

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
de l'aéroport de Beauvais-Tillé
Procès-verbal de la réunion du 4 octobre 2013**

La commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé s'est réunie le 4 octobre 2013 à 14h30 à la préfecture de l'Oise, sous la présidence de Monsieur Emmanuel BERTHIER, Préfet de l'Oise.

Étaient présents ou représentés avec voix délibérative :

au titre des professions aéronautiques

- M. Jean-Claude VIDAL (CFE-CGC)
- M. Frédéric MARTENS (SNCTA)
- M. Emmanuel COMBAT (SAGEB)
- M. Dirk STRESMES (Ryanair)
- M. Vincent LECOMPTE (Wizzair) représenté par M. Dirk STRESMES
- M. Alexis ZAGULAJEW (aéroclubs)

au titre des représentants des collectivités locales

- Mme Caroline CAYEUX (Communauté d'Agglomération du Beauvaisis) représentée par M. BOURGEOIS
- M. Bruno MARCHETTI (Communauté d'Agglomération du Beauvaisis)
- M. Jean-Luc BOURGEOIS (Communauté d'Agglomération du Beauvaisis)
- M. Gratiem CARRERE (commune de Bailleul-sur-Thérain)
- M. Frédéric GAMBLIN (commune de Laversines)
- Mme Fatima ABLA (conseillère régionale de Picardie) représentée par M. MARCHETTI
- M. Georges BECQUERELLE (Conseil Général de l'Oise)

au titre des représentants des associations de riverains (8) :

- M. Laurent CHAUMENY (ROSO)
- M. Didier MALE (ROSO) représenté par M. CHAUMENY
- M. Philippe BREBION (ACNAT)
- M. Michel CARNEL (Réflexion Action)
- Mme Dominique LAZARSKI (Réflexion Action)
- M. Jean-Baptiste CERVERA (ADERA)
- Mme Juliette LEFEBVRE (ADERA)

Par ailleurs étaient présents sans voix délibérative :

- M. Julien MARION, secrétaire général de la préfecture de l'Oise,
- M. Hervé ADEUX, préfecture de l'Oise (DRLP),
- M. Jean-François TURBIL, directeur départemental des Territoires de l'Oise,
- Mme Fabienne CLAIRVILLE, direction départementale des Territoires,
- M. Jacques ANGLADE, directeur général des services du Département de

l'Oise,

- M. Jean-Jacques AUGUET-MANCINI, conseiller technique de la SAGEB
- M. Pascal BAZER-BACHI, délégué régional Picardie de la direction de l'aviation civile Nord,
- M. Michel BERTRAND, direction générale de l'aviation civile, service navigation aérienne
- M. Michel PEIFFER, navigation aérienne de l'aérodrome de Beauvais-Tillé
- Mme Marie-Laure DOUCHET, SAGEB,
- Mme Emily HAUCK Communauté d'Agglomération du Beauvaisis,
- M. Alexandre CROZAT, direction générale de l'aviation civile,
- M. Florent MITELET, direction de l'environnement à la SAGEB,
- Mme Céline RAIMBAULT, SMABT - chargée de mission aéroport au Département de l'Oise
- M. Franck JOSEK, directeur délégué du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé,
- M. Olivier GROS, Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé
- M. Vincent TAPSOBA, conseiller technique de la SAGEB,

Etaient excusés :

- Mme Françoise MAYADOUX (ACNAT)
- Mme Christine BRUNEL (DREAL)
- Mme Caroline CAYEUX (Communauté d'Agglomération du Beauvaisis) pour mémoire représentée par M. BOURGEOIS
- M. Thibaud VIGUIER (Conseil Général) représenté par M. BECQUERELLE

Le Préfet ouvre la séance. Il indique que le quorum est atteint puisque vingt membres ayant voix délibérative sont représentés. La séance peut débuter de façon régulière.

Le Préfet propose d'aborder le premier point inscrit à l'ordre du jour : l'approbation du procès-verbal de la précédente CCE qui s'est déroulée le 10 juillet 2012. Aucun membre n'ayant formulé d'observation écrite ou orale, le PV est adopté à l'unanimité.

Le Préfet propose à Monsieur Turbil d'effectuer la présentation du deuxième point inscrit à l'ordre du jour : la modification des arrêtés préfectoraux de composition de la CCE et de son comité permanent.

Monsieur Turbil procède à la présentation de la modification des arrêtés de nomination des membres de la CCE et du Comité Permanent de la CCE (arrêtés préfectoraux du 11 juin 2013) suite aux trois demandes de modifications formulées par la SAGEB, par l'association ACNAT et par les représentants du personnel pour la profession aéronautique.

A la demande de Monsieur Cervera sur l'absence de réunion du comité permanent en amont de la CCE, Monsieur Turbil rappelle qu'il n'a pas été jugé opportun de le réunir car aucun point technique n'est inscrit à l'ordre du jour. Le Préfet indique que ce point sera à nouveau évoqué lors de la séquence "questions diverses".

