seuls au monde. L'aéroport ouvrant le matin à 3h30, il ferme à 23h30 ou plus tard en cas de retard d'avion. Les habitants de Tillé sur les voies d'accès à l'aéroport n'ont donc eux, qu'au maximum 3 à 4 heures de repos. L'ADERA est donc opposée à la prorogation des possibilités de dérogations pour l'atterrissage d'aéronefs pendant le couvre-feu, autres que celles déjà prévues à l'arrêté du 25 avril 2002.

2. Modification de l'arrêté du 8 mars 2022 sur les dérogations au couvre-feu Côté aéroport et syndicat mixte propriétaire de l'aéroport, les dérogations sont justifiées par une raison purement économique, le développement de l'aéroport grâce à la base Ryanair, qui pourrait par la suite s'étendre à Wizzair ou à d'autres compagnies aériennes clientes de l'aéroport. Côté administration, on met plutôt en avant les droits des passagers. Mais quel est l'intérêt public supérieur qui justifie qu'une telle pollution, notamment sonore, ayant un effet délétère sur la santé des riverains (que ce soit au départ de l'avion, qu'à son arrivée à Beauvais-Tillé), causant un risque accru de maladie cardiovasculaire et de mortalité soit imposé aux riverains ? Pour rappel, voici les conclusions de l'étude DEBATS (Rapport_Debats_2020.pdf) : L'étude écologique suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) est associée à un risque de mortalité plus élevé de 18 % pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires, de 24 % pour les seules maladies cardiaques ischémiques et de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde. L'OMS, dans ses lignes directrices pour l'Europe expose que pour le bruit aérien, le risque de perdre des jours de vie en bonne santé apparaît dès une exposition à Lden 45 dB et Lnight 40 dB. Les contours de bruit à Beauvais-Tillé, comme partout en France pour les aéroports dits « acnusés », commencent à Lden 50 dB. Le plan d'exposition au bruit de 2012 pour un trafic maximum de 32.000 mouvements de même que le plan de gêne sonore de 2012

			<p>également pour un trafic de 28.000 mouvements sont obsolète depuis plusieurs années et aucune décision de révision n'a été prise. L'emport moyen à Beauvais est de 167 passagers. Il y a donc environ 167 personnes dans l'avion (Bulletin de l'environnement de l'aéroport Le bulletin de l'environnement: Aéroport Paris-Beauvais) qui voyagent pour le tourisme ou visiter leur famille, principalement le tourisme s'agissant de l'aéroport de Beauvais. Tout voyageur, quel que soit le mode de transport peut parfois subir des aléas. Une panne de voiture, un choc de locomotive avec un animal, un retard important de train. Ces aléas sont supportés normalement par le voyageur, sauf pour les transports aériens. Ce sont les riverains qui doivent supporter les aléas des transports qui devraient rester à la charge des passagers. Un avion avec à son bord 167 personnes réveille toute une région. Des milliers de personnes, au départ comme à l'arrivée. Si l'avion avait attendu le matin pour partir, les passagers auraient été hébergés et nourris... et parfois aussi indemnisés d'un montant souvent bien supérieur au prix d'achat du billet. Oui, un avion retardé c'est un coût pour la compagnie aérienne... mais c'est aussi un poids pour les survolés. Les riverains, eux, n'ont aucune indemnisation, aucun recours, juste des réveils en pleine nuit qui pourrissent leur repos, les fatigue, empêche le développement cognitif des enfants, altèrent leur journée de travail le lendemain. 3. Si des dérogations doivent être accordées, il faut mieux les encadrer Déjà en 2019 et en 2022 nous avons des observations sur les projets d'arrêtés, qui n'avaient pas été reprises. Il est encore temps d'y remédier et nous vous demandons donc d'apporter les modifications suivantes au projet d'arrêté : 1. Avions autorisés à atterrir : il nous avait été affirmé qu'il s'agirait des avions de dernière génération. Ceux visés par l'arrêté de 2022 (chapitres 4 et 14) ne sont pas forcément les avions de dernière génération. Nous vous demandons donc que plutôt de raisonner en marge de bruit de certification, il faudrait mentionner le cumul de bruit certifié en EPNdB des avions bénéficiant des dérogations. C'est d'ailleurs ce que demandait l'ACNUSA en 2022. Quant aux avions « ayant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB » par rapport au chapitre 3, il ne s'agit pas des avions les plus performants. Ces derniers cumulent 17 EPNdB de marge par rapport au chapitre 3, et ce sont ceux certifiés en application du chapitre 14. 2. Programmation des vols : depuis 2022 il y a eu un doublement voire un quadruplement des avions la nuit, pendant la période 22h-minuit. Nous faisons le lien entre la montée en puissance de la base Ryanair, qui ne s'installait que s'il y avait des droits à dérogations au couvre-feu. Les avions arrivant de plus en plus tard, leur programmation à l'arrivée comme au départ devrait être faite jusqu'à 22h30 mais pas au-delà pour éviter des débordements trop tardifs. 3. L'un des critères de l'octroi d'une dérogation est qu'il doit s'agir d'un avion « subissant un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». Nous ne connaissons pas de transporteur ayant une volonté d'arriver en retard. Nous n'avons aujourd'hui pas de précisions sur les raisons des retards et tout reste très flou. D'ailleurs, les services concernés de la DGAC nous ont confié qu'elle ne vérifiait pas la véracité de la cause du retard. Même si nous n'avons pas de contentieux comme à d'autres aéroports (Nantes, Bâle-Mulhouse ou Orly par exemple) nous souhaiterions préciser les justifications des retards donnant droit à dérogation comme cela a été fait à Nantes dans un arrêté du 23 mai 2024 : « Sont notamment considérés comme raisons indépendantes de la volonté du transporteur les événements suivants, survenus au cours d'une même journée d'exploitation, qui, par leur nature, origine, ampleur ou caractère inhabituel, ont pour effet d'affecter l'exploitation normale d'un</p>
--	--	--	--

				<p>aérodrome ou d'un aéronef ou de perturber la programmation des vols, sauf s'ils auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien : « 1° Le déroutement d'un vol en raison d'une urgence sanitaire survenue à bord ; « 2° Un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur ; « 3° Une instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol ; « 4° Un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur ; « 5° Un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol ; « 6° Un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol. »</p> <p>4. Heure d'arrivée basée sur le « toucher de roue » : Pourquoi avoir deux formats différents pour le départ et l'arrivée. Pour le départ, on considère le départ du bloc, donc un avion peut décoller pendant le couvre-feu s'il a commencé à quitter le parking avant minuit. Les riverains sont souvent agacés et comprennent mal ce décollage pendant le couvre-feu. Il faudrait aligner les procédures. Si l'arrivée d'un avion dans les horaires autorisés dépend de l'heure d'atterrissage, son heure de départ devrait alors être appréciée en fonction du décollage effectif.</p> <p>5. L'arrêté du 25 avril 2002 contenait une restriction d'exploitation pour la période 22h-minuit ne concernant que les avions du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB. Aujourd'hui, tous les avions du chapitre 3 peuvent être exclus d'un aéroport pour toute la période de 24h. Si les avions acceptés à Beauvais-Tillé la nuit sont les plus récents, il faut au minimum aligner l'interdiction avec celle prévue à l'article 1er III de l'arrêté du 8 mars 2022 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. A Milly-sur-Thérain, le 28 janvier 2025 Pour l'ADERA, sa présidente</p>
18	28/01/2025	18:18	<p>CONTRE LE PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE</p>	<p>L'ADERA est une association représentant les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé et qui défend l'environnement sur le territoire affecté par les pollutions générées par l'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. Les commentaires sur l'arrêté objet de la consultation doivent être éclairés par les notes de présentation des arrêtés modificatifs précédents, en 2019 et en 2021 mises en ligne par le ministère. La compagnie Ryanair souhaitait baser trois de ses avions à Beauvais-Tillé, mais cette base ne pouvait voir le jour que si les avions en retard pouvaient rentrer à l'aéroport pendant la période couverte par le couvre-feu. L'aéroport et le syndicat mixte propriétaire de l'aéroport voyaient en cette opportunité l'essor toujours plus grand de l'aéroport. De fait, de 4.500 mouvements d'avions commerciaux en l'an 2000 à près de 24.000 en 2019, la croissance de l'aéroport avait été impressionnante mais il en fallait encore plus, quitte à nuire encore plus aux riverains. Pendant près de 20 ans, les riverains de l'aéroport ont pu être protégés la nuit par l'arrêté du 25 avril 2002 imposant un couvre-feu de minuit à 5 heures. Les seules dérogations possibles concernaient les vols sanitaires, les cas d'urgence, les vols gouvernementaux par exemple. Les avions arrivaient le matin vers 8 heures, ils repartaient vers 8h30 et il n'y avait quasiment pas d'infraction au couvre-feu. Le nombre de vols de nuit, c'est-à-dire entre 22 heures et 6 heures, n'excédait pas 1.758 par an (chiffre de 2019, représentant 7,2% du trafic total). Le premier arrêté autorisant des dérogations au couvre-feu a pris effet en 2020, mais, après son annulation par le conseil d'état pour régression environnementale, un deuxième arrêté l'a remplacé, prenant effet courant mars 2022. Présenté par les dirigeants de l'aéroport et du syndicat mixte propriétaire de l'aéroport comme une possibilité de baser deux à trois avions, il y a maintenant cinq avions basés à Beauvais-Tillé et l'aéroport peut en accueillir un plus grand nombre, jusqu'à 12 aujourd'hui et bientôt</p>

18 après les travaux d'agrandissement prévus pour les années à venir. L'opération permettait également un apport de 2 millions de passagers en quatre ans. Le but est atteint puisqu'il y a eu plus de 6 millions de passagers en 2024 contre un peu moins de 4 millions en 2019. A la suite de l'installation de la base Ryanair, nous avons constaté un changement radical d'exploitation des plages horaires de l'aéroport. Les premiers départs d'avions se font dès 6 heures au lieu de 8h30 et le nombre d'avions de nuit a considérablement augmenté, jusqu'à quadrupler à certaines périodes en 2024. Le tableau ci-après est issu des informations données par l'aéroport dans son bulletin de l'environnement. L'année 2018 n'est pas renseignée par l'aéroport et l'année 2020 est celle de la fermeture partielle en raison de la pandémie du COVID, le 4ème trimestre de 2024 n'est pas renseigné . Manque : tableau sur le cumul des vols de nuit par trimestre, de 2015 à 2024, qu'on ne peut reproduire dans ce commentaires !

1. Le couvre-feu, une protection environnementale à visée sanitaire Un couvre-feu de 5 heures avait été mis en place en 2002 pour protéger les riverains de l'aéroport contre les risques d'exposition au bruit des avions la nuit. Il s'agissait d'une mesure environnementale à portée sanitaire. Les scientifiques ont démontré depuis des décennies, et en France, notamment dans l'étude DEBATS, que le bruit est dangereux pour la santé et que le bruit la nuit est encore plus à l'origine de stress qui conduit à l'hypertension, elle-même facteur de risque de maladies cardiovasculaires. Le bruit est la deuxième cause environnementale de décès prématuré en Europe. Qui peut vivre avec moins de 5 heures de calme par 24h? Le couvre-feu de Beauvais-Tillé n'est prévu que pour la période en cœur de nuit, d'une durée de 5 heures. Il est largement insuffisant pour correctement protéger les riverains. La nuit est une période de 8 heures consécutives, définie par la directive 2002/49 sur le bruit dans l'environnement et par l'OMS. Au lieu d'assouplir et de réduire le bénéfice du couvre-feu, il devrait au contraire être étendu à une période plus longue couvrant la totalité de la nuit, soit 8 heures. Il faut également insister sur le fait que l'aéroport de Beauvais est enchâssé dans la commune de Tillé et que de nombreux passagers garent leur voiture sur le territoire de cette commune pour rejoindre les aérogares à pied en traînant leurs valises dans la rue et en bavardant comme s'ils étaient seuls au monde. L'aéroport ouvrant le matin à 3h30, il ferme à 23h30 ou plus tard en cas de retard d'avion. Les habitants de Tillé sur les voies d'accès à l'aéroport n'ont donc eux, qu'au maximum 3 à 4 heures de repos. L'ADERA est donc opposée à la prorogation des possibilités de dérogations pour l'atterrissage d'aéronefs pendant le couvre-feu, autres que celles déjà prévues à l'arrêté du 25 avril 2002.

