



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ RELATIF AUX RESTRICTIONS D'EXPLOITATION DE L'AÉRODROME DE BEAUVAIS-TILLÉ (OISE)

Synthèse de la consultation du public

FÉVRIER 2025

Table des matières

01	Introduction.....	3
02	Contexte et objectifs de l'arrêté.....	6
	UN PROJET D'ARRETE PLEBISCITE, S'INSCRIVANT POSITIVEMENT DANS LA CONTINUITE POUR CERTAINS... ..	6
	... UN PROJET D'ARRETE CONTROVERSE, ENTRE ENJEUX ECONOMIQUES, ENVIRONNEMENTAUX ET DE RIVERAINETE POUR D'AUTRES	6
03	Conditions pour les dérogations	9
	25 DEROGATIONS PAR ANNEE CALENDRAIRE.....	9
	AERONEFS QUI EFFECTUENT DES VOLS REGULIERS DE TRANSPORT DE PASSAGERS ET EQUIPES DE TURBOREACTEURS DONT LA MARGE ACOUSTIQUE CUMULEE EST SUPERIEURE OU EGALE A 13 EPNDB.....	10
	AERONEFS QUI DEVAIENT ATTEINDRE ENTRE 21 HEURES ET 23 HEURES ET DOIVENT REPARTIR LE LENDEMAIN	11
	AERONEFS QUI SUBISSENT UN RETARD POUR DES RAISONS INDEPENDANTES DE LA VOLONTE DU TRANSPORTEUR	11
	DEROGATIONS QUI SONT JUSTIFIEES AU REGARD DES CONSEQUENCES ENVIRONNEMENTALES OU D'ORDRE PUBLIC QU'EMPORTERAIENT UNE IMPOSSIBILITE D'ATTERRISSAGE ENTRE MINUIT ET 1 HEURE.....	11
04	Les modalités de consultation du public.....	13
05	Hors-sujet	14
	LES NUISANCES GENERALES LIEES A L'AEROPORT	14
	AUTRES PROPOSITIONS POUR UNE REDUCTION DES NUISANCES	14
06	Conclusion	15

01 Introduction

Contexte de la consultation

L'aéroport de Beauvais-Tillé est actuellement soumis à des restrictions environnementales renforcées de nuit.

L'arrêté du 25 avril 2002 impose en effet un couvre-feu entre 0 heure et 5 heures.

Par arrêté du 8 mars 2022, le ministre chargé des transports avait introduit la possibilité de déroger au couvre-feu dans certains cas limitativement énumérés, et ce pour une durée de trois ans : il est ainsi permis depuis 2022 à des aéronefs d'atterrir sur cet aérodrome entre minuit et 1 heure, dans la limite de 25 dérogations par an.

Dans son arrêt du 25 janvier 2023, le Conseil d'État a confirmé que ces dispositions ne nécessitent pas la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), préalable requis uniquement en cas de mise en place ou de renforcement d'un régime de limitation des mouvements sur la plateforme.

Il a en outre considéré que l'arrêté en question ne méconnaît pas le principe de non-régression environnementale compte tenu des nombreuses et solides garanties apportées.

Introduites pour une durée de trois ans, les dispositions dérogatoires prévues par l'arrêté du 8 mars 2022 ont permis d'améliorer l'attractivité économique de l'aéroport et de ses environs tout en préservant le cadre de vie des populations riveraines. Ces dispositions cesseront toutefois prochainement de produire leurs effets.

Objectifs du projet de texte

Le projet d'arrêté proposé à la consultation du public pérennise les dispositions actuellement en vigueur permettant d'accorder des dérogations au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

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 :

- effectuent des vols réguliers de transport de passagers au moyen d'aéronefs équipés de turboréacteurs dont la marge acoustique cumulée est supérieure ou égale à 13 EPNdB ;
- devaient atterrir entre 21 heures et 23 heures et doivent repartir le lendemain ;
- subissent un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;
- sont justifiées au regard des conséquences environnementales ou d'ordre public qu'empporterait une impossibilité d'atterrissage entre minuit et 1 heure.

Objet du projet d'arrêté soumis à la consultation du public

Le projet d'arrêté comprend deux articles.

L'article 1^{er} abroge l'article 4 de l'arrêté du 8 mars 2022, qui prévoyait que les dispositions permettant l'octroi de dérogations au couvre-feu instauré par l'arrêté du 25 avril 2002 soient mises en œuvre pour une durée de trois ans.

