

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 23 décembre 2019

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

1°) Nombre total d'observations reçues

En application de l'Article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé a fait l'objet d'une consultation du public du 11 octobre au 3 novembre 2019.

À l'occasion de cette consultation, 503 commentaires ont été déposés sur le site www.consultation-publiques.developpement-durable.gouv.fr.

2°) Objet et modalités de la consultation

Le projet d'arrêté soumis à la consultation vise à permettre, si de nombreuses conditions sont remplies, aux avions effectuant leur dernier vol de la journée sur l'aéroport de Beauvais et partant le lendemain d'obtenir une dérogation en vue d'atterrir après l'heure d'entrée en vigueur du couvre-feu.

Actuellement, en application de l'arrêté du 25 avril 2002 portant restriction de l'aérodrome de Beauvais-Tillé, il est interdit :

- pour un avion d'atterrir et de décoller entre minuit et 5 heures du matin. Les avions dont les atterrissages ou les décollages sont programmés avant minuit et qui, pour des raisons diverses (tenant à l'exploitation d'autres plateformes, au contrôle aérien ou à la météorologie), arrivent après le déclenchement du couvre-feu ne peuvent se poser sur l'aéroport de Beauvais-Tillé : ils sont obligés de se dérouter et d'atterrir sur des aérodromes situés à plusieurs centaines de kilomètres.
- pour les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 d'atterrir ou décoller entre 22 heures et 0 heure, d'une part, et entre 5 heures et 7 heures, d'autre part, heures locales de départ ou d'arrivée sur l'aire de stationnement.

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

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

Ce projet d'arrêté, dont les dispositions devraient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2020, a reçu l'avis favorable de la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Les membres de cette Commission ont émis le souhait, à l'occasion de sa réunion, que soit ajoutée, à la fin de l'article 2 du projet d'arrêté qui leur était soumis, la disposition suivante : « Le reste des dispositions de l'arrêté du 25 avril 2002 susvisé demeure inchangé ».

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

Si l'ACNUSA reconnaît le bien fondé d'ouvrir restrictivement la possibilité d'atterrir après l'entrée en vigueur du couvre-feu, outre le fait que l'arrêté n'a pas été accompagné d'une étude d'impact, elle fonde son avis négatif sur deux arguments :

- les performances acoustiques permettant de privilégier les avions les plus silencieux devraient être jugées non pas sur la marge acoustique de l'avion, mais sur leur niveau de bruit à l'atterrissage ;

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

- la plage de restriction d'exploitation devrait être modifiée et devrait couvrir la période de 22 heures à 7 heures et le seuil de marge acoustique devrait être fixé à 13 EPNdB.

3°) Synthèse et prise en compte des observations du public

Cette consultation a fait l'objet de 503 commentaires.

Il est à noter que le projet d'arrêté soumis à la consultation du public a fait l'objet de 221 commentaires en faveur du dispositif proposé. La possibilité d'atterrir sous certaines conditions après le déclenchement du couvre-feu serait selon certains contributeurs à même de participer à la pérennisation voire au développement économique de l'aéroport, notamment dans l'environnement concurrentiel de l'aérien.

Plusieurs contributeurs soulignent à ce titre les récentes faillites des compagnies aériennes françaises Aigle Azur et XL Airways. Il est aussi fait état de répercussions positives sur l'économie de la ville de Beauvais, de son agglomération, du département et de la région.

L'accueil d'une base de la compagnie Ryanair, principal acteur de l'aéroport de Beauvais-Tillé, constitue pour ces contributeurs une occasion de créer davantage d'emplois directs sur la plateforme (168 commentaires) mais aussi indirects. Des commentaires font par ailleurs valoir le caractère équilibré et proportionné de la mesure fondée sur le principe de délivrance de dérogations. 9 commentaires soulignent enfin que le développement de l'aéroport permettra d'ouvrir des lignes vers de nouvelles destinations touristiques dont bénéficieront les habitants des Hauts-de-France.

282 commentaires critiquant les dispositions prévues par le projet d'arrêté ont été déposés. Parmi ceux-ci, 41 commentaires ne sont pas motivés. Une grande partie des observations motivées porte sur des thèmes bien plus généraux que la mesure constituant l'objet de la consultation. Il a été pris le parti d'identifier les principaux thèmes abordés dans les commentaires et d'y répondre.

Une synthèse des commentaires figure ci-après.

a. Illégalité du projet d'arrêté soumis à la consultation du public.

Certains commentaires mettent en avant le fait que le projet d'arrêté de modification irait à l'encontre de la réglementation dans la mesure où le mécanisme de dérogation introduit une nuisance nouvelle dans un créneau horaire jusqu'alors préservé. Ce mécanisme constituerait d'après ces contributeurs une régression environnementale non compatible avec l'article premier de la charte de l'environnement de 2004, d'une part, et l'article L 110-1-9 du code de l'environnement selon lequel la protection de l'environnement, assurée par les dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement, ne peut faire l'objet que d'une amélioration constante, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, d'autre part.