2. Modification de l'arrêté du 8 mars 2022 sur les dérogations au couvre-feu Côté aéroport et syndicat mixte propriétaire de l'aéroport, les dérogations sont justifiées par une raison purement économique, le développement de l'aéroport grâce à la base Ryanair, qui pourrait par la suite s'étendre à Wizzair ou à d'autres compagnies aériennes clientes de l'aéroport. Côté administration, on met plutôt en avant les droits des passagers. Mais quel est l'intérêt public supérieur qui justifie qu'une telle pollution, notamment sonore, ayant un effet délétère sur la santé des riverains (que ce soit au départ de l'avion, qu'à son arrivée à Beauvais-Tillé), causant un risque accru de maladie cardiovasculaire et de mortalité soit imposé aux riverains ? Pour rappel, voici les conclusions de l'étude DEBATS (Rapport_Debats_2020.pdf) : L'étude écologique suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) est associée à un risque de mortalité plus élevé de 18 % pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires, de 24 % pour les

seules maladies cardiaques ischémiques et de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde. L'OMS, dans ses lignes directrices pour l'Europe expose que pour le bruit aérien, le risque de perdre des jours de vie en bonne santé apparaît dès une exposition à Lden 45 dB et Lnight 40 dB. Les contours de bruit à Beauvais-Tillé, comme partout en France pour les aéroports dits « acrusés », commencent à Lden 50 dB. Le plan d'exposition au bruit de 2012 pour un trafic maximum de 32.000 mouvements de même que le plan de gêne sonore de 2012 également pour un trafic de 28.000 mouvements sont obsolète depuis plusieurs années et aucune décision de révision n'a été prise. L'emport moyen à Beauvais est de 167 passagers. Il y a donc environ 167 personnes dans l'avion (Bulletin de l'environnement de l'aéroport Le bulletin de l'environnement: Aéroport Paris-Beauvais) qui voyagent pour le tourisme ou visiter leur famille, principalement le tourisme s'agissant de l'aéroport de Beauvais. Tout voyageur, quel que soit le mode de transport peut parfois subir des aléas. Une panne de voiture, un choc de locomotive avec un animal, un retard important de train. Ces aléas sont supportés normalement par le voyageur, sauf pour les transports aériens. Ce sont les riverains qui doivent supporter les aléas des transports qui devraient rester à la charge des passagers. Un avion avec à son bord 167 personnes réveille toute une région. Des milliers de personnes, au départ comme à l'arrivée. Si l'avion avait attendu le matin pour partir, les passagers auraient été hébergés et nourris... et parfois aussi indemnisés d'un montant souvent bien supérieur au prix d'achat du billet. Oui, un avion retardé c'est un coût pour la compagnie aérienne... mais c'est aussi un poids pour les survolés. Les riverains, eux, n'ont aucune indemnisation, aucun recours, juste des réveils en pleine nuit qui pourrissent leur repos, les fatigue, empêche le développement cognitif des enfants, altèrent leur journée de travail le lendemain. 3. Si des dérogations doivent être accordées, il faut mieux les encadrer Déjà en 2019 et en 2022 nous avons des observations sur les projets d'arrêtés, qui n'avaient pas été reprises. Il est encore temps d'y remédier et nous vous demandons donc d'apporter les modifications suivantes au projet d'arrêté : 1. Avions autorisés à atterrir : il nous avait été affirmé qu'il s'agirait des avions de dernière génération. Ceux visés par l'arrêté de 2022 (chapitres 4 et 14) ne sont pas forcément les avions de dernière génération. Nous vous demandons donc que plutôt de raisonner en marge de bruit de certification, il faudrait mentionner le cumul de bruit certifié en EPNdB des avions bénéficiant des dérogations. C'est d'ailleurs ce que demandait l'ACNUSA en 2022. Quant aux avions « ayant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB » par rapport au chapitre 3, il ne s'agit pas des avions les plus performants. Ces derniers cumulent 17 EPNdB de marge par rapport au chapitre 3, et ce sont ceux certifiés en application du chapitre 14. 2. Programmation des vols : depuis 2022 il y a eu un doublement voire un quadruplement des avions la nuit, pendant la période 22h-minuit. Nous faisons le lien entre la montée en puissance de la base Ryanair, qui ne s'installait que s'il y avait des droits à dérogations au couvre-feu. Les avions arrivant de plus en plus tard, leur programmation à l'arrivée comme au départ devrait être faite jusqu'à 22h30 mais pas au-delà pour éviter des débordements trop tardifs. 3. L'un des critères de l'octroi d'une dérogation est qu'il doit s'agir d'un avion « subissant un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». Nous ne connaissons pas de transporteur ayant une volonté d'arriver en retard. Nous n'avons aujourd'hui pas de précisions sur les raisons des retards et tout reste très flou. D'ailleurs, les services concernés de la DGAC nous ont confié qu'elle ne vérifiait pas la véracité de la cause du retard. Même

			<p>si nous n'avons pas de contentieux comme à d'autres aéroports (Nantes, Bâle-Mulhouse ou Orly par exemple) nous souhaiterions préciser les justifications des retards donnant droit à dérogation comme cela a été fait à Nantes dans un arrêté du 23 mai 2024 : « Sont notamment considérés comme raisons indépendantes de la volonté du transporteur les événements suivants, survenus au cours d'une même journée d'exploitation, qui, par leur nature, origine, ampleur ou caractère inhabituel, ont pour effet d'affecter l'exploitation normale d'un aérodrome ou d'un aéronef ou de perturber la programmation des vols, sauf s'ils auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien : « 1° Le déroutement d'un vol en raison d'une urgence sanitaire survenue à bord ; « 2° Un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur ; « 3° Une instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol ; « 4° Un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur ; « 5° Un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol ; « 6° Un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol. »</p> <p>4. Heure d'arrivée basée sur le « toucher de roue » : Pourquoi avoir deux formats différents pour le départ et l'arrivée. Pour le départ, on considère le départ du bloc, donc un avion peut décoller pendant le couvre-feu s'il a commencé à quitter le parking avant minuit. Les riverains sont souvent agacés et comprennent mal ce décollage pendant le couvre-feu. Il faudrait aligner les procédures. Si l'arrivée d'un avion dans les horaires autorisés dépend de l'heure d'atterrissage, son heure de départ devrait alors être appréciée en fonction du décollage effectif.</p> <p>5. L'arrêté du 25 avril 2002 contenait une restriction d'exploitation pour la période 22h-minuit ne concernant que les avions du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB. Aujourd'hui, tous les avions du chapitre 3 peuvent être exclus d'un aéroport pour toute la période de 24h. Si les avions acceptés à Beauvais-Tillé la nuit sont les plus récents, il faut au minimum aligner l'interdiction avec celle prévue à l'article 1er III de l'arrêté du 8 mars 2022 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. A Milly-sur-Thérain, le 28 janvier 2025 Pour l'ADERA, sa présidente</p>
19	28/01/2025	18:35	<p>CONTRE LE PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE</p> <p>L'ADERA est une association représentant les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé et qui défend l'environnement sur le territoire affecté par les pollutions générées par l'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. Les commentaires sur l'arrêté objet de la consultation doivent être éclairés par les notes de présentation des arrêtés modificatifs précédents, en 2019 et en 2021 mises en ligne par le ministère. La compagnie Ryanair souhaitait baser trois de ses avions à Beauvais-Tillé, mais cette base ne pouvait voir le jour que si les avions en retard pouvaient rentrer à l'aéroport pendant la période couverte par le couvre-feu. L'aéroport et le syndicat mixte propriétaire de l'aéroport voyaient en cette opportunité l'essor toujours plus grand de l'aéroport. De fait, de 4.500 mouvements d'avions commerciaux en l'an 2000 à près de 24.000 en 2019, la croissance de l'aéroport avait été impressionnante mais il en fallait encore plus, quitte à nuire encore plus aux riverains. Pendant près de 20 ans, les riverains de l'aéroport ont pu être protégés la nuit par l'arrêté du 25 avril 2002 imposant un couvre-feu de minuit à 5 heures. Les seules dérogations possibles concernaient les vols sanitaires, les cas d'urgence, les vols gouvernementaux par exemple. Les avions arrivaient le matin vers 8 heures, ils repartaient vers 8h30 et il n'y avait quasiment pas d'infraction au couvre-feu. Le nombre de vols de nuit, c'est-à-dire entre 22 heures et 6 heures, n'excédait pas 1.758 par an (chiffre de 2019,</p>

représentant 7,2% du trafic total). Le premier arrêté autorisant des dérogations au couvre-feu a pris effet en 2020, mais, après son annulation par le conseil d'état pour régression environnementale, un deuxième arrêté l'a remplacé, prenant effet courant mars 2022. Présenté par les dirigeants de l'aéroport et du syndicat mixte propriétaire de l'aéroport comme une possibilité de baser deux à trois avions, il y a maintenant cinq avions basés à Beauvais-Tillé et l'aéroport peut en accueillir un plus grand nombre, jusqu'à 12 aujourd'hui et bientôt 18 après les travaux d'agrandissement prévus pour les années à venir. L'opération permettait également un apport de 2 millions de passagers en quatre ans. Le but est atteint puisqu'il y a eu plus de 6 millions de passagers en 2024 contre un peu moins de 4 millions en 2019. A la suite de l'installation de la base Ryanair, nous avons constaté un changement radical d'exploitation des plages horaires de l'aéroport. Les premiers départs d'avions se font dès 6 heures au lieu de 8h30 et le nombre d'avions de nuit a considérablement augmenté, jusqu'à quadrupler à certaines périodes en 2024. Le tableau ci-après est issu des informations données par l'aéroport dans son bulletin de l'environnement. L'année 2018 n'est pas renseignée par l'aéroport et l'année 2020 est celle de la fermeture partielle en raison de la pandémie du COVID, le 4ème trimestre de 2024 n'est pas renseigné. Manque : tableau sur le cumul des vols de nuit par trimestre, de 2015 à 2024, qu'on ne peut reproduire dans ce commentaires !

1. Le couvre-feu, une protection environnementale à visée sanitaire Un couvre-feu de 5 heures avait été mis en place en 2002 pour protéger les riverains de l'aéroport contre les risques d'exposition au bruit des avions la nuit. Il s'agissait d'une mesure environnementale à portée sanitaire. Les scientifiques ont démontré depuis des décennies, et en France, notamment dans l'étude DEBATS, que le bruit est dangereux pour la santé et que le bruit la nuit est encore plus à l'origine de stress qui conduit à l'hypertension, elle-même facteur de risque de maladies cardiovasculaires. Le bruit est la deuxième cause environnementale de décès prématuré en Europe. Qui peut vivre avec moins de 5 heures de calme par 24h? Le couvre-feu de Beauvais-Tillé n'est prévu que pour la période en cœur de nuit, d'une durée de 5 heures. Il est largement insuffisant pour correctement protéger les riverains. La nuit est une période de 8 heures consécutives, définie par la directive 2002/49 sur le bruit dans l'environnement et par l'OMS. Au lieu d'assouplir et de réduire le bénéfice du couvre-feu, il devrait au contraire être étendu à une période plus longue couvrant la totalité de la nuit, soit 8 heures. Il faut également insister sur le fait que l'aéroport de Beauvais est enchâssé dans la commune de Tillé et que de nombreux passagers garent leur voiture sur le territoire de cette commune pour rejoindre les aérogares à pied en traînant leurs valises dans la rue et en bavardant comme s'ils étaient seuls au monde. L'aéroport ouvrant le matin à 3h30, il ferme à 23h30 ou plus tard en cas de retard d'avion. Les habitants de Tillé sur les voies d'accès à l'aéroport n'ont donc eux, qu'au maximum 3 à 4 heures de repos. L'ADERA est donc opposée à la prorogation des possibilités de dérogations pour l'atterrissage d'aéronefs pendant le couvre-feu, autres que celles déjà prévues à l'arrêté du 25 avril 2002.