Celles-ci demeurent limitées à 25 par année calendaire.

L'article 2 prévoit que le directeur général de l'aviation civile et le directeur général de la prévention des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de l'arrêté.

À noter qu'un bilan des mouvements effectués dans le cadre dérogatoire continuera d'être présenté, par les services de l'aviation civile, lors de chaque réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome et rendu public au moins une fois par an.

Consultations et étapes suivantes

Le projet d'arrêté a été soumis à l'avis de la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Beauvais-Tillé le 17 janvier 2025 et a recueilli un avis favorable.

En application des dispositions de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, ce projet d'arrêté a été mis à la consultation du public pour une durée de 3 semaines, du 21 janvier 2025 au 10 février 2025 inclus, de sorte que chacun puisse faire part de ses observations, sur le site internet des consultations du ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation :

<https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-du-public-concernant-un-projet-d-a3130.html>

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui lui a été donnée.

Le projet d'arrêté, le cas échéant modifié pour tenir compte des résultats de la consultation, pourra ensuite être transmis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

Méthodologie d'analyse des contributions de la consultation

Les principes méthodologiques d'analyse des contributions sont les suivants :

- les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées ;
- si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure : la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif ;
- une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

Les chiffres de la participation

136 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public. Parmi elles, 18 doublons ont été retirés des calculs. **Ainsi au total, 118 contributions sont traitées dans la présente synthèse.**

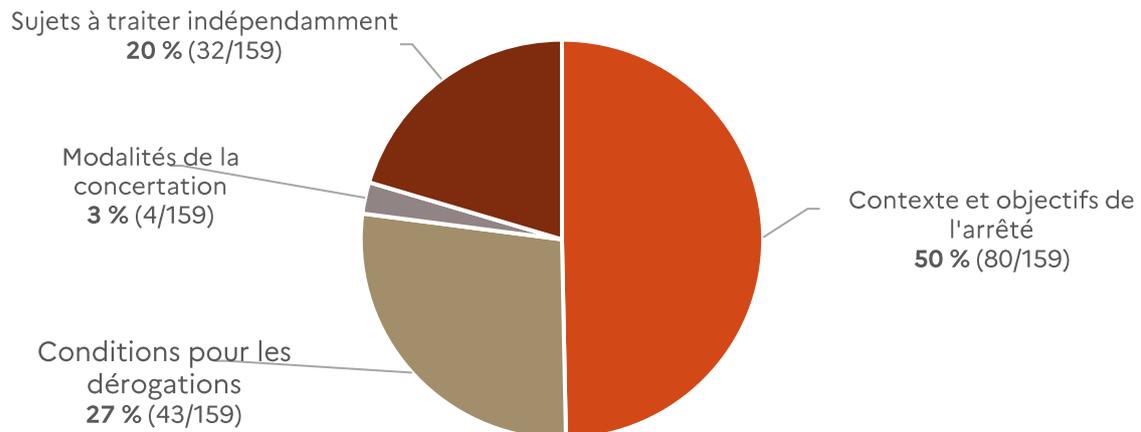
Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 118 contributions comportent finalement **159 expressions identifiées**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui a été classé en fonction du type de commentaire pour faire l'objet de la présente restitution.

L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.

Prise de position des participants

Parmi les 118 contributions, 61 expriment une position favorable ou favorable sous conditions au projet d'arrêté, tandis que 57 contributions se positionnent en défaveur d'une prolongation des mesures dérogatoires.

GRAPHIQUE 1 - RÉPARTITION DES EXPRESSIONS DU PUBLIC EN FONCTION DES THÉMATIQUES (SUR UN TOTAL DE 159 EXPRESSIONS)



Éléments sur le profil des répondants

Sur les 118 contributions, 37 participants précisent qu'ils s'expriment en tant que riverains, 1 en tant qu'élu, 1 en tant que représentant du secteur aéronautique, 4 en tant qu'acteurs économiques, 4 s'expriment au nom d'associations.

Au total, 23 participants ont mentionné leur localisation. Ils résident dans les communes d'Allonne (1), Beauvais (6), Clermont (1), Houssoye-le-Farcy (1), Laversines (5), Le Fay-Saint-Quentin (1), Milly-sur-Thérain (1), Tillé (1). Six participants ont précisé résider dans le Beauvaisis.