Réponse : *il est tout d'abord rappelé que le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Beauvais-Tillé a pour but d'autoriser, au cas par cas et au regard de conditions très restrictives, des avions basés, effectuant le dernier vol de la journée sur l'aéroport de Beauvais et partant le lendemain, à atterrir après l'heure d'entrée en vigueur du couvre-feu. Les avions non basés sur l'aéroport ne pourront pas se poser après le déclenchement du couvre-feu.*

En raison d'une part du mécanisme préventif qui sera instauré par le projet d'arrêté et d'autre part des critères restrictifs de délivrance des autorisations d'atterrir durant le couvre-feu, l'impact de la mesure sur l'environnement est peu significatif. Par ailleurs, il est à noter que le dispositif proposé par l'arrêté respecte le principe de non-régression environnementale figurant à l'article L. 110-1-9 du code de l'environnement, créé par la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Ce principe ne saurait être mis à mal dès lors que les atteintes à l'environnement d'un projet sont compensées par des avancées en matière de protection de celui-ci. Dans le cas présent, du fait des mesures préventives et des conditions restrictives dans lesquelles pourront être délivrées les autorisations, les compagnies aériennes devraient avoir très peu recours à la possibilité de demander à atterrir durant le couvre-feu.

Par ailleurs, la possibilité de délivrer cette dérogation serait possible uniquement pour les avions les plus performants d'un point de vue acoustique (aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes mentionnées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 ayant une marge cumulée par rapport aux exigences de certification sonore de cette norme égale ou supérieure à 13 EPNdB ainsi que les aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 4 et au chapitre 14).

En outre, la restriction de la possibilité de dérogation au couvre-feu pour les seuls avions basés aéronefs dont l'atterrissage est programmé entre 21 heures et 23 heures aura un effet incitatif de programmation des arrivées en soirée avant 23 heures, soit une heure avant le début du couvre-feu en vigueur. Enfin, il est rappelé que le projet d'arrêté est provisoire puisqu'il est pris pour une durée de trois ans à compter de sa date d'entrée en vigueur.

b. Absence d'étude d'approche équilibrée et d'étude d'impact environnemental

Certains contributeurs déplorent l'absence d'une étude d'impact environnementale qui aurait été de nature à éclairer les riverains, l'administration et les élus, sur les conséquences du projet d'arrêté. L'absence de cette étude constitue selon eux une défaillance dans la procédure qui devrait empêcher ou à tout le moins retarder la signature de l'arrêté en relançant de nouveau la procédure à partir de la consultation de la CCE.

Les contributeurs soulignent également que le projet d'arrêté n'a pas été précédé d'une étude d'approche équilibrée prévue à l'article R. 227-8 du code de l'aviation civile alors que cette étude avait été évoquée lors des deux dernières CCE. L'absence de cette étude constitue selon eux un obstacle juridique à la signature de l'arrêté

Réponse : *il est tout d'abord rappelé que le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Beauvais-Tillé a pour but de répondre à une sollicitation d'une compagnie aérienne souhaitant que ses avions puissent rallier leur base de maintenance après l'heure d'entrée en vigueur du couvre-feu. Le dispositif instauré par le projet d'arrêté soumis à la consultation du public permet, de façon dérogatoire, au cas par cas et dans des conditions très restrictives, d'octroyer la possibilité d'atterrir durant le couvre-feu aux avions basés dès lors qu'ils effectuent leur dernier vol de la journée sur l'aéroport de Beauvais et qu'ils en partent le lendemain.*

Une liste des projets, programmes ou plans soumis à l'évaluation environnementale, figure au tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement pour les projets et à l'article R. 122-17 du code de l'environnement pour les plans et programmes. La réglementation ne prévoit pas de mener une évaluation environnementale pour les dispositions figurant au projet d'arrêté ayant fait l'objet de la consultation du public.

Au regard du Règlement européen 598/2014 et des articles R. 227-8 et suivants du code de l'aviation civile, une étude d'approche équilibrée est nécessaire dès lors qu'il est envisagé d'introduire sur un aéroport des restrictions environnementales susceptibles de répondre aux problèmes de bruit identifiés sur la plateforme en tenant compte de leurs conséquences économiques et de leur efficacité environnementale.

Les dispositions du projet d'arrêté soumis à la consultation du public ne consistent pas à instaurer des restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Beauvais-Tillé. Elles ne nécessitent donc pas qu'une étude d'approche équilibrée soit menée préalablement.

c. Insuffisance de la consultation du public.

Des commentaires critiquent les moyens retenus pour la consultation. Ils considèrent que la procédure de consultation sur internet telle qu'elle a été mise en place sur le site du ministère ne garantit aucune transparence (les commentaires ne sont pas accessibles à tous), aucune égalité entre les citoyens, ni aucune exhaustivité des démonstrations (impossibilité de joindre des pièces en PDF). L'ergonomie du moyen de consultation et la nécessité de devoir rédiger son commentaire dans un cadre sont également critiquées. La possibilité d'envoyer des documents par la poste, sans aucune indication sur les services réceptionnaires ni même l'adresse postale des services, démontrent selon les commentateurs que la procédure n'a pas été respectée.