2. Modification de l'arrêté du 8 mars 2022 sur les dérogations au couvre-feu Côté aéroport et syndicat mixte propriétaire de l'aéroport, les dérogations sont justifiées par une raison purement économique, le développement de l'aéroport grâce à la base Ryanair, qui pourrait par la suite s'étendre à Wizzair ou à d'autres compagnies aériennes clientes de l'aéroport. Côté administration, on met plutôt en avant les droits des passagers. Mais quel est l'intérêt public supérieur qui justifie qu'une telle

			<p>pollution, notamment sonore, ayant un effet délétère sur la santé des riverains (que ce soit au départ de l'avion, qu'à son arrivée à Beauvais-Tillé), causant un risque accru de maladie cardiovasculaire et de mortalité soit imposé aux riverains ? Pour rappel, voici les conclusions de l'étude DEBATS (Rapport_Debats_2020.pdf) : L'étude écologique suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) est associée à un risque de mortalité plus élevé de 18 % pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires, de 24 % pour les seules maladies cardiaques ischémiques et de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde. L'OMS, dans ses lignes directrices pour l'Europe expose que pour le bruit aérien, le risque de perdre des jours de vie en bonne santé apparaît dès une exposition à Lden 45 dB et Lnight 40 dB. Les contours de bruit à Beauvais-Tillé, comme partout en France pour les aéroports dits « acrusés », commencent à Lden 50 dB. Le plan d'exposition au bruit de 2012 pour un trafic maximum de 32.000 mouvements de même que le plan de gêne sonore de 2012 également pour un trafic de 28.000 mouvements sont obsolète depuis plusieurs années et aucune décision de révision n'a été prise. L'emport moyen à Beauvais est de 167 passagers. Il y a donc environ 167 personnes dans l'avion (Bulletin de l'environnement de l'aéroport Le bulletin de l'environnement: Aéroport Paris-Beauvais) qui voyagent pour le tourisme ou visiter leur famille, principalement le tourisme s'agissant de l'aéroport de Beauvais. Tout voyageur, quel que soit le mode de transport peut parfois subir des aléas. Une panne de voiture, un choc de locomotive avec un animal, un retard important de train. Ces aléas sont supportés normalement par le voyageur, sauf pour les transports aériens. Ce sont les riverains qui doivent supporter les aléas des transports qui devraient rester à la charge des passagers. Un avion avec à son bord 167 personnes réveille toute une région. Des milliers de personnes, au départ comme à l'arrivée. Si l'avion avait attendu le matin pour partir, les passagers auraient été hébergés et nourris... et parfois aussi indemnisés d'un montant souvent bien supérieur au prix d'achat du billet. Oui, un avion retardé c'est un coût pour la compagnie aérienne... mais c'est aussi un poids pour les survolés. Les riverains, eux, n'ont aucune indemnisation, aucun recours, juste des réveils en pleine nuit qui pourrissent leur repos, les fatigue, empêche le développement cognitif des enfants, altèrent leur journée de travail le lendemain. 3. Si des dérogations doivent être accordées, il faut mieux les encadrer Déjà en 2019 et en 2022 nous avons des observations sur les projets d'arrêtés, qui n'avaient pas été reprises. Il est encore temps d'y remédier et nous vous demandons donc d'apporter les modifications suivantes au projet d'arrêté : 1. Avions autorisés à atterrir : il nous avait été affirmé qu'il s'agirait des avions de dernière génération. Ceux visés par l'arrêté de 2022 (chapitres 4 et 14) ne sont pas forcément les avions de dernière génération. Nous vous demandons donc que plutôt de raisonner en marge de bruit de certification, il faudrait mentionner le cumul de bruit certifié en EPNdB des avions bénéficiant des dérogations. C'est d'ailleurs ce que demandait l'ACNUSA en 2022. Quant aux avions « ayant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB » par rapport au chapitre 3, il ne s'agit pas des avions les plus performants. Ces derniers cumulent 17 EPNdB de marge par rapport au chapitre 3, et ce sont ceux certifiés en application du chapitre 14. 2. Programmation des vols : depuis 2022 il y a eu un doublement voire un quadruplement des avions la nuit, pendant la période 22h-minuit. Nous faisons le lien entre la montée en puissance de la base Ryanair, qui ne s'installait que s'il y avait des droits à dérogations au couvre-feu. Les avions arrivant de plus en plus tard, leur programmation à l'arrivée comme au départ devrait être faite</p>
--	--	--	--

				<p>jusqu'à 22h30 mais pas au-delà pour éviter des débordements trop tardifs. 3. L'un des critères de l'octroi d'une dérogation est qu'il doit s'agir d'un avion « subissant un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ». Nous ne connaissons pas de transporteur ayant une volonté d'arriver en retard. Nous n'avons aujourd'hui pas de précisions sur les raisons des retards et tout reste très flou. D'ailleurs, les services concernés de la DGAC nous ont confié qu'elle ne vérifiait pas la véracité de la cause du retard. Même si nous n'avons pas de contentieux comme à d'autres aéroports (Nantes, Bâle-Mulhouse ou Orly par exemple) nous souhaiterions préciser les justifications des retards donnant droit à dérogation comme cela a été fait à Nantes dans un arrêté du 23 mai 2024 : « Sont notamment considérés comme raisons indépendantes de la volonté du transporteur les événements suivants, survenus au cours d'une même journée d'exploitation, qui, par leur nature, origine, ampleur ou caractère inhabituel, ont pour effet d'affecter l'exploitation normale d'un aéroport ou d'un aéronef ou de perturber la programmation des vols, sauf s'ils auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien : « 1° Le déroutement d'un vol en raison d'une urgence sanitaire survenue à bord ; « 2° Un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur ; « 3° Une instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol ; « 4° Un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur ; « 5° Un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol ; « 6° Un événement lié à l'exploitation de l'aéroport de départ ou d'arrivée ou à l'exploitation de l'aéronef au sol. » 4. Heure d'arrivée basée sur le « toucher de roue » : Pourquoi avoir deux formats différents pour le départ et l'arrivée. Pour le départ, on considère le départ du bloc, donc un avion peut décoller pendant le couvre-feu s'il a commencé à quitter le parking avant minuit. Les riverains sont souvent agacés et comprennent mal ce décollage pendant le couvre-feu. Il faudrait aligner les procédures. Si l'arrivée d'un avion dans les horaires autorisés dépend de l'heure d'atterrissage, son heure de départ devrait alors être appréciée en fonction du décollage effectif. 5. L'arrêté du 25 avril 2002 contenait une restriction d'exploitation pour la période 22h-minuit ne concernant que les avions du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EpndB. Aujourd'hui, tous les avions du chapitre 3 peuvent être exclus d'un aéroport pour toute la période de 24h. Si les avions acceptés à Beauvais-Tillé la nuit sont les plus récents, il faut au minimum aligner l'interdiction avec celle prévue à l'article 1er III de l'arrêté du 8 mars 2022 portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé. A Milly-sur-Thérain, le 28 janvier 2025 Pour l'ADERA, sa présidente</p>
20	28/01/2025	18:55	contre les dérogations au couvre feu	<p>Je suis complètement contre ces dérogations. Même en nombre limité, cela crée beaucoup de nuisances. La plage horaire de minuit à 5 h du matin était un contrat préservant en partie la tranquillité et la santé des habitants autour de l'aéroport. Maintenant, J'entends parfois des avions à 4 heures du matin ce qui est très déroutant. De plus les avions ne respectent pas toujours les trajectoires imposées et passent près des villages autour de , à une altitude basse avec le vacarme allant avec Je suis contre ce principe de s'attaquer petit à petit au couvre feu ! Un peu de respect pour les habitants environnants !!</p>

21	28/01/2025	19:01	Contribution à la consultation publique sur le projet d'arrêté relatif aux dérogations au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais-Tillé - Gilles Mettai - Conseiller régional des Hauts-de-France	<p>Madame, Monsieur, En ma qualité de conseiller régional des Hauts-de-France, résidant à Clermont (60), à proximité de l'aéroport de Beauvais-Tillé, je souhaite exprimer mon opposition au renouvellement et à la pérennisation des dérogations permettant des atterrissages entre minuit et 5 heures à l'aéroport de Beauvais-Tillé. En effet, le couvre-feu instauré par l'arrêté du 25 avril 2002 vise à protéger le sommeil et la santé des populations riveraines, déjà fortement impactées par les nuisances sonores et la pollution atmosphérique générées par l'activité aéroportuaire. Ainsi, autoriser jusqu'à 25 dérogations par an, même sous des conditions strictes, constitue une entorse à ces garanties fondamentales et une source d'aggravation des nuisances pour les riverains. D'autre part, bien que le Conseil d'État ait estimé que les dérogations actuelles respectaient ce principe, leur pérennisation ne saurait être considérée comme compatible avec les objectifs climatiques et de réduction des nuisances environnementales. À l'heure où les impacts de l'aviation sur le changement climatique deviennent de plus en plus alarmants, il est impératif de réduire l'activité aérienne diurne, qui plus est nocturne, et non de l'encourager. Les vols nocturnes, même limités, entraînent une consommation accrue de carburant ainsi que des émissions de gaz à effet de serre. Ces effets ne sont pas suffisamment compensés par les garanties proposées dans le projet d'arrêté. L'amélioration de l'attractivité économique de l'aéroport ne peut justifier un tel recul environnemental. Les Hauts-de-France doivent s'engager dans une transition écologique ambitieuse, en investissant dans des alternatives de mobilité durable, comme le rail, pour réduire la dépendance à l'aérien. Je demande donc en conclusion que le projet d'arrêté soit retiré et qu'aucune dérogation supplémentaire au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais-Tillé ne soit accordée à l'avenir. Il est essentiel de privilégier la santé des habitants et la protection de l'environnement face aux considérations économiques de court terme. Conseiller régional 'Pour le Climat, Pour l'Emploi' des Hauts-de-France</p>
22	28/01/2025	19:07	Désaccord sur le projet d'octroyer des dérogations	<p>Bonjour, Étant habitant du Beauvaisis, il me semble qu'il y a déjà beaucoup trop de rotations sur l'aéroport de Tillé. Entre les avions qui vont atterrir à Roissy et les avions qui atterrissent et décollent de bvs tillé les riverains sont déjà plus que dérangés et pollués. C'est bien dommage que l'Etat ne se soucie pas plus de sa population, au profit de grand groupe comme Bouygues ! La consultation paraît inutile. La population ne souhaite pas de bruit et de pollution après sa journée de travail. ça paraît évident !!! Je pense que c'est du bon sens ! Qui peut souhaiter ça ??? ah ... peut être des gens qui ne vivent pas dans le Beauvaisis !!! Le nombre de vol était déjà bien suffisant , je n'ai rien contre les voyage d'ailleurs , mais il semble évident aujourd'hui que nous avons de gros problème écologique non ? Comment l'Etat peut ,aujourd'hui, autoriser l'augmentation du volume de rotation sur un aéroport Français !!! Il est impossible de respecter les trajectoires prévues pour ne pas gêner les riverains avec un telle volume de trafic ! c'est totalement irresponsable que de faire ce choix ! Les perspectives choisies pour cet aéroport sont vraiment inquiétantes et en total désaccord avec les gens qui vivent à proximité de ce lieu. Une fois de plus le profit aura eu raison de l'humain !! Quelle tristesse !! Cordialement</p>
23	28/01/2025	19:12	Avis défavorable	<p>Je suis contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitations de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. L'avion est le moyen de transport le plus polluant, il convient d'en restreindre impérativement l'usage .</p>

24	28/01/2025	19:16	CONTRE LE PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE	Trop d'avions circulent déjà, l'avion est nuisible pour la santé et pour l'environnement, en réduire l'utilisation au strict minimum est nécessaire.
25	28/01/2025	19:17	Vol de nuit	Actuellement les voitures tournent dans Tillé dès 4h du matin pour un vol à 6h ... incivilités , bruits de portières , valises , discussions , moteur tournant (chauffage , clim) toilettes , etc....le sommeil est d'or ... respectez nous..🤔
26	28/01/2025	19:25	contre toute dérogation	le bruit occasionné par les avions devient intolérable pour les Beauvaisiens, même ceux qui habitent loin et qui ne sont pas dans les couloirs de décollage. le couvre-feu devrait être de 22h à 7h, et être total sous peine d'amende de plusieurs dizaines de milliers d'euros.
27	28/01/2025	19:36	Contre des nuits encore plus courtes	Pas besoin de faire des enfants vu que l'aéroport raccourcit nos nuits déjà En étant travailleur nous n'avons pas forcément les mêmes horaires que l'aéroport ni la même amplitude et maintenant il n'est plus acquis que nos nuits soient correctes alors qu'elles sont déjà écourtées avec les avions en parking la nuit sur tillé qui décollent très tôt le matin
28	28/01/2025	20:26	Contre	Le couvre feu actuel laisse peu de temps pour avoir un sommeil réparateur à cause du bruit. Cela entraîne donc des graves problèmes de santé (obésité, diabète, hypertension..) pour les habitants se trouvant sur le passages des couloirs aériens (non respectés). De plus à l'heure où on parle de transition écologique, la pollution menace des espèces animales et les humains.
29	28/01/2025	21:51	Contre ce projet	La santé pour tous doit être une priorité. L'avion, outil non indispensable et n'étant pas utilisable par tous, ne doit pas primer sur la santé de chacun qui doit pouvoir vivre et surtout dormir tranquillement.
30	28/01/2025	22:22	Explicitement et définitivement contre le projet.	Comme de coutume, ce ne sont que les intérêts financiers des compagnies aériennes, de l'aéroport et des professionnels du secteur, ainsi que, pour les communes alentour, les, tant espérées, retombées économiques et les sempiternelles promesses d'embauches du domaine d'activité, qui sont privilégiés ! La santé des riverains, leur droit à vivre dans un environnement calme, le réchauffement climatique - qui nous incite à bien plus de modération – sont oubliés, sacrifiés sur l'autel de toutes les rentabilités. Dans une démocratie, il est de la responsabilité des élus de se soucier du bien-être de tous et, surtout, d'être suffisamment visionnaires pour ne pas sacrifier l'Avenir aux quelques avantages pécuniaires du moment ! L'acceptation de ce projet est tout le contraire d'un radieux dessein pour demain : ce n'est qu'une pauvre chimère d'un court-termisme irresponsable !
31	28/01/2025	23:12	Pas question !	Déjà les avions après 11 h du soir ça fait beaucoup trop de bruit. Ceux qui sont à 06h00 du matin ça réveille toute la maison. Alors accepter que certains avions se posent après 00h00 c'est pas supportable pour les riverains. Je ne comprends pas pourquoi les élus ont voté pour le dépassement du couvre-feu. C'est en plus la porte ouverte à la suppression de ce couvre-feu qui est tout ce qu'on a encore pour ne pas devenir fous sous le bruit des avions. Je serais curieux de savoir où habitent les gens qui prennent ce genre de décision. Et ceux