02 Contexte et objectifs de l'arrêté

80 expressions portent sur les objectifs et l'ambition du projet d'arrêté. Ces contributions du public reflètent différents positionnements vis-à-vis du projet d'arrêté. Une partie des contributeurs plébiscite le renouvellement des dérogations au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais-Tillé, parfois sous certaines conditions tandis qu'une autre se dit défavorable ou émet des réserves quant à la pérennisation de ce régime dérogatoire.

Un projet d'arrêté plébiscité, s'inscrivant positivement dans la continuité pour certains...

Pour les partisans au projet d'arrêté, il n'y aurait « *pas de raisons de s'opposer* » à un fonctionnement « *adapté* » **qui a déjà fait ses preuves** « *avec succès* » depuis trois ans, dès lors que le volume des dérogations n'augmenterait pas et que les compagnies continueraient de respecter les limites imparties comme elles l'auraient fait jusqu'ici. Dans le même sens, la poursuite de l'examen des critères d'octroi des dérogations par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) est également soutenue et conditionne pour certains l'acceptabilité du projet d'arrêté.

Plusieurs d'entre eux valorisent les **opportunités économiques** induites par le secteur aéroportuaire « *qui rapporte des millions d'euros* » au territoire et aux collectivités. Établir un quota serait ainsi « *un bon compromis entre les impératifs économiques et environnementaux* » et constituerait une « *bonne logique économique permettant au premier employeur de l'Oise de développer son activité dans un cadre maîtrisé* ». Plusieurs contributeurs soulignent la nécessité de conserver et développer les emplois « *dans une région qui en a besoin* ». Les dérogations au couvre-feu permettent selon certains un maintien essentiel de la base de Ryanair, pérennisant ainsi les emplois. Un retour en arrière est dès lors perçu comme pénalisant pour les compagnies opérant sur la plateforme et pour l'aéroport lui-même, pouvant entraîner des répercussions sur l'économie du territoire.

Quelques contributeurs estiment par ailleurs que ces « **quelques** » **dérogations annuelles sont faibles par rapport au nombre de vols effectués** à Beauvais-Tillé. Elles permettent également d'éviter des déroutements, perçus comme plus polluants, nuisibles aux riverains des aéroports concernés, et pénibles pour les passagers.

... un projet d'arrêté controversé, entre enjeux économiques, environnementaux et de riveraineté pour d'autres

Une part de contributeurs oppose les **enjeux de préservation environnementale** et de santé publique aux enjeux financiers du secteur aérien. Ils déplorent une décision « *guidée par des intérêts économiques* », liée au développement et à l'extension commerciale de l'activité aéroportuaire de Beauvais, et estiment que le principe de dérogation actuel et sa pérennisation « *ne saurait être considérée comme compatible avec les objectifs climatiques et de réduction des nuisances environnementales* ».

L'absence de pénalités financières imposées aux compagnies en cas de retard et de dérogation au couvre-feu est également perçue comme un signe que ces autorisations seraient accordées pour des motifs purement commerciaux. Ces participants jugent notamment qu'il y aurait « *des limites à ne pas dépasser* » et que toute dérogation, « *même limitée [compromettrait] cet équilibre fragile* ». D'autres participants s'inscrivent dans cette ligne, indiquant qu'autoriser des dérogations « *même sous des conditions strictes, constitue une entorse [aux] garanties fondamentales* » de protection de la santé des riverains. Le souhait que soient priorisés les intérêts des riverains sur les profits et bénéfiques du secteur aérien a été exprimé à plusieurs reprises. Le rôle des élus semble à ce titre central pour quelques personnes, les appelant à leurs responsabilités.

De plus, **Ryanair est mentionnée à quelques reprises comme principale bénéficiaire** de ces dérogations, perçues comme « *un cadeau* » accordé à la compagnie. L'association La Herminette

plaide ainsi pour un couvre-feu strict, qu'elle considère comme une solution plus équitable. Selon elle, les dérogations créent une forme de « *concurrence déloyale* » en avantageant les compagnies les moins ponctuelles car « *en multipliant les rotations, elles obtiennent une meilleure rentabilité que les compagnies classiques* ».