Des commentaires déplorent également l'absence de publicité officielle autour de cette procédure de consultation du public.

Réponse : *le principe de participation du public en matière environnementale (corollaire du principe d'information du public) est consacré par l'article 7 de la charte constitutionnelle de l'environnement. Son respect est par ailleurs imposé par les ordres juridiques internationaux et européens.*

Le code de l'environnement comporte plusieurs procédures de participation du public au processus décisionnel adaptées aux différents types de projets, plans et programmes et à l'avancement de leur élaboration.

Les dispositions l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement s'appliquent à la présente consultation. Cet article prévoit que les décisions, autres que les décisions

individuelles, des autorités publiques ayant une incidence sur l'environnement sont mis à disposition du public par voie électronique. Dans des cas prévus par décret, des projets de décisions peuvent être soumis à la consultation du public sur support papier dans les préfectures et sous-préfectures. L'article prévoit enfin que les observations et propositions du public doivent parvenir à l'autorité administrative concernée dans un délai qui ne peut être inférieur à vingt et un jour à compter de la mise à disposition du projet.

Dans le cas du projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Beauvais-Tillé, la réglementation n'impose pas de prévoir une mise en consultation sur support papier. Il est à noter qu'aucune contribution écrite n'est parvenue aux services de la Direction générale de l'aviation civile dont l'adresse est mentionnée dans la note d'information jointe à la consultation.

Par ailleurs, on relèvera que la durée minimale de consultation du public de vingt et un jours a été respectée.

Enfin, cette consultation a été particulièrement suivie puisque le projet de décision a fait l'objet de 503 commentaires en 22 jours.

d. Absence de prise en compte de l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires et de la Commission consultative de l'environnement.

Quatre commentaires relèvent que le projet d'arrêté soumis à la consultation ne prend pas en compte les propositions faites par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires et n'intègre pas la demande d'ajout d'une mention proposée par la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport.

Réponse : *comme il a été rappelé dans la section relative à l'objet et aux modalités de la consultation de cette note de synthèse, l'ACNUSA et la Commission consultative de l'Environnement ont été saisies pour avis sur le projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Beauvais-Tillé. Ces deux entités ont émis un avis proposant des modifications du texte initial de l'arrêté. Ces modifications n'ont pas été prises en compte dans le cadre de la consultation du public organisée en application de l'article L. 123-19-1 du Code de l'environnement.*

Il est de jurisprudence constante que, lors d'une procédure de recueil des avis, le projet de décision soumis à l'avis de plusieurs entités soit identique afin que ces entités puissent se prononcer sur un même texte.

Par ailleurs, un avis conforme (c'est-à-dire un avis auquel l'autorité administrative compétente doit se conformer, dans le cas présent le ministre chargé des transports) n'est exigé que lorsqu'un texte le prévoit expressément. Dans le cas du projet d'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, les différentes consultations, si elles sont obligatoires, ne sont pas assorties d'une décision conforme. Ce n'est qu'à la fin du processus de recueil des avis et de la consultation du public relatif à un projet de décision que l'autorité administrative peut prendre en compte, avant publication, certaines des propositions concernant ce projet de décision.

e. Mesure fragilisant le couvre-feu.

18 commentaires mettent en avant le fait que le projet d'arrêté fragiliserait le couvre-feu sur l'aéroport de Beauvais-Tillé. Cette mesure serait en contradiction avec l'objectif de renforcement de la protection des riverains poursuivi par les pouvoirs publics et les exploitants d'aéroports. Les commentaires relaient la préconisation de l'ACNUSA qui recommande la mise en place d'une plage de restriction d'exploitation couvrant la période comprise entre 22 heures et 7 heures. Des commentaires proposent également de davantage utiliser les plateformes voisines pour répartir le trafic aérien, et notamment de dérouter les avions arrivant après minuit sur les aéroports proches (CDG ou Lille).

Réponse : *le dispositif prévu par le projet d'arrêté ne remet pas en cause le couvre-feu. Son objectif est d'autoriser sous certaines conditions le retour d'avions à leur base après le déclenchement du couvre-feu. Il est rappelé, pour répondre aux commentaires évoquant les situations d'autres aéroports, que les restrictions d'exploitation doivent être adaptées aux circonstances locales : il est donc difficile de se prévaloir de dispositifs en vigueur ou à l'étude sur d'autres plateformes.*

f. Incompatibilité du projet d'arrêté avec le Plan d'exposition au bruit.