				qui ont pour travail de gérer l'aéroport où habitent ils ? Pourquoi on ne peut pas voir les commentaires des autres gens ?
32	28/01/2025	23:13	Pas question !	Déjà les avions après 11 h du soir ça fait beaucoup trop de bruit. Ceux qui sont à 06h00 du matin ça réveille toute la maison. Alors accepter que certains avions se posent après 00h00 c'est pas supportable pour les riverains. Je ne comprends pas pourquoi les élus ont voté pour le dépassement du couvre-feu. C'est en plus la porte ouverte à la suppression de ce couvre-feu qui est tout ce qu'on a encore pour ne pas devenir fous sous le bruit des avions. Je serais curieux de savoir où habitent les gens qui prennent ce genre de décision. Et ceux qui ont pour travail de gérer l'aéroport où habitent ils ? Pourquoi on ne peut pas voir les commentaires des autres gens ?
33	28/01/2025	23:16	Pas question !	Déjà les avions après 11 h du soir ça fait beaucoup trop de bruit. Ceux qui sont à 06h00 du matin ça réveille toute la maison. Alors accepter que certains avions se posent après 00h00 c'est pas supportable pour les riverains. Je ne comprends pas pourquoi les élus ont voté pour le dépassement du couvre-feu. C'est en plus la porte ouverte à la suppression de ce couvre-feu qui est tout ce qu'on a encore pour ne pas devenir fous sous le bruit des avions. Je serais curieux de savoir où habitent les gens qui prennent ce genre de décision. Et ceux qui ont pour travail de gérer l'aéroport où habitent ils ? Pourquoi on ne peut pas voir les commentaires des autres gens ?
34	28/01/2025	23:20	Déjà il y a trop d'avions	Si Ryanair veut atterrir après minuit Ryanair n'a qu'à atterrir ailleurs . Tout ça c'est pour arranger cette compagnie en en ayant rien à faire des gens que ça dérange. Qu'une telle décision ait eu un avis favorable c'est un scandale.
35	29/01/2025	00:49	Contre le projet d'arrêté	Je m'oppose au projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé étant ses impacts délétères sur l'environnement ainsi que ses conséquences néfastes sur la santé des riverains.
36	29/01/2025	08:59	Contre	Je suis contre. Des études très sérieuses montrent que le bruit des aéroports impactent notre santé. Je me demande parfois sur quelle base nos politiques décident .. si vous voulez vraiment nous faire perdre confiance en toute politique, continuez ainsi Pour rappel, le (Rapport_Debats_2020.pdf : L'étude écologique suggère qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions de 10 dB(A) est associée à un risque de mortalité plus élevé de 18 % pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires, de 24 % pour les seules maladies cardiaques ischémiques et de 28 % pour les seuls infarctus du myocarde. Et on ne parle pas de l'impact de tout cela sur la santé de nos enfants ! Je suis CONTRE ce projet
37	29/01/2025	09:11	Non à la dérogation !	Par solidarité avec les riverains de l'aéroport, et afin de limiter, autant que faire se peut, l'intensification des vols aériens, sources de différentes pollutions, je suis contre ce projet d'arrêté

38	29/01/2025	09:36	CONTRE l'extension des dérogations au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais !	<p>Les pouvoirs publics envisagent d'autoriser, de manière permanente, jusqu'à 25 dérogations par an au couvre-feu nocturne (0h-5h) de l'aéroport de Beauvais. Cette décision, guidée par des intérêts économiques, sacrifierait une fois de plus la santé publique sur l'autel du profit. Le bruit aérien nocturne a des effets délétères sur les organismes vivants. De nombreuses études démontrent qu'une exposition prolongée aux nuisances sonores entraîne une augmentation des maladies cardiovasculaires, du stress et des troubles anxieux. Chez les enfants, cela altère la concentration et les performances scolaires. Le manque de sommeil, causé par ces nuisances, est un fléau sous-estimé. Il favorise l'hypertension, le diabète, l'obésité et affaiblit le système immunitaire. La privation de sommeil chronique est également liée à des troubles cognitifs et à une baisse de l'espérance de vie. Plutôt que d'élargir les dérogations, le couvre-feu devrait être renforcé : 22h-8h, strictement appliqué, sauf urgence avérée. La santé des habitants ne doit pas être une variable d'ajustement économique. Il est temps de privilégier le bien-être collectif sur les seuls intérêts financiers des compagnies aériennes. ON VEUT VIVRE, ET VIVRE EN PAIX ! Troissereux</p>
39	29/01/2025	10:09	Sans titre	<p>Les articles parus dans la littérature médicale s'accordent à dire que le bruit intense et répété est nocif pour la santé de ceux qui y sont soumis. Le stress est responsable d'une augmentation d'incidence pour des pathologies multiples (diabète, obésité, cancers du sein), ainsi que des maladies cardiovasculaires. Pour ces dernières, une étude officielle (DEBATS) fait état d'une augmentation de la mortalité par maladies cardiovasculaires par 10 dB d'augmentation du bruit, pouvant aller jusqu'à +28% pour l'infarctus du myocarde. Le professeur Thomas Münzel, de l'université de Valence, va même jusqu'à préconiser que le bruit soit inclus dans les facteurs de risque des maladies cardiovasculaires. En ce qui concerne les troubles du sommeil, il faut suivre les prescriptions de l'OMS qui considère que le sommeil doit être de 8 heures en continu. Il faut ajouter que l'OMS Malgré ces données médicales, l'aéroport de Tillé envisage un doublement des mouvements. Un tel mépris pour la santé des riverains, de la part de politiques ignorants et d'autorités aéroportuaires qui ne voient pas plus loin que leurs bénéfices est tout simplement intolérable. Un couvre-feu de cinq heures tel qu'appliqué à l'aéroport de Tillé est donc largement insuffisant et devrait être porté à 8 heures sans dérogation possible autre que les atterrissages d'urgence et les urgences médicales avérées. Et encore est-il important de construire un 'tour de garde' entre les aéroports de la région pour que chacun des aéroports assume cette charge à tour de rôle. En dehors de ces journées d'astreinte, aucun atterrissage de nuit ne doit être toléré et les infractions doivent être lourdement sanctionnées. Il faut, sur ce point, renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA. Dans ces conditions, l'abrogation de l'article 4 de l'arrêté du 25 avril 2022 devient sans objet. Enfin, l'exécution d'un arrêté, quel qu'il soit, ne doit pas être confié à la DGAC qui est à la fois juge et partie.</p>

40	29/01/2025	10:11	Sans titre	<p>Les articles parus dans la littérature médicale s'accordent à dire que le bruit intense et répété est nocif pour la santé de ceux qui y sont soumis. Le stress est responsable d'une augmentation d'incidence pour des pathologies multiples (diabète, obésité, cancers du sein), ainsi que des maladies cardiovasculaires. Pour ces dernières, une étude officielle (DEBATS) fait état d'une augmentation de la mortalité par maladies cardiovasculaires par 10 dB d'augmentation du bruit, pouvant aller jusqu'à +28% pour l'infarctus du myocarde. Le professeur Thomas Münzel, de l'université de Valence, va même jusqu'à préconiser que le bruit soit inclus dans les facteurs de risque des maladies cardiovasculaires. En ce qui concerne les troubles du sommeil, il faut suivre les prescriptions de l'OMS qui considère que le sommeil doit être de 8 heures en continu. Il faut ajouter que l'OMS Malgré ces données médicales, l'aéroport de Tillé envisage un doublement des mouvements. Un tel mépris pour la santé des riverains, de la part de politiques ignorants et d'autorités aéroportuaires qui ne voient pas plus loin que leurs bénéfices est tout simplement intolérable. Un couvre-feu de cinq heures tel qu'appliqué à l'aéroport de Tillé est donc largement insuffisant et devrait être porté à 8 heures sans dérogation possible autre que les atterrissages d'urgence et les urgences médicales avérées. Et encore est-il important de construire un 'tour de garde' entre les aéroports de la région pour que chacun des aéroports assume cette charge à tour de rôle. En dehors de ces journées d'astreinte, aucun atterrissage de nuit ne doit être toléré et les infractions doivent être lourdement sanctionnées. Il faut, sur ce point, renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA. Dans ces conditions, l'abrogation de l'article 4 de l'arrêté du 25 avril 2022 devient sans objet. Enfin, l'exécution d'un arrêté, quel qu'il soit, ne doit pas être confié à la DGAC qui est à la fois juge et partie.</p>
41	29/01/2025	10:19	Contre le nouvel arrêté de	<p>Bonjour, encore une évolution défavorable pour les riverains de l'aéroport Beauvais tille. Pas de protection supplémentaires, pour la santé des riverains, ou pour la nature. Les retombées économiques sont dérisoires comparées aux ravages écologique, bouleversement pour les riverains et multiplication d'emplois precaires, générés par les concessions accordés pour la compagnies à l'origine de la demande de bouleversement des règles à son avantage, bien sûr. Fautes d'investissements, et volonté politique territoriale, les beauvaisiens mettent 1h50 pour aller travailler ou faire des études à Paris en train, mais avec l'approbation et aide de l'état, ministres et élus locaux, un passager paie 9 euros pour aller en Espagne. Il est certain que l'argent du contribuable beauvaisiens et plus généralement celle des français, aide plus la compagnies forte de l'aérodrome de Beauvais plus qu'il participe à la vie social et économique du territoire, avec supervision positive des élus et de l'état !! Cette arrêté ne doit pas être mis en place, si la compagnies veut se développer qu'elle le fasse à armes égale que les autres compagnies qui ont choisie de payer de lourdes taxes aéroports pour réellement alimenter le pot commun économique de la France ! Developper les transports écologiques vers la régions parisienne et la plate-forme CDG serait bien plus économiquement et socialement stratégique que d'accorder à cette aérodrome et son partenaire numéro 1 de larges avantages aux faibles retours ! Un administré qui n'a plus confiance en ses 'politiques' !</p>