Certains estiment qu'une pérennisation des dérogations **irait à l'encontre de l'enjeu de réduction du bruit**. En effet, quelques participants indiquent subir de fortes nuisances sonores durant les heures de sommeil en raison des dérogations déjà appliquées et ne souhaitent pas, par conséquent, leur prolongement. Ces constats font écho aux demandes d'autres contributeurs souhaitant l'application d'un couvre-feu strict, jugé crucial pour limiter les impacts environnementaux, sociétaux et sanitaires des vols en période nocturne. À ce sujet, quelques contributions déplorent la durée de son application (5h), estimant cela « *largement insuffisant pour correctement protéger les riverains* ». L'ACNAT (association contre les nuisances de l'aéroport de Tillé) et l'ADERA (association de défense de l'environnement des riverains) rappellent que « *la nuit est une période de 8 heures consécutives* » selon les préconisations de l'OMS et la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Plusieurs contributeurs regrettent les « *impacts délétères* » de l'aviation sur **l'environnement**, estimant notamment qu'une pérennisation des dérogations irait à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). D'autres soulignent que, dans un contexte de transition écologique et face au réchauffement climatique, les parties prenantes devraient s'engager dans une réduction ambitieuse, impérative et durable de l'activité aérienne, plutôt que de la favoriser.

Par ailleurs, quelques participants évoquent des principes législatifs que le nouvel arrêté ne respecterait pas :

- le principe de précaution, qui devrait être « *pleinement appliqué pour protéger la santé des populations locales et respecter les engagements climatiques* » de la France ;
- le principe de non-régression environnementale, mentionné dans le texte introductif de l'arrêté. L'association La Herminette précise, en s'appuyant sur l'article 37-1 de la Constitution, que des dérogations peuvent être accordées dans le cadre d'expérimentations, à condition qu'elles soient limitées dans le temps, encadrées et justifiées par un intérêt général clair. Or, le projet d'arrêté actuel supprime la limitation dans le temps prévue par l'arrêté précédent et les conditions et le nombre de dérogations prévues « *ne sont pas suffisamment explicites* » selon elle.

Enfin, la prolongation de l'arrêté « *sans limite de temps* », et l'absence d'une « *nouvelle étude d'impact* » qui évaluerait les conséquences sanitaires et l'effet cumulatif des contraintes, soulèvent des interrogations sur **l'avenir de l'exploitation de l'aéroport**. Plusieurs points d'inquiétude sont mis en avant :

- l'assouplissement, voire la suppression du couvre-feu. Dès lors, la nécessité de cantonner les dérogations au couvre-feu à des « *exceptions* » est soulignée par quelques contributeurs ;
- l'augmentation du trafic aérien sur l'aéroport en raison des travaux d'agrandissement de la plateforme, ce qui ferait mécaniquement croître le nombre potentiel de dérogations. Des contributeurs craignent que le présent arrêté ne renforce la présence de Ryanair et permette en parallèle « *la croissance démesurée du nombre de mouvements souhaitée par BELLOVA et le SMABT* », gestionnaire et propriétaire de la plateforme aéroportuaire ;
- l'augmentation du nombre d'avions basés à Beauvais-Tillé, d'autant plus que, pour certains, le principe de stationnement des avions à l'aéroport justifierait faussement l'octroi d'autorisations d'atterrissage durant le couvre-feu au lieu de procéder, comme c'est le cas sur d'autres aéroports, à des déroutements.

L'association La Herminette rappelle également l'alerte faite par l'ACNUSA sur la surprogrammation des vols nocturnes par certaines compagnies aériennes, une pratique qui augmente leur rentabilité mais nuit aux personnels et aux riverains des aéroports.

Réponse de la DGAC

Il convient de préciser dans un premier temps que les dispositions dérogatoires au régime de couvre-feu instaurées par l'arrêté du 8 mars 2022 pour une durée limitée de trois ans cesseront de produire leur effet à compter du 12 mars 2025.

C'est dans ce contexte que le projet d'arrêté soumis à la consultation du public propose strictement de pérenniser ce régime dérogatoire étroitement encadré et circonscrit aux seuls mouvements réalisés entre minuit et 1 heure dans la limite de 25 par an.