Certains commentaires mettent en avant que le projet est incompatible avec le Plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur, établi en 2012. Ils soulignent à l'appui de leur argument que la démarche de révision du PEB (paragraphe 4 du PEB) indique clairement (page 14) que ce PEB a été étudié en tenant compte des restrictions d'exploitation nocturnes

Réponse : *le PEB est un document d'urbanisme qui détermine, aux abords d'un aéroport, des zones de bruit à l'intérieur desquelles s'appliquent des contraintes d'urbanisme, afin d'éviter que des populations nouvelles ne s'installent dans des secteurs exposés à un certain niveau de bruit. Il vise ainsi à concilier activité aéronautique et développement maîtrisé des communes riveraines en fixant l'utilisation des sols compatible avec ces objectifs.*

Ce document doit tenir compte de l'ensemble des perspectives à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation d'un aéroport en vue de concilier l'impératif d'une protection durable des riverains et le développement de l'activité aérienne. Le PEB n'a cependant pas pour vocation de limiter le trafic d'un aéroport.

Il faudra mesurer l'impact effectif de la mesure prévue par l'arrêté soumis à la consultation du public sur le trafic avant de conclure à la rapide obsolescence de l'actuel PEB.

Dans le futur, les principaux critères sur lesquels se fonde le PEB, comme la modernisation des infrastructures de la plateforme, l'évolution dans le temps des flottes exploitées, le nombre de mouvements annuels ou encore la modification des trajectoires de navigation aérienne, feront l'objet d'un suivi particulier. Au regard de l'évolution des zones de bruit en tenant compte de ces paramètres, le préfet pourra proposer la révision du document actuellement en vigueur.

g. Dérogations mal encadrées, voire inutiles.

Ces commentaires mettent en avant le fait que les conditions présidant à l'octroi de la dérogation par les services de la DGAC sont floues, notamment en ce qui concerne les raisons ayant entraîné le retard de l'aéronef. Sans une liste exhaustive des motifs de retard ouvrant droit à dérogation, les contributeurs estiment que les compagnies bénéficieront systématiquement de dérogation dès lors que le vol remplira les conditions limitativement énoncées dans l'arrêté, et qu'en conséquence les dérogations ne seront pas exceptionnelles mais régulières. D'autres contributeurs veulent précisément savoir qui délivrera les dérogations et obtenir la procédure de délivrance.

Certains contributeurs estiment par ailleurs que la compagnie Ryanair est connue pour ne pas respecter les règles et demandera et obtiendra en conséquence systématiquement des dérogations, même si elle ne remplit pas les conditions. Ces affirmations reposent sur l'idée que les compagnies et l'aéroport ont intérêt à retarder l'heure d'atterrissage prévue, sachant qu'en cas de problème l'avion ne sera pas détourné vers un autre aéroport, et que c'est une façon déguisée d'étendre les plages horaires d'utilisation de l'aéroport.

Des commentaires s'offusquent de la réservation de ces dérogations au seul bénéfice de la compagnie Ryanair.

Ces commentaires entendent souligner le risque d'opacité de l'octroi des dérogations et interrogent sur les informations publiques et les moyens de leur diffusion à destination des riverains. Ils demandent également si ce dispositif fera l'objet d'un bilan ou d'une évaluation.

Réponse : *le projet d'arrêté soumis à la consultation prévoit les conditions et limites dans lesquelles pourront être accordées des autorisations à atterrir après l'heure de couvre-feu.*

Il est d'abord rappelé que les dispositions de cet arrêté concernent uniquement les avions basés sur l'aéroport. Les avions qui n'ont pas de base ne seront pas autorisés à bénéficier du dispositif de l'arrêté.

Ensuite, les dérogations seront envisagées au regard d'un certain nombre de conditions rappelée ci-dessous :

- *les dérogations ne s'appliqueront qu'aux vols réguliers de transport de passagers, les vols de fret ou de positionnement à vide sont exclus du dispositif ;*
- *les dérogations ne concerneront que les aéronefs les plus performants d'un point de vue acoustique : seuls seront autorisés à solliciter une dérogation les aéronefs dont la certification acoustique répond aux normes mentionnées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 ayant une marge cumulée par rapport aux exigences de certification sonore de cette norme égale ou supérieure à 13 EPNdB ainsi que les aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 4 et au chapitre 14² ;*

² L'Organisation internationale de l'aviation civile a établi un classement des aéronefs selon leur performance acoustique. La performance acoustique de l'avion est mesurée lors de l'atterrissage, du décollage et du survol. Ces mesures permettent d'obtenir sa marge de bruit cumulée. Les avions appartenant au Chapitre 3 sont ceux certifiés entre 1977 et 2006. Ceux d'entre eux possédant une marge de bruit d'au moins 13 EPNdB

- *les dérogations ne seront attribuées qu'aux aéronefs dont l'arrivée était programmée avec une marge de sécurité suffisante (une heure minimum) par rapport à l'heure du couvre-feu. Ces dérogations ne seront attribuées qu'aux avions arrivant avant le couvre-feu et repartant le lendemain, plus précisément aux aéronefs dont le dernier atterrissage était programmé entre 21 heures et 23 heures et dont le décollage est prévu le lendemain après 5 heures. En application de cette disposition, les avions programmés entre 23 heures et minuit ou ceux programmés après 21 heures et devant repartir de Beauvais dans la foulée, qui ne pourraient pas se poser avant le déclenchement du couvre-feu ne seraient pas autorisés à atterrir.*

Le projet d'arrêté précise enfin que ces dérogations sont accordées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile. Le respect des conditions susmentionnées est donc nécessaire mais il ne rend pas pour autant obligatoire la délivrance de la dérogation.