42	29/01/2025	10:26	Contre le projet d'arrêté en question	Le couvre-feu de Beauvais-Tillé n'est prévu que pour la période en cœur de nuit, d'une durée de 5 heures. Il est largement insuffisant pour correctement protéger les riverains. La nuit est une période de 8 heures consécutives, définie par la directive 2002/49 sur le bruit dans l'environnement et par l'OMS. Au lieu d'assouplir et de réduire le bénéfice du couvre-feu, il devrait au contraire être étendu à une période plus longue couvrant la totalité de la nuit, soit 8 heures. Beauvaisien
43	29/01/2025	12:04	CONTRE LE PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS / BEAUVAIS-TILLE	Ce projet consiste à proroger un état dérogatoire actuellement contestable. Il ne faut pas renouveler l'arrêté du 8 mars 2022. Il faut au contraire mieux encadrer et restreindre. Le développement de l'aéroport représente une régression environnementale et sanitaire contraire aux vœux des habitants (qui sont aussi des électeurs). Le couvre-feu est de 5h par nuit. Du point de vue sanitaire pour les populations exposées, c'est déjà très insuffisant. En outre, avec les dérogations, sachant que l'aéroport est ouvert de 3h30 à 23h30 ou plus avec les retards, il est évident que la situation est invivable pour les riverains (avions, voitures, voyageurs bruyants dans les rues au-delà des horaires). La population, privée de sommeil, est en danger (des études montrent l'accroissement de la mortalité précoce, les conséquences graves sur le développement des enfants, le stress etc). Qui peut supporter des nuits de 4 heures ? Nous avons tous remarqué le nombre croissant des mouvements d'avions de nuit, ou tard le soir. Il convient de contrôler davantage la programmation de ces vols, afin que les retards et les dépassements soient moins nombreux. Il faut sans doute redéfinir les critères ouvrants droit à dérogation, et surtout les contrôler. Les compagnies qui s'installent à Tillé ont une philosophie très élastique qui sert exclusivement leurs intérêts, ceux-ci n'étant pas ceux du Beauvaisien.
44	29/01/2025	12:54	contre ce projet	Habitant une commune déjà très impactée par l'aéroport (le Fay Saint Quentin), j'étais déjà contre l'autorisation accordée aux compagnies aériennes de déroger au couvre-feu. Je suis toujours contre la prolongation de cette autorisation et toujours contre le développement de l'aéroport qui va augmenter les nuisances que nous subissons déjà.
45	29/01/2025	14:56	Contre le projet d'arrêté	Bonjour, ce projet me semble aberrant dans une société où nous parlons de plus en plus de transition écologique. Ce projet illustre tout à fait notre vision à court terme, c'est-à-dire du 'toujours plus'. Il est important que, pour une fois, nous regardions à plus long terme. L'avion n'est aucunement le moyen de transport de demain, son empreinte carbone étant nettement supérieure à celle du train. Ce projet ne s'inscrit aucunement dans le droit des générations futures à un environnement sain. Une étude publiée ce jour (29/01/25) par Santé publique France montre, de nouveau, les conséquences néfastes de l'exposition aux particules fines et au dioxyde d'azote (AVC, diabète, BPCO, infarctus...). Il est donc temps de changer de prisme et de ne pas être guidé par le profit d'un projet dénué de sens pour le bien de la société.
46	29/01/2025	20:30	Habitant Houssoy le Farcy	Le jour le passage régulier des aéronefs au dessus des habitations perturbe grandement notre environnement à cause du bruit. Un couvre feu de minuit à 5 H du matin ne garanti pas la possibilité d'un sommeil réparateur . Si en plus, sur cette période de couvre feu réduite, des aéronefs peuvent atterrir ou décoller, la garantie d'un sommeil réparateur nécessaire à un bon équilibre nerveux n'existe absolument plus. Je m'oppose donc à la pérennisation de cette dérogation .

47	29/01/2025	21:10	Couvre feu aéroport Beauvais tille	C'est tout simplement inadmissible de prendre de telle décision en se souciant si peu des habitants qui vivent à proximité de ce fichu aéroport. Quelle priorité y aurait il à ne pas respecter le couvre feu alors qu'il suffirait tout bonnement de bien s'organiser ! Pour les urgences, il y a le 15 !
48	29/01/2025	23:28	Contre le projet d'arrêté	Contre les dérogations au couvre feu. Les avions étant trop bruyants et décollant jusque minuit et même un peu plus tard, et le matin il n'est même pas 6 heures que des avions décollent déjà. Et à chaque fois nous sommes réveillés le bruit étant infernal et ce qui fait que les nuits sont très courtes
49	30/01/2025	07:45	Atteintes au sommeil	Je suis contre la poursuite de la dérogation. Cela a un impact sur le sommeil de mon enfant qui se réveille dans la nuit à cause de certains avions. Une dérogation n'a pas vocation à être pérenne. Comment faisaient ils avant cette dérogation au niveau du trafic? Il y a déjà des survols d'avions sur des villages non autorisés alors stop
50	30/01/2025	18:31	CONTRE LE PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATIONS DE L'AERODROME DE BEAUVAIS TILLE	JE SUIS CONTRE CE PROJET : Depuis un an , les impacts de l'aéroport de BEAUVAIS sur la population et moi même sont DES NUISANCES SONORES , ATMOSPHERIQUES ET SUR LA QUALITE DE VIE . JE SUIS CONTRE : Decollages et atterrissages : bruit intense des moteurs, survols fréquents des habitations , perturbation du sommeil nocturne (tapage nocturne dès 6 h du matin y compris les samedis et dimanche) ET LE SOIR JUSQU'A 23 HEURES Je suis contre : LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE, LE FONCTIONNEMENT 24 H SUR 24 , Je suis contre LA DEVALORISATION IMMOBILIERE , ET L' IMPACT SUR LA SANTE (moi même cardiaque , mon risque cardio vasculaire est accru à cause de l'aéroport) Je suis contre l'IMPACT ECOLOGIQUE SUR NOTRE CAMPAGNE BEAUVAISIENNE
51	30/01/2025	22:11	Mme et M.C	Nous habitons Laversines et nous subissons quotidiennement les nuisances sonores des avions de l'aéroport de Beauvais/Tillé, nous ne souhaitons pas la fermeture de cet aéroport car nous comprenons l'enjeu économique de celui-ci, toutefois nous aimerions conserver le couvre feu la nuit et la dérogation pour 25 vols par an est excessive .Nous aimerions aussi le plafonnement des vols pour limiter l'impact de cette pollution sur nos terres car face à l'urgence climatique le développement de cet aéroport pour satisfaire toujours plus les touristes et la compagnie Ryanair (qui au passage s'en met plein les poches) est un vrai scandale; Nous espérons que pour les générations futures les bons choix seront pris pour avoir une planète vivable pour nous et nos enfants,merci.
52	31/01/2025	08:34	Je suis CONTRE la derogation	Je suis CONTRE la dérogation du couvre-feu de l'aéroport Paris-Beauvais. Il y a déjà suffisamment de nuisances liées à l'aéroport pour en ajouter des supplémentaires a des horaires trop tardifs!
53	31/01/2025	09:40	contre la réduction du couvre feu	MON PARI GOURMAND est une entreprise implantée à Beauvais / Allonne depuis 70 ans, et nous n'arrivons pas à faire venir des techniciens et des cadres de haut niveau à Beauvais. les jeunes cadres sont très attentif à leur qualité de vie, or les nuisances apportées par les décollages des avions durant les heures de sommeil (entre 22h et 8h) et l'intensification de ces vols de nuit à Tillé ne leur permettent pas de se loger au calme. nous vous demandons donc d'augmenter la durée du couvre-feu et non l'inverse comme semble l'envisager les gestionnaires de l'aéroport.
54	31/01/2025	11:30	citoyen de Beauvais, Oise	Je suis contre toute dérogation du couvre-feu : c'est une nuisance sonore supplémentaire imposée aux habitants du Beauvaisis ; c'est une nuisance environnementale et écologique.

55	31/01/2025	20:45	Contre le projet d'arrêté autorisant les vols pendant le couvre-feu	L'aéroport Paris-Beauvais est déjà source de nuisances importantes générées par sa trop forte activité (6.200.000 passagers en 2024). La totalité des vols étant du moyen courrier, il suffit que les compagnies qui assurent des liaisons à destination de Beauvais planifient les vols des aéroports de départ à 21 heures maxi pour les plus longs temps de trajet. Pour un bon nombre de vols courts, l'heure limite de départ peut même être 22 heures. Ainsi, tout retard de départ devrait permettre d'arriver avant le couvre-feu effectif sur l'aéroport Paris-Beauvais.
56	01/02/2025	10:00	Collectif Respect pour la planète	L'augmentation de transport aérien ne va pas dans le sens de la transition écologique et économique. Ainsi nous dénonçons tous les projets permettant de ne pas réduire les nuisances de l'aéroport de Beauvais
57	01/02/2025	10:01	Collectif Respect pour la planète	L'augmentation de transport aérien ne va pas dans le sens de la transition écologique et économique. Ainsi nous dénonçons tous les projets permettant de ne pas réduire les nuisances de l'aéroport de Beauvais
58	01/02/2025	17:24	Couvre-feu	Il n'y a aucune raison autre que des questions d'économies pour Ryanair à ce que des dérogations au couvre-feu soient accordées Même pour 1h ! C'est encore un cadeau fait à cette compagnie, cadeau qui dérange les riverains et les empêche de dormir ! Ce sont les riverains qui votent ... Comment les élus peuvent accepter de restreindre le couvre-feu !?
59	02/02/2025	11:56	contre le projet de plan de prévention du bruit de l'aéroport de Beauvais	Vous qui êtes décideurs, êtes vous dérangés par les mouvements des avions alors que vous vous alliez vous endormir ? Respirez-vous le kérosène en permanence et êtes vous obligé de vivre fenêtre fermée pour moins entendre ce bruit fatigant ? Les avions basés à Tillé ont eu pour conséquence d'accroître considérablement les mouvements d'aéronefs entre 22 heures et minuit ce qui réduit considérablement, aussi, notre temps de sommeil. 60000 beauvaisiens et l'ensemble du beauvaisis subissent ces désagréments : il n'y a que vous, décideurs, qui pouvez nous protéger. Alors, je vous en prie, protégez notre qualité de vie.
60	02/02/2025	16:27	CONTRE LE PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE	Un jour 'normal' à Beauvais-Tillé c'est : - Derniers décollages/atterrissages vers 23h-minuit, modulo les retards très fréquents - Premiers décollages/atterrissages dès 5-6h du matin Je suis donc absolument contre ce projet d'arrêté, tout simplement parce que j'aimerais pouvoir dormir une nuit complète !! Est-il vraiment nécessaire de donner plus de détails à cet argument qui devrait s'imposer de lui même comme un droit fondamental au repos ? Comme tous les habitants de l'agglomération beauvaisienne, je subis déjà les nuisances sonores et sanitaires (pollution NO2 et particules fines) toute la journée et tous les jours de l'année, dimanches inclus, avec toutes les conséquences avérées sur notre santé actuelle et future (cf les liens démontrés scientifiquement entre bruit et AVC, et entre pollution de l'air et maladies respiratoires, cancers...). Préserver un peu de calme nocturne est donc un minimum!
61	02/02/2025	16:28	Contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé	Un jour 'normal' à Beauvais-Tillé c'est : - Derniers décollages/atterrissages vers 23h-minuit, modulo les retards très fréquents - Premiers décollages/atterrissages dès 5-6h du matin Je suis donc absolument contre ce projet d'arrêté, tout simplement parce que j'aimerais pouvoir dormir une nuit complète !! Est-il vraiment nécessaire de donner plus de détails à cet argument qui devrait s'imposer de lui même comme un droit fondamental au repos ? Comme tous les habitants de l'agglomération beauvaisienne, je subis déjà les nuisances sonores et sanitaires (pollution NO2 et particules fines) toute la journée et tous les jours de l'année, dimanches inclus, avec toutes les conséquences avérées sur notre santé actuelle et future (cf les liens

				démontrés scientifiquement entre bruit et AVC, et entre pollution de l'air et maladies respiratoires, cancers...). Préserver un peu de calme nocturne est donc un minimum!
62	02/02/2025	16:28	Contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé	Un jour 'normal' à Beauvais-Tillé c'est : - Derniers décollages/atterrissages vers 23h-minuit, modulo les retards très fréquents - Premiers décollages/atterrissages dès 5-6h du matin Je suis donc absolument contre ce projet d'arrêté, tout simplement parce que j'aimerais pouvoir dormir une nuit complète !! Est-il vraiment nécessaire de donner plus de détails à cet argument qui devrait s'imposer de lui même comme un droit fondamental au repos ? Comme tous les habitants de l'agglomération beauvaisienne, je subis déjà les nuisances sonores et sanitaires (pollution NO2 et particules fines) toute la journée et tous les jours de l'année, dimanches inclus, avec toutes les conséquences avérées sur notre santé actuelle et future (cf les liens démontrés scientifiquement entre bruit et AVC, et entre pollution de l'air et maladies respiratoires, cancers...). Préserver un peu de calme nocturne est donc un minimum!
63	02/02/2025	16:31	Contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé	Un jour 'normal' à Beauvais-Tillé c'est : - Derniers décollages/atterrissages vers 23h-minuit, modulo les retards très fréquents - Premiers décollages/atterrissages dès 5-6h du matin Je suis donc absolument contre ce projet d'arrêté, tout simplement parce que j'aimerais pouvoir dormir une nuit complète !! Est-il vraiment nécessaire de donner plus de détails à cet argument qui devrait s'imposer de lui même comme un droit fondamental au repos ? Comme tous les habitants de l'agglomération beauvaisienne, je subis déjà les nuisances sonores et sanitaires (pollution NO2 et particules fines) toute la journée et tous les jours de l'année, dimanches inclus, avec toutes les conséquences avérées sur notre santé actuelle et future (cf les liens démontrés scientifiquement entre bruit et AVC, et entre pollution de l'air et maladies respiratoires, cancers...). Préserver un peu de calme nocturne est donc un minimum!
64	02/02/2025	16:32	Contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé	Un jour 'normal' à Beauvais-Tillé c'est : - Derniers décollages/atterrissages vers 23h-minuit, modulo les retards très fréquents - Premiers décollages/atterrissages dès 5-6h du matin Je suis donc absolument contre ce projet d'arrêté, tout simplement parce que j'aimerais pouvoir dormir une nuit complète !! Est-il vraiment nécessaire de donner plus de détails à cet argument qui devrait s'imposer de lui même comme un droit fondamental au repos ? Comme tous les habitants de l'agglomération beauvaisienne, je subis déjà les nuisances sonores et sanitaires (pollution NO2 et particules fines) toute la journée et tous les jours de l'année, dimanches inclus, avec toutes les conséquences avérées sur notre santé actuelle et future (cf les liens démontrés scientifiquement entre bruit et AVC, et entre pollution de l'air et maladies respiratoires, cancers...). Préserver un peu de calme nocturne est donc un minimum!
65	02/02/2025	17:06	Contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé	Un jour 'normal' à Beauvais-Tillé c'est : - Derniers décollages/atterrissages vers 23h-minuit, modulo les retards très fréquents - Premiers décollages/atterrissages dès 5-6h du matin Je suis donc absolument contre ce projet d'arrêté, tout simplement parce que j'aimerais pouvoir dormir une nuit complète !! Est-il vraiment nécessaire de donner plus de détails à cet argument qui devrait s'imposer de lui même comme un droit fondamental au repos ? Comme tous les habitants de l'agglomération beauvaisienne, je subis déjà les nuisances sonores et sanitaires (pollution NO2 et particules fines) toute la journée et tous les jours de l'année, dimanches inclus, avec toutes les conséquences avérées sur notre santé actuelle et future (cf les liens