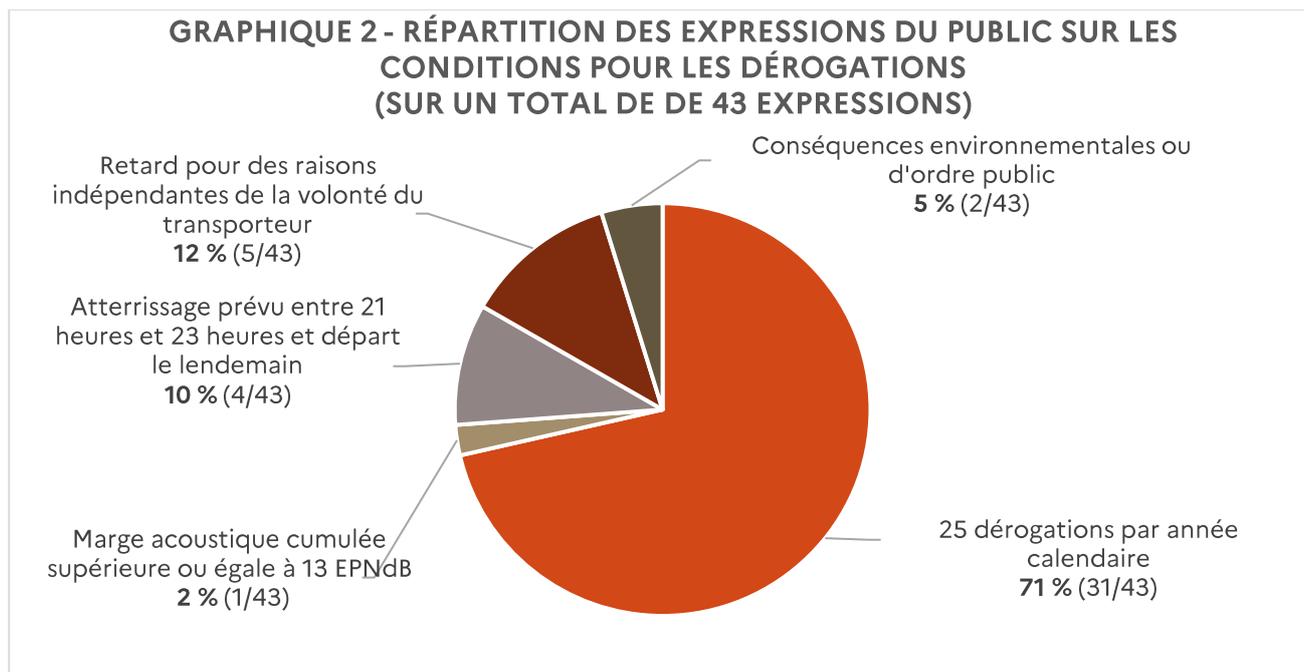
En effet, dans son arrêt du 25 janvier 2023, le Conseil d'État a confirmé non seulement que les dispositions de l'arrêté du 8 mars 2022 ne nécessitaient pas la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), préalable requis uniquement en cas de renforcement du régime de limitation des mouvements sur l'aérodrome (comme la mise en place d'un couvre-feu strict entre minuit et 1 heure) mais également qu'elles ne méconnaissaient pas le principe de non-régression environnementale – principe à valeur constitutionnelle – compte tenu des nombreuses et solides garanties apportées indépendamment de leur caractère temporaire de trois ans. Ce plafonnement du nombre de dérogations s'inscrit dans la durée alors même que le trafic est en croissance sur la plateforme, dépassant même le niveau de 2019.

A contrario, pérenniser ce régime dérogatoire permettra de donner de la prévisibilité aux transporteurs aériens tout en maintenant un haut degré de protection de l'environnement et des riverains.

Au-delà des 25 dérogations prévues par le projet d'arrêté, le non-respect du couvre-feu continuera de s'inscrire dans la procédure de sanction administrative conduite devant l'ACNUSA : les arrivées fautives pourront faire l'objet d'une sanction à hauteur de 40 000 euros, montant maximal prévu par la loi.

03 Conditions pour les dérogations

Le projet d'arrêté pérennise les dispositions actuellement en vigueur permettant d'accorder des dérogations au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Ces dérogations sont accordées à condition que six conditions cumulatives soient réunies. Au total, 43 expressions ont porté spécifiquement sur ces dérogations.



25 dérogations par année calendaire

Parmi les 31 expressions sur le sujet, une large majorité estime que le nombre de 25 dérogations est acceptable. Elles sont perçues comme un moyen de préserver l'emploi à l'aéroport, d'améliorer le confort des passagers en évitant des détournements vers d'autres aéroports et, parfois, comme une solution « *meilleure pour la planète* ». Étant en place depuis trois ans, ces dérogations sont jugées comme entraînant peu de nuisances par certains. De plus, plusieurs contributions expriment leur confiance dans les contrôles effectués par les services de l'État pour s'assurer que le seuil de 25 vols par an ne soit pas dépassé.