Il est également prévu qu'un bilan de l'application des dispositions de ce projet d'arrêté sera fait chaque année devant la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport. Ce bilan sera rendu public.

Sur le commentaire relatif à un risque d'opacité du dispositif, il est rappelé que le dialogue environnemental et le renforcement de l'information des riverains constituent des préoccupations fortes pour les pouvoirs publics. La procédure de consultation du public relative au projet d'arrêté sur les restrictions de l'aéroport de Beauvais-Tillé témoigne de ce souci.

Le dialogue environnemental repose principalement sur la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Beauvais-Tillé qui est l'instance de concertation avec les populations riveraines des aéroports.

h. Accroissement des nuisances sonores aéroportuaires.

126 commentaires mettent en avant que la mise en place de dérogations à l'atterrissage entraînera inévitablement des nuisances sonores nouvelles et plus graves dans un créneau jusqu'alors protégé par le couvre-feu dans la mesure où le bruit la nuit est plus impactant qu'en journée. Des commentaires déplorent la non prise en compte d'autres formes de bruit sur la plateforme de Beauvais-Tillé (sonnerie, sirènes et bip des véhicules de piste) qui interviendront la nuit. Des commentaires critiquent enfin les conséquences sonores matinales de l'installation d'une base de compagnie aérienne sur un aéroport que sont les essais moteurs et les décollages plus tôt, arguant que jusqu'à présent l'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé est limitée le matin (pas de vol avant 7h30) mais qu'avec des aéronefs basés elle pourra débuter plus tôt, dès 5h.

Ils lient également l'accroissement des nuisances sonores à l'augmentation prévisible du trafic aérien corolaire de l'installation d'une base de compagnie aérienne. Ils reprennent pour ce faire les arguments développés par l'exploitant aéroportuaire concernant le passage de 4 à 6 millions de passagers en 4 ans, constatant que les 2 millions de passagers devront bien être acheminés par des avions supplémentaires.

Réponse : *alors que le trafic est à la hausse sur les principaux aéroports français, il a tendance à stagner, voire à régresser sur l'aéroport de Beauvais*

sont les plus performants acoustiquement. Les avions des Chapitre 4 (avions certifiés entre 2006 et 2017) et 14 (avions certifiés à compter de 2018) satisfont à des normes de bruit toujours plus contraignantes.

(-3,7 % entre 2014 et 2018). La mesure prévue par le projet d'arrêté soumis à consultation a été présentée par l'exploitant de la plateforme beauvaisienne comme une opportunité de redynamiser son activité. Il est cependant difficile d'envisager avec certitude son impact sur l'évolution des mouvements sur l'aéroport.

Il est également à noter que les avions utilisant l'aéroport de Beauvais-Tillé sont en majorité récents donc performants du point de vue acoustique. Ainsi, la flotte de Ryanair a 6,8 ans d'âge (près de 80% des vols) et celle de Wizz Air, 5,5 ans (16,5% des vols).

i. Inquiétude sur d'éventuelles perturbations du sommeil lié aux atterrissages après le couvre-feu et en raison de décollages matinaux.

Ces commentaires critiquent la dégradation prévisible du sommeil des riverains de l'aéroport suite à l'octroi de dérogation autorisant des atterrissages durant le couvre-feu, mais aussi suite à des décollages plus matinaux rendus possible par le mécanisme de dérogation qui favorise l'installation de bases de compagnies aériennes.

Ils affirment que les modifications qui vont être apportées à l'arrêté du 22 avril 2002 vont porter gravement atteinte à la santé des populations riveraines de l'aéroport de Beauvais-Tillé en réduisant considérablement leur temps de sommeil ou en l'interrompant et citent de nombreuses études épidémiologiques qui indiqueraient que le fait de dormir moins de 6 heures est associé à un risque plus élevé d'obésité, de diabète de type 2, d'hypertension, de pathologies cardiaques, de cancers, de dépressions et d'accidents. Ils précisent qu'à ces risques médicaux doit aussi être ajoutée la dégradation du bien-être général et de la qualité de vie personnelle et professionnelle (la fatigue entraînerait le risque d'être moins vigilant dans la journée et d'être plus irritable).