				démontrés scientifiquement entre bruit et AVC, et entre pollution de l'air et maladies respiratoires, cancers...). Préserver un peu de calme nocturne est donc un minimum!
66	02/02/2025	17:26	Monsieur	<p>Contre le projet qui pérennise les dérogations au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais Tillé L'arrêté du 25 avril 2002 impose un couvre-feu entre 0 heure et 5 heures Comment affirmer qu'autoriser des mouvements d'avions à l'intérieur du couvre-feu ne méconnaît pas le principe de non-régression environnementale. Comment les dispositions dérogatoires prévues par l'arrêté du 8 mars 2022 peuvent elles préserver le cadre de vie des populations riveraines qui subissent les nuisances sonores et sanitaires Comment une dérogation provisoire qui arrive a son terme peut-elle être prorogée sans limite de temps, sans une nouvelle étude d'impact qui évalue les conséquences sanitaires de celle-ci , sans intégrer l'effet cumulatif des contraintes Parmi les motifs dérogatoires, celui faisant référence aux conséquences environnementales ou d'ordre public en cas d'impossibilité d'atterrissage au delà de minuit, est sibyllin. En effet les dérogations sont justifiées au regard des conséquences environnementales ou d'ordre public qu'emporterait une impossibilité d'atterrissage entre minuit et 1 heure. Cela amène a des raisonnement spécieux considérant qu' un atterrissage à l'intérieur du couvre-feu à Tillé est écologiquement préférable au transfert des passagers sur un aéroport autre (Lille Lesquin) négligeant la gêne occasionnée aux population des riverains, Quand aux droits des passagers qui effectuent des voyages pour la plupart motivés par les bas coûts des vols, contraires à la démarche écologique et environnementale vs le respect sanitaire des riverains, qui de plus, financent par leurs impôts les dérogations financières dont bénéficient les compagnies particulièrement RYANAIR De plus nous constatons que les Maires de certains communes votent contre l'intérêt de leurs concitoyens.</p>
67	02/02/2025	17:50	Contre le projet qui pérennise les dérogations au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais Tillé	<p>L'arrêté du 25 avril 2002 impose un couvre-feu entre 0 heure et 5 heures Comment affirmer qu'autoriser des mouvements d'avions à l'intérieur du couvre-feu ne méconnaît pas le principe de non-régression environnementale. Comment les dispositions dérogatoires prévues par l'arrêté du 8 mars 2022 peuvent elles préserver le cadre de vie des populations riveraines qui subissent les nuisances sonores et sanitaires Comment une dérogation provisoire qui arrive a son terme peut-elle être prorogée sans limite de temps, sans une nouvelle étude d'impact qui évalue les conséquences sanitaires de celle-ci , sans intégrer l'effet cumulatif des contraintes Parmi les motifs dérogatoires, celui faisant référence aux conséquences environnementales ou d'ordre public en cas d'impossibilité d'atterrissage au delà de minuit, est sibyllin En effet les dérogations sont justifiées au regard des conséquences environnementales ou d'ordre public qu'emporterait une impossibilité d'atterrissage entre minuit et 1 heure. Cela amène a des raisonnement spécieux considérant qu' un atterrissage à l'intérieur du couvre-feu à Tillé est écologiquement préférable au transfert des passagers sur un aéroport autre (Lille Lesquin) négligeant la gêne occasionnée aux population des riverains, Quand aux droits des passagers qui effectuent des voyages pour la plupart motivés par les bas coûts des vols, contraires à la démarche écologique et environnementale vs le respect sanitaire des riverains, qui de plus, financent par leurs impôts les dérogations financières dont bénéficient les compagnies particulièrement RYANAIR De plus nous constatons que les Maires de certains communes votent contre l'intérêt de leurs concitoyens.</p>

68	02/02/2025	19:08	Dérogations au couvre-feu pour les avions basés à Beauvais	Je suis contre le projet d'arrêté des 25 dérogations par an. Non respect du bruit, avions très bruyants RYANAIR que ce soit de nuit comme de jour. je demande que les 25 dérogations soient mises à 10 par an.
69	03/02/2025	08:34	contre les avions la nuit et même parfois le jour	J'habite Beauvais : les avions c'est infernal. On ne peut plus ouvrir les fenêtres. Le soir c'est pire surtout l'été. Et maintenant on les entend des 2 cotés de la maison. si au moins on avait le couvre feu ce serait un peu mieux.
70	03/02/2025	12:00	Le transport aérien : une aberration écologique!	25 dépassements annuels aux conditions restrictives dûment mentionnées : oui si et seulement si: 1. Le couvre-feu est étendu à 8 heures de 23h00 à 7h00. Ce qui correspond au temps de sommeil dont n'importe quel individu a droit au regard des Organismes de Santé. 2. Extension du trafic aéroportuaire gelé pour les 10 ans à venir pendant lesquelles, de l'avis des spécialistes de l'aéronautique, aucun avion de transport ne sera en mesure de voler sans bruit, sans émettre de particules fines ni de gaz à effets de serre. Le bruit développe l'obésité et les maladies vasculaires, les particules fines sont responsables de bon nombre de maladie respiratoire et les gaz à effets de serre contribuent au réchauffement de la température. Les rapports et alertes des spécialistes ne sont plus à remettre en question les faits sont là, le choix est encore possible entre la VIE ou le SUICIDE. Ceci sans évoquer le coût financier pour la société à l'heure des restrictions budgétaires. Si les 2 points évoqués plus haut sont appliqués, une dérogation pour 25 dépassements semblent tout à fait acceptable, si non c'est à nouveau la porte ouverte à toutes les dérives et mensonges dont nous sommes victimes, et je ne parle pas que des riverains, le problème est planétaire, depuis plus de 25 ans, pour l'aéroport de Beauvais.
71	03/02/2025	13:40	avis favorable	C'est de la bonne logique économique de laisser le premier employeur de l'Oise développer son activité dans un cadre maîtrisé.
72	03/02/2025	13:42	avis favorable aux 25 dérogations annuelles	Puisque le volume n'augmente pas, il n'y a pas de raison de s'y opposer.
73	03/02/2025	13:43	ok avec les dérogations	On parle de 25 dérogations par an pour plusieurs milliers de vols commerciaux. la procédure semble encadrée et il n'y a jamais eu d'abus. Il n'y a pas de raison de s'y opposer.
74	03/02/2025	13:45	avis favorable à la prolongation du dispositif	Je suis un riverain de l'aéroport. Les nuisances sont infimes comparées à tout ce que l'aéroport apporte. On parle de 25 vols entre minuit et une heure du matin, ça n'est pas la mer à boire.
75	03/02/2025	13:47	accord avec le projet	25 dérogations annuelles avec un encadrement de la DGAC, c'est complètement marginal. Il n'y a pas eu d'infractions au couvre-feu depuis des années. Ce système existe depuis 3 ans aujourd'hui. Il fonctionne. Il n'y a pas d'abus. il n'y a pas de raison de vouloir le supprimer.
76	03/02/2025	13:49	Pour les dérogations	Les personnes qui se plaignent ne doivent jamais prendre l'avion : on parle juste de 25 possibilités offertes à une compagnie qui fait des milliers de vols à beauvais de pouvoir revenir sur sa base, avec son équipage et surtout avec des passagers qui ne seront pas déroutés. le déroutement, ça pollue aussi !
77	03/02/2025	13:51	Pour le mécanisme de dérogations.	ce système fonctionne depuis 3 ans. pourquoi revenir en arrière ? On risque de pénaliser la compagnie, l'aéroport et donc les emplois dans une région qui en a besoin.

78	03/02/2025	13:54	ça devrait être plus !	Quand on pense que l'Etat a mis en place 25 dérogations par an pour plusieurs milliers de vols basés, on se dit que c'est juste se moquer du monde. Il faudra bien un jour encourager davantage l'économie et les emplois et cesser de penser aux retraités qui se plaignent en permanence de la dégradation de leur cadre de vie. Je suis évidemment pour 25 dérogations, et plus si c'est possible !
79	03/02/2025	13:55	POUR	25 dérogations à l'atterrissage c'est complètement envisageable : la preuve ça existe depuis des années.
80	03/02/2025	13:57	S'opposer aux dérogations, c'est s'opposer à RYR et à l'aéroport	On a déjà un aéroport qui rapporte des millions d'euros aux collectivités et qui crée des emplois dans l'Oise. Les dérogations sont utiles à Ryanair pour sa base. Ryanair est le moteur de l'aéroport, il ne faut pas entraver son développement.
81	03/02/2025	13:59	25 dérogations c'est une faible nuisance	Les gens qui se plaignent des avions ne demandent pas l'interdiction la nuit des motos en ville qui réveillent plus de monde que 25 avions qui atterrissent. Il faut savoir faire des hiérarchie : la nuisance est faible avec 25 dérogations comparées à d'autres nuisances pour lesquelles on ne fait rien.
82	03/02/2025	14:02	Pour les dérogations et pour l'emploi	je suis contre ceux qui veulent tout casser : on a un aéroport qui marche bien, des compagnies qui n'abusent pas, il n'y a pas de raison de changer un système qui fonctionne bien depuis 3 ans.
83	03/02/2025	14:07	avis favorable	25 dérogations, je ne sais pas si c'est réellement suffisant considérant les milliers de vols effectués chaque année, mais cela ne me paraît pas être horrible de prolonger un système qui existe depuis 3 ans déjà !
84	03/02/2025	14:09	oui aux 25 dérogations	ça fait peu mais si ça convient aux compagnies et que ça existe depuis 3 ans, il n'y a pas de raison de s'opposer à la prolongation du système !
85	03/02/2025	14:10	avis favorable	Bonjour, Je suis d'accord avec les dérogations au couvre-feu.
86	03/02/2025	14:12	accord avec les dérogations	Il existe des dérogations depuis 3 ans. ça fait peu si on regarde le nombre de vols effectués à Beauvais. je suis d'accord avec les dérogations et même d'accord pour augmenter le nombre.
87	03/02/2025	14:14	ok avec les dérogations	Bonjour, je suis un habitant de Beauvais. les dérogations ne me posent pas de problème de bruit. C'est pas pire que la circulation automobile en ville et moins pire que les nuisances sonores des bars de centre ville !
88	03/02/2025	14:15	avis favorable	Bonjour Monsieur, bonjour Madame, Les 25 dérogations représentent peu de nuisance. En plus le système existe depuis plusieurs années. il n'y a pas de raison de vouloir revenir en arrière. Je suis donc pour.
89	03/02/2025	14:17	ok avec 25 dérogations	je suis ok avec les 25 dérogations. je suis riverain de l'aéroport : c'est peu et ça ne me gênera pas.
90	03/02/2025	14:18	avis favorable aux dérogations	L'intérêt de l'Oise est d'avoir un aéroport qui se développe : si ces quelques dérogations annuelles aident, il n'y a pas de raison de s'y opposer.
91	03/02/2025	14:19	je suis d'accord avec les dérogations	Si le mécanisme reste encadré par la dgac et que ça reste à 25, ça ne me gêne pas.
92	03/02/2025	14:20	POUR	On parle de peu de dérogations. C'est marginal. En plus il n'y a pas d'abus des compagnies.
93	03/02/2025	14:22	ACCORD !	Les déroutement d'avion, ça pollue encore plus parce qu'il faut ensuite ramener les passagers au bon aéroport. Il faut vraiment ne pas prendre l'avion pour s'opposer à un tel système qui reste tout à fait light quand on regarde les dizaines de milliers de vols effectués à Beauvais-Tillé.
94	03/02/2025	14:24	JE SUIS POUR	Je travaille à l'aéroport. On a besoin de ces dérogations pour le maintien de la base de Ryanair.