En revanche, pour les avis défavorables, ce plafond de 25 dérogations est perçu comme une « *décision arbitraire* », sans explication claire sur la manière dont il a été fixé. Un contributeur soulève qu'en 2024 « *le nombre de vols ayant nécessité une dérogation est bien inférieur à 25* ». De plus, certains estiment que ces dérogations constituent un avantage économique injustifié pour Ryanair, lui permettant d'éviter le paiement d'amendes pour des atterrissages pendant le couvre-feu, ce qui représenterait un gain estimé à « *un million d'euros (25 x 40 000 €)* ».

Certains avis accepteraient néanmoins ces dérogations à condition qu'elles soient limitées à « *10 par an* », que le couvre-feu soit étendu de « *23h00 à 7h00* » ou encore que toute extension du trafic aéroportuaire soit gelée pour les dix prochaines années.

Quelques contributions proposent quant à elles d'accentuer les contrôles et de rendre publiques « *les demandes de dérogations et les réponses apportées* » « *en temps réel* ». Cette mesure est perçue comme « *indispensable* » pour « *gagner la confiance des territoires* » et « *mettre fin à la suspicion* ». Un participant souhaite que le contrôle de l'attribution des dérogations au couvre-feu soit effectué par l'ACNUSA.

Réponse de la DGAC

Le plafond de 25 dérogations, qui peut se traduire comme ne permettant pas plus d'un atterrissage entre minuit et 1 heure toutes les deux semaines en moyenne, semble être un compromis acceptable entre la préservation de la tranquillité des riverains et l'activité économique propre à la plateforme.

Il convient également de souligner que le projet d'arrêté prévoit, tout comme l'arrêté actuellement en vigueur, qu'un bilan soit présenté à chaque réunion de la Commission consultative de l'environnement et rendu public au moins une fois par an afin d'apporter la transparence nécessaire à l'activité aérienne nocturne.

Aéronefs qui effectuent des vols réguliers de transport de passagers et équipés de turboréacteurs dont la marge acoustique cumulée est supérieure ou égale à 13 EPNdB

L'ADERA suggère de redéfinir les critères des avions autorisés à atterrir durant le couvre-feu. Ceux visés par les chapitres 4 et 14 de l'arrêté de 2022 n'étant « *pas forcément [des] avions de dernière génération* », elle recommande de mentionner plutôt les niveaux de bruit certifié en EPNdB plutôt que les marges cumulées des avions bénéficiant des dérogations, conformément aux recommandations antérieures de l'ACNUSA. L'association regrette également que les avions actuellement autorisés à atterrir (marge cumulée de 13 EPNdB par rapport au chapitre 3) ne soient pas « *les plus performants* » en termes de bruit. Les avions les plus silencieux ont une marge de 17 EPNdB et sont certifiés selon le chapitre 14.

Réponse de la DGAC

Le projet d'arrêté ne vise pas à modifier la norme actuellement en vigueur qui restreint la possibilité aux seuls aéronefs bénéficiant d'une marge acoustique cumulée supérieure à 13 EPNdB d'obtenir une dérogation pour se poser entre minuit et 1 heure.

L'utilisation de la classification de la performance acoustique des aéronefs en chapitre, conformément aux normes internationales, demeure en effet incontournable dès lors que des règles environnementales sont fixées.

Les progrès de la performance acoustique des aéronefs sont mesurables : chaque avion, avant sa mise en exploitation, fait l'objet de mesures de bruit réalisées suivant un cadre réglementaire très précis, décrit dans l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale. Celle-ci définit les normes s'appliquant aux aéronefs concernés par le transport public aux chapitres 2, 3, 4 et 14.

Le critère essentiel caractérisant la performance acoustique d'un aéronef est la marge acoustique cumulée, qui traduit la différence entre le bruit produit par un aéronef et le seuil qu'il doit respecter pour sa catégorie : plus elle est élevée et meilleures sont les performances acoustiques de l'avion au sein d'une même classe d'appareils.

Utiliser des restrictions fondées sur les niveaux de bruit certifié peut présenter un intérêt dans certaines conditions mais ne peut se substituer systématiquement aux restrictions sur les marges acoustiques cumulées.