Réponse : *il est rappelé que l'objectif du projet d'arrêté soumis à consultation n'est pas de supprimer le couvre-feu. Celui-ci restera en vigueur. Dans de très rares cas, des avions basés sur l'aéroport de Beauvais-Tillé pourront atterrir après minuit.*

Il est également rappelé que certains vols, notamment réalisés pour des motifs sanitaires ou humanitaires, peuvent déjà atterrir sur l'aéroport après le déclenchement du couvre-feu.

Au sujet de l'impact des nuisances sonores sur le sommeil, le bureau régional de l'OMS pour l'Europe a publié, le 10 octobre 2018, un document (Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne) qui propose de réviser les valeurs limites à partir desquelles le bruit produit des effets importants sur la santé physique et mentale des personnes les subissant et qui recommande aux Etats européens de prendre des mesures supplémentaires pour réduire l'exposition au bruit. Des recommandations sont formulées sur le bruit généré par les avions.

En l'état actuel des connaissances, et sans nier l'impact sanitaire des nuisances sonores, il convient de souligner les incertitudes associées aux études épidémiologiques sur le sujet. D'ailleurs, le rapport de l'OMS lui-même considère que la qualité des preuves pour les différentes pathologies est de très faible qualité à qualité modérée.

En France, est actuellement menée l'étude DEBATS (Discussions sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé), dont une description est disponible sur le site de l'ACNUSA à l'adresse <https://www.acnusa.fr/fr/programme-debats/45>. Elle se déroule sur

la période 2011-2020 autour des aéroports de Paris, Lyon, et Toulouse. Elle a pour but de mieux connaître les effets des nuisances sonores aériennes sur le sommeil, les risques cardio-vasculaires, l'anxiété, la dépression ainsi que sur la qualité de vie. Pour autant, elle n'a pas rendu ses conclusions (prévues fin 2019-2020), même si l'OMS s'est appuyée sur des publications intermédiaires réalisées par les doctorants travaillant sur une partie des études.

Afin de lutter contre le bruit, les pouvoirs publics mettent déjà en œuvre des mesures fortes en matière de restriction d'urbanisme dans les zones à proximité des aéroports, en matière d'aide à l'insonorisation des bâtiments, en matière de modification des procédures de navigation aérienne (descentes douces, modification des procédures, etc.), en matière de restriction d'exploitation et en matière de concertation et d'information des riverains.

Il est par ailleurs rappelé que certains riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé peuvent bénéficier, si leur habitation se trouve à l'intérieur du Plan de gêne sonore, d'une prise en charge des travaux d'insonorisation.

j. Accroissement de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre.

Des commentaires dénoncent l'augmentation du trafic aérien qui résultera de ce mécanisme de dérogation permettant l'installation de bases de compagnies aériennes en invoquant l'augmentation de la pollution atmosphérique locale qui en découlera. Ils mettent en avant le fait que le trafic aérien à Beauvais participe aux activités les plus émettrices de gaz à effet de serre, et qu'il entraîne plus globalement un dérèglement climatique mortifère et extrêmement coûteux, impactant dangereusement la santé des personnes et la biodiversité des territoires, notamment proche de l'aéroport. Ils précisent qu'aux nuisances générées par les avions doivent aussi s'ajouter celles générées par les véhicules (bus et voitures) chaque jour plus nombreux acheminant les passagers et polluant chaque jour un peu plus l'air local. Un commentaire s'interroge enfin sur les gaz s'échappant en altitude des moteurs des avions et sur leurs répercussions sur l'air ambiant à Beauvais.

Réponse : *la mesure prévue par le projet d'arrêté soumis à consultation a été présentée par l'exploitant de la plateforme beauvaisienne comme une opportunité de redynamiser son activité. Il est cependant difficile d'envisager avec certitude son impact sur l'évolution des mouvements sur l'aéroport.*

Il est précisé que l'article 45 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) impose à l'aéroport de Beauvais-Tillé l'élaboration d'un « programme des actions afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques résultant des activités directes et au sol de la plateforme aéroportuaire, en matière de roulage des avions et de circulation de véhicules sur la plateforme notamment ». L'objectif fixé à l'aéroport est de réduire par rapport à l'année 2010, de 10% au moins en 2020 et de 20% au moins en 2025, l'intensité en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques. Cette intensité est le rapport entre le volume des émissions de ces gaz et le nombre d'unités de trafic sur la plateforme concernée la même année.

En application de l'article 45 de la LTECV, l'aéroport de Beauvais a communiqué son plan d'action à l'ADEME, organisme chargé d'évaluer l'efficacité des mesures prises pour atteindre les objectifs fixés par la loi. L'ADEME a rendu public en 2018 son bilan d'évaluation des programmes d'action des exploitants d'aéroports. Ce bilan conclut que les objectifs fixés par la loi devraient être atteints en 2020 et 2025.