95	03/02/2025	14:26	oui aux dérogations	25 vols c'est pas beaucoup. En plus c'est jusque 1h du matin au plus tard. Ce qui est important, c'est les emplois générés par l'aérodrome, pas les oreilles sensibles des retraités ou des écolos qui ne prennent pas l'avion !
96	03/02/2025	14:28	Non à l'entravement de l'activité économique	BELLOVA est une grande société qui emploie des milliers de personne. Elle a besoin de la base de Ryanair. 25 dérogations, c'est peu cher payé pour le maintien de ces emplois !
97	03/02/2025	14:29	favorable	Bonjour, Je suis d'accord avec les 25 dérogations : c'est peu et ça génère moins de nuisances que les motos en centre ville la nuit.
98	03/02/2025	14:30	FAVORABLE	25 dérogations encadrées par l'Etat pour des milliers de vol, ça fait peu de nuisances.
99	03/02/2025	14:33	avis favorable	Je ne comprends pas pourquoi on n'encourage pas plus les sociétés qui gagnent de l'argent et créent des emplois : si les dérogations sont demandées par des opérateurs économiques qui font vivre un territoire, ça ne me paraît pas délirant de les accepter, si les emplois sont maintenus ou que d'autres sont créés.
100	03/02/2025	14:34	ok avec les dérogs	Je travaille chez Bellova. On a besoin des dérogations pour que Ryanair reste et se développe.
101	03/02/2025	14:36	oui aux dérogations	oui pour les 25 dérogations annuelles : c'est peu et si ça peut éviter les déroutements, c'est mieux pour la planète et pour les passagers.
102	03/02/2025	14:42	Accord avec les dérogations	si les compagnies en ont besoin et que ça reste limité, je suis d'accord : ça fait peu de nuits concernées et ça évite les déroutements.
103	03/02/2025	14:47	oui aux dérogations	j'accepte les dérogations car elles sont encadrées par la dgac et que ça reste limité à 25 par an.
104	03/02/2025	14:57	avis favorable	25 nuits qui peuvent être un peu écourtées, et encore si on entend vraiment l'avion à l'atterrissage, ça fait peu de nuisance comparées aux nuisances des passagers qui sont déroutés à Lille.
105	03/02/2025	15:00	Pour les dérogations et contre les hypocrites	je suis favorable à davantage de dérogations si elles sont motivées comme cela est prévu par l'arrêté : les gens se plaignent des nuisances, mais un avion qui ne peut pas atterrir à Beauvais doit bien atterrir ailleurs. ça veut dire que les riverains opposés aux dérogations sont d'accord pour envoyer leurs nuisances chez les autres. c'est hypocrite.
106	03/02/2025	15:01	accord pour les dérogs	Je travaille pour un sous-traitant de l'aéroport. Les dérogations, ça veut dire des heures de travail pour le personnel, ça veut dire des emplois. On a besoin d'emplois dans le beauvaisis.
107	03/02/2025	15:02	oui aux dérogations	oui aux dérogations si elles restent limitées à 25 par an : on a déjà ça aujourd'hui, et les gens autour de moi ne se plaignent pas.
108	03/02/2025	15:04	AVIS FAVORABLE	BONJOUR JE VIS A TILLE JE SUIS D'ACCORD AVEC LES DEROGATIONS CAR CA APPORTE DES EMPLOIS
109	03/02/2025	15:07	accord	Il faut franchement ne jamais prendre l'avion dans sa vie pour ne pas mesurer à quel point une dérogation dans des cas bien limités et précis peut se faire au bénéfice de tous : les passagers n'atterriront pas à Lille ou Charleroi ce qui générerait plus de pollution atmosphérique pour un vol prolongé et autant de nuisance sonore pour les riverains de ces aéroports.
110	03/02/2025	15:08	accord avec les 25 dérogations	Bonjour, C'est un système qui a été expérimenté pendant 3 ans avec succès. il n'y a pas de raison de ne pas le prolonger.
111	03/02/2025	15:11	oui aux dérogations si c'est maîtrisé	je peux comprendre que les riverains s'inquiètent mais comme le volume de dérogations n'augmente pas, ça ne sera pas pire que ces trois dernières années.

112	03/02/2025	15:12	encore plus de dérogations	les dérogations, c'est moins d'avions déroutés : c'est mieux pour l'environnement et pour les passagers.
113	03/02/2025	15:27	Pour les dérogations	Oui aux 25 dérogations : ça ne fait pas beaucoup quand on regarde le nombre de vols opérés à Beauvais-Tillé donc la nuisance est acceptable.
114	03/02/2025	15:29	ACCORD	MONSIEUR ET MADAME P. NOUS HABITONS LE BEAUVAISIS ET NOTRE FILS TRAVAILLE A L AEROPORT LES DEROGATIONS PERMETTENT UNE ACTIVITE ECONOMIQUE IL FAUT MAINTENIR LES DEROGATIONS
115	03/02/2025	15:31	ACCORD POUR LES DEROGATIONS	25 dérogations annuelles, c'est autant de vols en moins déroutés et donc des nuisances de moins pour les autres : il faut arrêter d'être égoïste. On est bien content d'avoir un aéroport pour les emplois et les voyages, 25 dérogations ça n'est pas fin du monde.
116	03/02/2025	15:32	accord	je suis d'accord avec les dérogations, j'ai déjà été dérouté a cause d'un retard et ça n'est pas agréable
117	03/02/2025	15:35	je suis d'accord avec les dérogations	Je voyage souvent à Beauvais et je n'ai pas envie d'atterrir ailleurs a cause d'un problème extérieur à la compagnie.
118	03/02/2025	15:59	Non au maintien des dérogations concernant l'aéroport de Beauvais!	La durée du couvre-feu actuel de minuit à cinq heures du matin est déjà ridicule. Non à la prolongation de la moindre dérogation pour l'atterrissage des avions à Tillé. La santé de nos concitoyens passe avant le chiffre d'affaires.
119	03/02/2025	17:47	accord sur les dérogations	Bonjour, je suis habitant de Laversines et je travaille à l'aéroport. Les dérogations sont un mal nécessaire : cela permet le maintien de la base de Ryanair et donc cela pérennise les emplois.
120	03/02/2025	18:03	accord avec les dérogations	je suis d'accord avec 25 dérogations/an si c'est toujours bien vérifié et contrôlé par l'Etat
121	03/02/2025	18:05	dérogation - avis favorable	Le système de délivrance des dérogations me parait adapté : il est soumis à l'examen de critères par les services de l'Etat à qui je fais confiance. Il n'y a pas de raison de revenir en arrière puisqu'on expérimente les dérogations depuis 3 ans et que ça marche sans excès.
122	03/02/2025	19:30	favorable !	Bonjour, Je suis un habitant de Laversinnes et j'ai de la famille qui travaille à l'aéroport. Je suis d'accord avec 25 dérogations au maximum. Je fais confiance aux services de l'Etat pour contrôler efficacement les demandes et veiller à éviter les abus.
123	03/02/2025	20:08	accord avec les dérogations	Bonjour,, je suis accord avec les dérogations si ça reste surveillé par l'Etat. Il faut permettre aux avions de revenir à leurs bases et éviter les déroutements.
124	03/02/2025	21:08	avis favorables aux dérogations à Beauvais	Bonjour, je suis d'accord avec les 25 dérogations/an à condition que l'Etat continue de surveiller et que les dérogations soient justifiées. C'est important de laisser l'aéroport et les compagnies se développer. On a besoin d'emplois.
125	03/02/2025	21:11	pour la dérogation au couvre feu	Il faut laisser aux compagnies basées la possibilité d'atterrir. ça permet d'éviter des déroutements. Un déroutement pollue plus qu'un vol normal qui arrive à destination.
126	03/02/2025	23:25	accord pour des dérogations à Beauvais-Tillé	Bonjour, J'habite Beauvais et je voyage beaucoup. il est important de pouvoir revenir sur l'aéroport qu'on a prévu dans son voyage. un déroutement rajoute du bus au trajet. et les bus ça pollue aussi.

127	04/02/2025	11:13	Une échappée nécessaire	<p>L'aéroport de Beauvais Tillé évite de faire de la route pour des proches venant de Marseille par exemple; de plus, voyager en avion leur coûte moins cher qu'en train ! L'aéroport de Beauvais-Tillé apporte une échappée nécessaire aux locaux qui n'en peuvent plus de voir leurs paysages défigurés par une industrialisation croissante, notamment par des projets éoliens qui fournissent une pollution lumineuse effrayante dans le secteur, surtout la nuit. L'aéroport de Beauvais-Tillé favorise un trafic aérien sans devoir aller jusqu'à Roissy et désengorge donc la proximité de Paris. L'aéroport de Beauvais-Tillé fournit des emplois divers à des locaux. Quant à vouloir réduire le trafic de nuit ? Motivations des riverains ou bien venues d'en-haut, sans concertation ? Beauvais a une vieille tradition aéroportuaire qu'il faut savoir maintenir. Prévoir de réduire son activité aéroportuaire de nuit ne traduirait-il pas une volonté, à terme, de supprimer cet aéroport ? Utilisatrice occasionnelle des services qu'il rend soit à des locaux pour s'échapper soit à des lointains pour nous rejoindre, je ne peux que m'interroger ainsi. L'aviation est un fleuron français. Protégez-le plutôt que de le mettre à mal, en maintenant avec détermination à cette région proche de Paris, mais en partie rurale, son attractivité. Pour désengorger une Ile de France saturée.</p>
128	06/02/2025	10:04	<p>CONTRE LA PÉRENNISATION DES 25 DÉROGATIONS AU COUVRE-FEU PAR ANNÉE CALENDRAIRE ENTRE MINUIT ET 1 HEURE DU MATIN à l'aéroport de Beauvais-Tillé.</p>	<p>J'habite Laversines, commune très impactée par les nuisances de l'aéroport et je suis contre le projet d'arrêté destiné à pérenniser les 25 dérogations au couvre-feu par année calendaire pour des avions basés. De 2002 jusqu'en décembre 2020 le couvre-feu garantissait l'absence de trafic entre minuit et cinq heures, en réalité le trafic commençait le matin vers 7h45, heure d'arrivée des premiers avions et se terminait avant 23h00, heure de départ du dernier avion. La période sans avion durait alors plus de 8h00 respectant ainsi les recommandations de l'OMS. La compagnie aérienne RYANAIR souhaitant baser des avions à Beauvais à la seule condition de pouvoir déroger aux horaires du couvre-feu en cas de retours tardifs, le 10 octobre 2019 un arrêté modifiant celui de 2002 a été signé par le ministre des transports de l'époque puis annulé par le conseil d'état le 9 juillet 2021. Malheureusement, l'annulation tardive de l'arrêté a permis à RYANAIR de baser deux avions à Beauvais le 3 décembre 2020. Ces aéronefs partent de la base dès 6h00 du matin entraînant une perte immédiate de presque deux heures de sommeil pour les riverains subissant ces décollages. Pour permettre à RYANAIR de poursuivre son activité avec des avions basés à Beauvais, un deuxième arrêté d'une validité de 3 ans plus limitatif a été signé en mars 2022, celui-ci autorisant 25 dérogations par an entre minuit et 1h00. Le bilan de ces trois années montre une détérioration de la qualité de vie des riverains, la charte de l'environnement de 2004 qui précise que chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé n'est pas respectée. Pour preuve aujourd'hui cinq avions sont basés à Beauvais, ils décollent dès 6h00 et pourraient décoller à partir de 5h00, ils rentrent à la base tard le soir avec la possibilité de réveiller des milliers de riverains entre minuit et 1h00 25 fois par an. En 2019, avant l'existence d'avions basés à l'aéroport, il y a eu 24000 mouvements d'avions commerciaux, en 2024 il y en a eu 38000. Objectivement, on ne peut pas dire aujourd'hui que depuis 2019, il n'y a pas eu de détérioration de la qualité de vie des riverains et que leur santé n'est pas plus exposée aux nuisances sonores et à la pollution des avions qu'au paravent. Le nouveau gestionnaire de l'aéroport BELLOVA et le SMABT, propriétaire de la plate-forme, souhaitent à court terme 45000 mouvements par an, le nombre de postes avion va passer de 12 à 18 dans un premier temps mais 24 sont en prévision. Le nombre de postes avion</p>