Dans le cas de l'aéroport de Beauvais-Tillé fréquenté par une flotte très homogène, l'intérêt d'assoir des restrictions d'exploitation sur les niveaux de bruits certifiés plutôt que sur les marges acoustiques n'est pas établi. Ce changement irait en outre à l'encontre de la volonté de reconduire à l'identique le dispositif de dérogation mis en œuvre en 2022.

Aéronefs qui devaient atterrir entre 21 heures et 23 heures et doivent repartir le lendemain

4 expressions portent sur la condition d'atterrissage prévue entre 21 heures et 23 heures avec un départ le lendemain.

Les contributeurs soulignent que le trafic a « *doublé voire quadruplé* » entre 22 heures et minuit depuis 2022, ce qui coïncide avec l'implantation de la base de Ryanair sur la plateforme. La compagnie a conditionné sa présence à l'obtention de dérogations au couvre-feu.

Ils craignent que ces dérogations, combinées à « *l'augmentation du nombre de postes avion* », contribuent à une hausse significative du trafic. Selon leurs estimations, « *douze, voire dix-huit* » décollages pourraient avoir lieu dès 5 heures du matin.

Il est suggéré d'intégrer une marge dans la programmation des vols, tant à l'arrivée qu'au départ, afin de garantir le respect du couvre-feu. L'ADERA recommande ainsi une marge de 30 minutes, limitant les atterrissages et décollages à 22 heures 30 au plus tard. Un meilleur contrôle dans la programmation des vols pour limiter les retards d'atterrissage est également souhaité.

Aéronefs qui subissent un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur

5 contributeurs se sont exprimés sur le sujet. Certains, dont l'association La Herminette, regrettent l'absence de définition précise des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, jugées « *très flou[es]* ». Certains les interprète comme « *le retard accumulé sur la journée* ».

L'ACNAT et l'ADERA recommandent ainsi de préciser les justifications des retards donnant droit à dérogation, à l'instar de l'aéroport de Nantes-Atlantique, dont l'arrêté du 23 mai 2024 énonce les cas suivants :

- « 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. »*

Enfin, l'absence de contrôle par la DGAC sur la justification des retards est également soulignée.

Dérogations qui sont justifiées au regard des conséquences environnementales ou d'ordre public qu'empporterait une impossibilité d'atterrissage entre minuit et 1 heure

Des demandes de précision portent sur les conséquences environnementales justifiant un atterrissage durant le couvre-feu. Les 2 contributeurs questionnent la prévalence d'un atterrissage à Beauvais-Tillé pour des raisons environnementales par rapport à celui d'un transfert des passagers vers un autre aéroport, comme Lille-Lesquin. Ils déplorent que soient privilégiés les droits des passagers « *qui effectuent des voyages pour la plupart motivés par les bas coûts des vols, contrairement à la démarche écologique et environnementale* », plutôt que les enjeux sanitaires et de riveraineté.

Les atterrissages durant le couvre-feu justifiés par l'ordre public n'ont pas été commentés.

Réponse de la DGAC

Cette série de contributions portant sur les différents critères pris en compte pour caractériser l'éligibilité au système dérogatoire des arrivées entre minuit et 1 heure appellent les commentaires suivants :

- Le fait de réserver les dérogations aux seuls mouvements commerciaux programmés entre 21 heures et 23 heures permet de responsabiliser les transporteurs aériens vis-à-vis des horaires de programmation des arrivées étant entendu que la programmation après 23 heures si elle est permise s'avère mécaniquement moins robuste face aux aléas d'exploitation.
- Il convient de préciser en outre que le couvre-feu en programmation instauré sur l'aéroport de Nantes-Atlantique répond à des problématiques locales différentes et ne prévoit pas de système dérogatoire comme sur l'aéroport de Beauvais-Tillé. Pour autant le travail de clarification de la règle de droit sur l'aéroport de Nantes-Atlantique au travers de l'arrêté modificatif du 23 mai 2024 permettra d'affiner la pratique des services locaux de l'aviation civile chargés d'instruire les demandes de dérogation.

Il convient enfin de noter que ces critères doivent être appréciés conjointement étant donné qu'ils doivent être cumulativement satisfaits pour que l'arrivée prévue entre minuit et 1 heure puisse prétendre à une dérogation.