Il est également rappelé que l'ensemble des compagnies aériennes fréquentant l'aéroport de Beauvais, dès lors qu'elles effectuent des vols au sein de l'espace économique européen (l'EEE compte les 28 Etats membres de l'Union européenne, le Lichtenstein, la Norvège et l'Islande), doivent se conformer au Système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne (SEQE, encore dénommé EU-ETS). A ce titre, ces compagnies doivent restituer chaque année un nombre de quotas correspondant aux tonnes de CO2 émises lors des vols au sein de l'EEE. Le SEQE participe à l'objectif fixé par le Conseil européen de réduire en 2030 par rapport à l'année 2005, les émissions de gaz à effet de serre des activités qui y sont soumises de 43%.

k. Pollution liée au délestage de carburant.

Des commentaires affirment que des traces de carburant ou de kérosène sous forme de taches viennent souiller le linge, les habitations, les jardins, les potagers et, les champs. Ils considèrent que cette pollution résulte de dégazages opérés par les compagnies à basse ou haute altitude et interrogent sur les conséquences pour la santé des riverains de ces hydrocarbures.

Réponse : *Le délestage du carburant par un aéronef est une manœuvre interdite sauf dans des cas exceptionnels dans lesquelles la sécurité des vols exige un allègement de la masse de l'appareil pour atterrir en urgence.*

Par ailleurs, étant donné que le carburant n'est pas un composé « parfait », d'autres produits de combustion, et notamment des suies ou des carburants imbrûlés, sont formés et engendrent une pollution supplémentaire. Cette pollution supplémentaire est générée par tout moteur thermique (voiture, avion, train ...). Elle est encore mal connue et son impact sur la santé fait actuellement l'objet d'études approfondies.

Une information plus complète sur le sujet du délestage du carburant est fournie par le Service technique de l'aviation civile qui a rédigé une plaquette à ce sujet. Cette plaquette peut être consultée à l'adresse suivante : cf. <https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/sites/default/files/delestage.pdf>

l. Augmentation de l'impact sanitaire d'un accroissement du trafic sur l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Ces commentaires établissent un lien entre l'augmentation de la dégradation de la qualité de l'air et l'augmentation prévisible du trafic aérien sur l'aéroport en lien avec le projet d'arrêté. Ils rappellent que la région Hauts-de-France et le département de l'Oise sont régulièrement, été comme hiver, touchés par des alertes à la pollution atmosphérique. Ils interrogent sur les conséquences pour la santé des riverains qui sont confrontés directement aux émissions polluantes des aéronefs (particules fines et extra-fines, oxydes d'azote, dioxyde de soufre, composés volatils, monoxyde de carbone...)

Plusieurs commentaires interrogent sur l'existence d'études publiques sur le sujet ou sur l'existence et/ou la pertinence de localisation des stations d'enregistrement mesurant l'impact de l'aéroport sur l'air.

Réponse : *il y a actuellement une station de suivi de la qualité de l'air à proximité de l'aéroport de Beauvais-Tillé qui mesure les polluants suivants : dioxyde d'azote, monoxyde d'azote et les PM 10. Les mesures de cette station peuvent être consultées sur le site de l'association régionale agréée de surveillance de la qualité de l'air Atmo-Hauts de France (<https://www.atmo-hdf.fr/acceder-aux-donnees/mesures-des-stations.html>).*

L'évaluation des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique dans le cas spécifique des infrastructures et équipements aéroportuaires mais également des aéronefs eux-mêmes, nécessite encore des études et le développement d'outils méthodologiques adaptés. En effet, les connaissances en matière de contribution des plateformes aéroportuaires à la pollution atmosphérique doivent encore être complétées. Ainsi que décrit dans le troisième objectif de l'axe stratégique n°1 de la Stratégie nationale du transport aérien 2025, la DGAC a pour objectif l'amélioration des connaissances en matière de pollution atmosphérique. La DGAC perfectionne en continu les inventaires de polluants et à la mise en œuvre de nouveaux indicateurs de suivi notamment dans le cadre de la publication annuelle du bilan des émissions gazeuses liées au trafic aérien en France.

m. Accroissement des nuisances périphériques à l'aéroport - Accès à l'aéroport, nécessité d'améliorer l'accueil des clients de l'aéroport – nuisances pour la ville de Tillé.

Plus de vingt commentaires font état de nuisances diverses sans cesse croissances causées par l'aéroport pour les habitants de la ville de Tillé. Sont mis en exergue les embouteillages ou tout au moins l'accès difficile des habitants la ville de Tillé à leur lieu d'habitation du fait de l'important trafic routier autour de l'aéroport. Certains commentaires demandent que soit amélioré l'accès en voiture à l'aéroport.

D'autres commentaires soulignent les nuisances causées par les clients de l'aéroport qui garent leurs véhicules dans la ville de Tillé ou errent dans la ville en attendant de prendre leur avion ou de rejoindre Paris par le bus. Il est notamment demandé d'améliorer les capacités d'accueil de l'aéroport afin d'éviter la fréquentation de la ville par des groupes de touristes, de baisser le tarif des aires de stationnement afin d'éviter le parking sauvage dans la ville de Tillé et aux services municipaux de veiller à sanctionner le stationnement de longue durée, de patrouiller plus fréquemment pour éviter les incivilités (nuisances sonores, détritiques laissés dans la rue) dont se rendraient coupables les clients de l'aéroport.