				<p>conditionne le nombre maximal d'avions basés. L'augmentation du nombre d'avions basés a des effets immédiats et importants sur l'augmentation du trafic. Pérenniser l'arrêté de mars 2022, prévoir 45000 mouvements à court-terme et augmenter le nombre de postes avion, ensemble, ces trois projets ne présagent rien de bon pour les riverains de l'aéroport dont certains seront carrément sacrifiés, leur bien immobilier perdra de la valeur de façon significative voire sera invendable. Jusqu'à douze avions voire 18 pourront décoller le matin à partir de 5h00. La pérennisation de l'arrêté de mars 2022 va renforcer la présence de RYANAIR et permettre la croissance démesurée du nombre de mouvements souhaitée par BELLOVA et le SMABT qui appellent ça 'développement maîtrisé'. Les objectifs de croissance étaient d'ailleurs déjà clairement énoncés dans la note sur la consultation du public du projet d'arrêté du 10/10/2019. Le couvre-feu de 5 heures à minuit mis en place en 2002 était une mesure environnementale à portée sanitaire pour protéger les riverains de l'aéroport contre les risques d'exposition au bruit des avions la nuit. Il ne fait plus aucun doute aujourd'hui que le bruit est dangereux pour la santé et le bruit de nuit est à l'origine de stress provoquant de l'hypertension, elle-même facteur de risque de maladies cardiovasculaires. Ces trois dernières années et en particulier en 2024, le nombre d'avions de nuit (de 22h00 à 6h00) a considérablement augmenté. Les avions polluent, ils produisent des dioxydes d'azote, des particules fines et ultra fines dans l'air ambiant. Cette pollution provoque une augmentation des cas d'asthme, d'affections bronchiques et de cancer. Les particules ultra fines contribuent entre autres au développement des maladies dégénératives du cerveau. L'accord de Paris dont l'objectif est d'atténuer le changement climatique et réduire les émissions polluantes n'est pas pris en compte, la pérennisation de l'arrêté de mars 2022 ouvre le champ des possibles à la croissance du trafic en limitant définitivement les contraintes du couvre-feu. Les émissions de gaz à effet de serre vont inexorablement continuer leur croissance. Je suis CONTRE la pérennisation des 25 dérogations au couvre-feu par année calendaire et CONTRE l'augmentation du trafic induite par cet arrêté. L'augmentation du nombre annuel de passagers n'apportera rien ou peu au Beauvaisis, au département et à la région, seule la compagnie RYANAIR fera des profits supplémentaires au plus grand mépris des riverains et de la planète. À cause des facilités accordées aux compagnies low cost, à RYANAIR en particulier, les gestionnaires de l'aéroport semblent ne pas avoir d'autre solution que d'augmenter encore et toujours le trafic pour faire rouler davantage de cars et remplir les parkings, ces deux activités représentant une très grande partie de leurs revenus. Tous ces cars et véhicules contribuent également à la pollution générée par l'aéroport. Qu'y a-t-il de plus important favoriser les intérêts privés d'une compagnie aérienne ou préserver la santé de milliers de personnes ? Il est temps aussi de se préoccuper des générations futures en les protégeant des choix qui pourraient accentuer les constats désastreux sur le climat que l'on fait aujourd'hui. Je suis CONTRE cet arrêté qui pérennise les 25 dérogations par année calendaire entre minuit et 1h00. Je suis pour un allongement du couvre-feu de 23h00 à 6h30 avec pour seules dérogations, celles permises dans l'arrêté de 2002.</p>
129	06/02/2025	19:03	contre la réduction de notre sommeil	<p>5h de pause nocturne ce n'est pas assez pour avoir une vie normale laissez nous dormir une vraie nuit surtout que nous n'avons pas forcément les mêmes horaires que l'aéroport nous voulons vivre en bonne santé et les passagers peuvent bien voyager entre 8 et 22h cela laisse largement le temps pensez aux riverains qui sont réveillés par les passagers avant et après les vols ...</p>

130	07/02/2025	10:46	Pas de dérogation	Accorder une dérogation même minime serait le premier pas vers un démantèlement du couvre-feu ce qui est insupportable et inqualifiable ! Que les compagnies se débrouillent avec un couvre-feu à 00h00 ou qu'elle payent les amendes si elles sont en retard ! L'augmentation du trafic et les avions basés engendrent des retards qui n'existaient pas auparavant et ce sont ces retards qui justifie cette demande de dérogation, rien d'autre. Les compagnies aériennes n'ont qu'à s'organiser comme il faut pour arriver à l'heure ou annuler leur vol, ou encore réorganiser complètement leur trafic pour plus de fluidité et moins d'embouteillages. Mais le sommeil des riverains il me semble bien plus important ! Je suis donc contre la moindre dérogation, le couvre-feu est à MINUIT !
131	08/02/2025	17:56	contre la pérennité des exceptions au couvre feu	Compte tenu de l'augmentation du trafic pour les années à venir, j'espérais que vous nous proposeriez un couvre feu plus long pour préserver notre santé, notre sommeil et notre tranquillité. Hélas non ! votre proposition : des restrictions pérennes au couvre feu maintenu aux mêmes horaires minuit - 5 heures. Je constate que votre seule préoccupation c'est l'essor toujours plus grand de l'aéroport au détriment de notre santé et notre tranquillité ...et tout cela pour proposer des billets d'avion moins cher que le train!!! CHOQUANT dernier exemple d'atteinte à notre nuit de sommeil : le 7 janvier 2025 réveillés par 2 avions aux alentours de minuit 10... avec mon mari nous nous sommes installés à la campagne il y a 35 ans dans une belle région rurale, calme et agréable où il faisait bon vivre... ce n'est plus le cas . vous n'avez aucun respect des riverains et de l'environnement. Etonnez vous que les français ne croit plus au discours des élus et à la politique !!!
132	09/02/2025	08:14	Avis contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise)	Madame, Monsieur, J'ai l'honneur de vous faire part de mon avis contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé car le point suivant m'interroge : « Les dérogations continueront de s'inscrire dans le respect des conditions actuelles de non-régression environnementale validées par le Conseil d'État. Elles seront ainsi limitées aux seuls aéronefs qui :...subissent un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ; ». Pouvez -vous préciser quels sont les critères de définition d'un retard « indépendant de la volonté du transporteur » ? Depuis 2022, l'ACNUSA alerte professionnels et pouvoirs publics sur le fait que la programmation des vols est supérieure à la capacité du ciel européen. D'un point de vue économique, la nuit est devenu un enjeu de taille pour certaines compagnies aériennes ayant une programmation de vols supérieure à leur réelle capacité opérationnelle. En multipliant les rotations elles obtiennent une meilleure rentabilité que les compagnies classiques. Cette rentabilité est obtenue à la fois au détriment de leur personnel (périodes de repos plus aléatoires) et de la santé des riverains des aéroports (nuisances sonores engendrant troubles du sommeil, etc..) Introduire un couvre-feu respecté permet d'avoir la même règle pour tous. Instaurer des dérogations au couvre-feu constitue une concurrence déloyale en faveur des compagnies les plus en retard. Par ailleurs, vous évoquez « le respect des conditions actuelles de non-régression environnementale validées par le Conseil d'État ». L'article 37-1 de la Constitution prévoit que « le pouvoir réglementaire peut, dans le respect des normes supérieures, autoriser des expérimentations permettant de déroger à des normes à caractère réglementaire sans méconnaître le principe d'égalité devant la loi dès lors que ces expérimentations présentent un objet et

				<p>une durée limités et que leurs conditions de mise en oeuvre sont définies de façon suffisamment précise. » En d'autres termes, lorsqu'il y a dérogation à ce principe de non-régression environnementale, celle-ci doit être limitée, encadrée et se fonder sur des motifs d'intérêt général clairement énoncés. Or, le projet d'arrêté supprime le caractère temporaire des dispositions de l'arrêté du 8 mars 2022 et , ni les conditions d'octroi des dérogations au couvre-feu , ni le nombre de dérogations envisagées ne sont suffisamment explicites. Veuillez recevoir , Madame, Monsieur, mes sincères salutations. Secrétaire Association La Herminette</p>
133	09/02/2025	23:10	Contre	<p>Les nuisances sonores existantes ont déjà un impact conséquent sur la vie de bon nombre de personnes! Me concernant les avions passent déjà au dessus de chez moi (même tard, vers 23h voire plus) et peuvent nuire à ma qualité de vie, de sommeil... Privilégier une entreprise qui pollue plutôt que le bien-être des riverains me semble être un non sens! Évidement je parle de l'impact sur la vie des gens mais qu'en est-il de l'impact sur l'environnement ?</p>
134	10/02/2025	00:20	AVIS NEGATIF AU PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE	<p>AVIS NEGATIF AU PROJET D'ARRETE RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE Rendre pérenne les 25 dérogations au couvre-feu accordées de Beauvais Tillé est le fruit d'une décision arbitraire. Le chiffre de 25 dérogations est purement un geste commercial au profit d'une compagnie privée. Cette décision a pour seul but de favoriser et faciliter les conditions d'exploitation de la seule compagnie ayant actuellement des avions basés à Beauvais (Raynair), en lui accordant un avantage financier sans contrepartie pour le Beauvaisis et ses habitants qui subissent les nuisances de ces vols de nuit. Un atterrissage pendant un couvre-feu est soumis à une amende de 40 000 € par vol. Ryanair bénéficiera sans contrepartie à sa charge, d'un cadeau de 25 x 40 000€ d'amende par enfreinte au couvre-feu, soit 1 million d'euros mis à disposition de la compagnie, auquel s'ajoutera les économies qu'elle va faire sur le dos des riverains, puisqu'elle n'aura pas à assurer l'hébergement de ses passagers en cas de retard du vol. C'est une mascarade règlementaire pour servir des intérêts privés à laquelle l'ACNAT s'oppose Une situation exceptionnelle peut toujours intervenir, mais L'ACNAT souhaite que soient précisées les causes justifiant l'autorisation exceptionnelle d'atterrir à Beauvais Tillé pendant les heures de couvre-feu, comme cela a été fait à Nantes dans un arrêté du 23 mai 2024 : « Sont notamment considérés comme raisons indépendantes de la volonté du transporteur les évènements suivants, survenus au cours d'une même journée d'exploitation, qui, par leur nature, origine, ampleur ou caractère inhabituel, ont pour effet d'affecter l'exploitation normale d'un aérodrome ou d'un aéronef ou de perturber la programmation des vols, sauf s'ils auraient pu être évités ou minimisés par des mesures raisonnables prises par le transporteur aérien : « 1° Le déroutement d'un vol en raison d'une urgence sanitaire survenue à bord. » « 2° Un conflit social ou une manifestation, extérieurs à l'activité du transporteur. » « 3° Une instruction d'un service du contrôle de la circulation aérienne modifiant la programmation horaire initiale d'un vol. » « 4° Un problème d'ordre technique affectant l'aéronef qui échappe à la maîtrise effective du transporteur. » « 5° Un événement susceptible d'affecter la sûreté ou la sécurité d'un vol. » Le couvre-feu de Beauvais-Tillé concerne une période de 5 heures au cœur de nuit. La nuit est une période de 8 heures consécutives, définie par la directive 2002/49 sur le bruit dans l'environnement et par l'OMS. Le couvre-feu de Beauvais-Tillé est donc largement insuffisant pour protéger</p>

				correctement les riverains. Au lieu d'assouplir et de réduire le bénéfice du couvre-feu, il devrait au contraire être étendu à une période plus longue couvrant la totalité de la nuit, soit 8 heures. L'ACNAT s'oppose donc également pour ce motif à la prorogation des possibilités de dérogations pour l'atterrissage d'aéronefs pendant le couvre-feu, autres que celles déjà prévues à l'arrêté du 25 avril 2002. Pour l'ACNAT Le Président
135	10/02/2025	23:12	CONTRE le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de Beauvais-Tillé	Je suis contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Réveillé chaque jour par les nuisances sonores aériennes, je souffre d'un manque de sommeil et de maux de tête chroniques. Qui peut vivre en bonne santé avec seulement 5 heures de sommeil par nuit ? Mon fils de 13 ans, lui aussi voit son sommeil affecté. La santé des habitants doit être une priorité. La population ne doit pas être sacrifiée !
136	10/02/2025	23:18	contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aéroport	Je suis contre le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Je n'ai pas acheté un bien immobilier dans une commune concernée par le PGS/PEB de cet aéroport. Dans mon acte notarié de 2019, aucune mention de nuisance quelle qu'elle soit...et pourtant je subis de plein fouet les nuisances sonores insupportables de l'aéroport dès 6h02 du matin ! QUI PEUT VIVRE AVEC 5 HEURES DE SOMMEIL ? QUI ?