04 Les modalités de consultation du public

4 contributions ont porté sur cette thématique, remettant en question :

- l'utilité de la consultation, les riverains de l'aéroport ne pouvant souhaiter de dérogations au couvre-feu engendrant du « *bruit et de la pollution* » ;
- la non-accessibilité des commentaires déposés sur la plateforme de consultation ;
- l'absence des notes de présentation des arrêtés modificatifs précédents de 2019 et de 2021 parmi les documents consultables sur la plateforme, qui auraient permis d'« *[éclairer] les commentaires sur l'arrêté objet de la consultation* » ;
- l'avis favorable de la Commission consultative de l'environnement (CCE), incompris et jugé « *scandaleux* » au regard des nuisances engendrées pour les riverains par les dérogations au couvre-feu.

Réponse de la DGAC

La consultation du public sur le projet d'arrêté est une étape obligatoire au cours du processus d'édiction d'un acte réglementaire susceptible d'avoir une incidence sur l'environnement. Elle matérialise le principe de participation du public prévu à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

S'agissant de l'accès à l'ensemble des commentaires et propositions du public effectués au titre de la consultation, il sera assuré sur le site du ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation à la page même où la présente synthèse est accessible, conformément au code de l'environnement.

05 Hors-sujet

32 contributions portent sur des sujets n'entrant pas dans le périmètre de la présente consultation.

Les nuisances générales liées à l'aéroport

Vingt-deux expressions portent sur les nuisances liées à l'aéroport, qu'elles soient sonores, sanitaires, environnementales, économiques ou encore liées aux conditions de travail. Les contributeurs soulignent plusieurs préoccupations :

- des nuisances sonores occasionnées par les aéronefs en dehors des horaires du couvre-feu ou durant le couvre-feu ;
- une aggravation des nuisances sonores en raison de l'augmentation des mouvements d'aéronefs, notamment tôt le matin et tard le soir ;
- les craintes des conséquences du bruit des survols et de la pollution sur la santé humaine (stress, fatigue, sommeil, diabète, hypertension, maladies cardiovasculaires, etc.) et sur la qualité de vie ;
- le risque de la dévalorisation immobilière des logements situés à proximité de l'aéroport ;
- les craintes d'une diminution de l'attractivité du territoire en raison des nuisances aéroportuaires ;
- les craintes des conséquences du trafic aérien pour l'environnement ;
- des nuisances engendrées par les usagers de l'aéroport stationnant sur la commune de Tillé.

Autres propositions pour une réduction des nuisances

10 expressions portent sur des propositions complémentaires de réduction des nuisances. Plusieurs sujets, bien que ne relevant pas du périmètre de la présente consultation, ont été évoqués à plusieurs reprises par les participants :

- un élargissement des horaires du couvre-feu : de 22 heures à 7 heures ou 8 heures, d'une durée minimale de 8 heures ;
- l'application des sanctions financières en cas de non-respect du couvre-feu ;
- le plafonnement du nombre de vols ;
- le développement des alternatives au transport aérien.

Réponse de la DGAC

L'ensemble de ces contributions qui proposent de nouvelles mesures, principalement de restriction, ne peuvent être appréciées dans le cadre de la pérennisation de l'arrêté qui prévoit des dispositions dérogatoires au couvre-feu sur l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Toutefois, la DGAC prend bonne note des remarques soulevées qui sont au cœur des politiques publiques de maîtrise des nuisances sonores et plus généralement des effets du transport aérien sur l'environnement.

La DGAC souligne enfin que tous les mouvements entre minuit et 5 heures sont systématiquement analysés : ceux qui sont réalisés en violation des règles environnementales font l'objet d'un procès-verbal transmis à l'ACNUSA qui peut sanctionner les compagnies aériennes à hauteur du montant maximal de 40 000 €.

06 Conclusion

La DGAC a analysé l'ensemble des contributions recueillies dans le cadre de la consultation du public.

Les observations formulées ne remettent pas en cause le principe de pérenniser le régime dérogatoire au couvre-feu instauré depuis 2022 et ne justifient donc pas de modifier le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé, dans sa version soumise à la consultation du public.

Le texte qui était soumis à la consultation sera par conséquent présenté pour avis à l'ACNUSA, le 3 mars 2025, puis soumis à la signature conjointe du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'environnement en vue d'une publication au Journal officiel de la République française et une entrée en vigueur dès le lendemain avant le 12 mars 2025, échéance de la période de trois ans instaurée par l'arrêté du 8 mars 2022.