Le plus souvent, ces commentaires (19 d'entre eux) évoquent également la dépréciation des biens immobiliers sur la ville de Tillé du fait de l'augmentation des nuisances aériennes et aéroportuaires.

Réponse : *ces remarques, qui n'ont qu'un lien éloigné avec l'objet de la consultation, constituent des sujets d'ordre public qui préoccupent quotidiennement les services de l'Etat et de la commune de Tillé. Ceux-ci s'efforcent de répondre au mieux aux problèmes des nuisances périphériques à l'aéroport.*

n. Critiques adressées à un opérateur.

Vingt-quatre commentaires entendent dénoncer une mesure au bénéfice d'un opérateur qui profiterait de la déréglementation du transport aérien, pratiquerait le dumping social et salarial, ne paierait pas d'impôts en France et n'emploierait pas d'habitants du Beauvaisis. Des contributeurs estiment que les modifications du couvre-feu ne garantissent pas une implantation durable d'une compagnie qui a annoncé plusieurs fermetures de bases en 2019.

Réponse : *ces appréciations de certains contributeurs ne portent pas sur les dispositions du projet d'arrêté ou leur impact et n'appellent pas de réponse dans la présente synthèse.*

o. Mesure allant à l'encontre des engagements locaux en faveur de l'environnement.

55 commentaires considèrent qu'il y a absence de cohérence entre des positions prises au niveau local en faveur de l'environnement, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la lutte contre le réchauffement climatique et l'avis favorable à l'arrêté relatif aux restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Beauvais-Tillé de membres de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport qui s'est tenue le 30 août 2019.

Réponse : *ces appréciations de certains contributeurs ne portent pas sur les dispositions du projet d'arrêté ou leur impact et n'appellent pas de réponse dans la présente synthèse.*

p. Des investissements publics sans réel effet sur l'économie et l'emploi local.

20 commentaires font état de la faiblesse de l'intérêt économique pour l'aéroport d'accueillir une base d'une compagnie aérienne, tant pour l'emploi que l'économie locale. Ils considèrent en effet que l'assistance en escale nécessaire aux vols bénéficiant de dérogations ou aux vols matinaux entrainera un accroissement du déficit de l'exploitant aéroportuaire puisque les compagnies continueront de ne pas payer les services rendus par l'aéroport en bénéficiant de remises commerciales, de la gratuité, des services ou du remboursement de taxes et redevances.

Ces commentaires mettent également en avant le fait que l'aéroport de Beauvais-Tillé demeurent avant tout un aéroport de passage vers et depuis la région parisienne, les passagers arrivant ou partant de l'aéroport ne contribuant que marginalement à l'économie locale. Cette contribution marginale ne justifierait pas selon eux les investissements effectués au bénéfice de l'accueil de ces passagers par les collectivités territoriales, notamment l'entretien de la voirie ou les travaux sur l'aéroport.

Réponse : *selon les informations données par l'exploitant de l'Aéroport de Beauvais-Tillé, pour l'année 2017, cette infrastructure a généré directement et indirectement 265 millions d'euros de PIB pour la France dont environ 100 millions d'euros de PIB pour les Hauts-de-France. Les 3,6 millions de passagers qui ont utilisé l'aéroport ont dépensé en France près de 250 millions d'euros. L'aéroport a généré 3 825 emplois en équivalent temps plein (ou ETP). Sur ces 3 825 ETP, 1 322 ETP étaient localisés dans les Hauts de France). La plateforme employait 1 065 personnes représentant 923 ETP, dont 85% d'entre eux résidaient dans l'Oise. En 2017, un effort particulier d'investissement a été réalisé : autour de 20 millions d'euros ont été investis par des entités publiques afin de moderniser l'aéroport (nouvelle tour de contrôle, bâtiment IGN).*

Conclusion :

En conclusion, la Direction Générale de l'Aviation civile a pris note des observations émises et de l'avis de l'ACNUSA. Considérant l'avis rendu par la Commission consultative de l'environnement, elle propose d'apporter une modification au projet d'arrêté : est insérée, à la fin de l'article 2 du projet d'arrêté, la disposition suivante : « *Le reste des dispositions de l'arrêté du 25 avril 2002 susvisé demeure inchangé* ».

Enfin, il convient de noter que la DGAC a demandé à l'Aéroport de Beauvais-Tillé de mener une étude d'approche équilibrée dans les meilleurs délais afin que soit renforcée la réglementation environnementale en vigueur sur la plateforme. Cette étude permettra en outre d'évaluer l'impact environnemental des nouvelles dispositions prévues pour une durée de trois ans par l'arrêté et d'intégrer ces éléments aux réflexions autour du renforcement de la réglementation en vigueur sur la plateforme.