Monsieur Combat invite Madame Douchet et Monsieur Tabsoba (SAGEB) à effectuer la présentation relative au bilan environnemental 2012 de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Le diaporama projeté est joint en annexe à ce PV.

Madame Lefebvre souhaite avoir une meilleure visibilité des trajectoires et des villages survolés. Elle aimerait obtenir le nom d'une personne qu'elle peut consulter pour obtenir cette information.

Madame Douchet indique que les trajectoires sont publiées sur le site internet de l'aéroport.

Concernant la qualité de l'air, Monsieur Gamblin demande si les chiffres indiqués correspondent à une concentration maximum mesurée.

Madame Douchet lui répond qu'il s'agit d'une concentration moyenne annuelle retenue sur la station de l'aéroport. Elle explique que le code de l'environnement prévoit une concentration de 30 microns grammes par m³. L'aéroport de Beauvais n'enregistre qu'une concentration de 21 µg par m³, donc inférieure aux préconisations du guide de l'OMS.

Monsieur Gamblin demande quelles sont les concentrations maximales relevées en 2012 et à quelle période elles ont pu être relevées.

Madame Douchet l'invite à se rendre sur le site internet de l'aéroport dans la rubrique relative au bilan environnemental 2012. Elle précise cependant qu'à dix reprises en 2012, le seuil de dépassement des fines poussières a été atteint et a déclenché une information.

Madame Lazarski interroge la SAGEB sur les valeurs préconisées par l'OMS.

Madame Douchet lui indique que la valeur préconisée par l'OMS pour le dioxyde d'azote est de 40 microns grammes par m³ et que la valeur OMS pour le soufre est de 50 microns grammes par m³. Pour l'aéroport, les valeurs sont de 18 pour le dioxyde d'azote et de 2 pour le soufre.

Concernant le stationnement sur la plate-forme aéroportuaire, Madame Douchet explique que les parkings existent en nombre suffisant et qu'il n'y a pas de problématique de saturation de ces parkings.

Madame Lefebvre estime que le stationnement est cher.

Madame Douchet lui répond que les prix pratiqués à Beauvais sont les mêmes que ceux d'autres plate-formes. Par ailleurs, elle précise que 51% des voyageurs se rendent à l'aéroport en empruntant les transports en commun.

Sur la thématique des déchets, Madame Douchet explique qu'une baisse de la production a été enregistrée en 2012. Le volume de déchets recyclés a baissé en raison de l'application de règles plus strictes des prestataires qui traitent les déchets.

Monsieur Mitelet indique qu'il s'agit du premier aéroport à avoir mis en place un tri sélectif en France.

Monsieur Marchetti signale tout-de-même que les passagers ont tendance à essaimer des déchets lors de leur passage sur la commune de Tillé.

Concernant la qualité de l'eau et des sols, Madame Douchet rappelle que l'arrêté préfectoral ne prévoit que l'installation d'un seul piézomètre. Cependant, la SAGEB a décidé d'installer un piézomètre en amont en complément de celui situé en aval. Elle précise que les anomalies figurant dans le diaporama correspondent aux dépassements des valeurs de référence.

Madame Lazarski questionne sur les valeurs enregistrées l'année précédente.

Madame Douchet lui répond que l'ensemble des études complètes est disponible sur le site internet de l'aéroport.

Madame Lazarski note l'augmentation des valeurs en potassium et des matières en suspension. Elle demande les incidences que cela peut avoir et à quelles valeurs guide il est possible de se référer.

Madame Douchet indique qu'il n'existe pas de valeurs guide.

Madame Lefebvre demande si le volume de matières en suspension est passé du simple au double.

Madame Lazarski complète en demandant si l'augmentation va continuer au fil des ans.

Monsieur Bourgeois interroge sur le nombre d'analyses réalisées par an.

Madame Douchet informe que deux campagnes sont menées chaque année : une à la période des hautes eaux et l'autre à la période des basses eaux (en mars/avril). Elle explique que les prélèvements sont effectués 12 heures avant une pluie, puis 12 heures et 24 heures après.

Monsieur Cervera interroge Monsieur Bourgeois sur l'existence de points de captage autour de l'aéroport.

Madame Douchet lui indique qu'il n'existe pas de points de captage.

Monsieur Marchetti apporte des précisions complémentaires : un point de captage est régulièrement surveillé à Guignecourt. Un contrôle a eu lieu il y a deux mois et aucun élément significatif n'a été relevé. Il ajoute qu'il existe des contrôles permanents qui ne posent aucun souci.

Monsieur Brebion demande si des contrôles sont effectués après une forte période de gel.

Madame Douchet précise qu'il s'agit du contrôle réalisé en mars/avril.

Monsieur Cervera interpelle Monsieur Marchetti pour savoir si le point de captage de Guignecourt est bien celui qui a été reconnu comme pollué.

Monsieur Marchetti précise qu'il s'agit d'un autre puit qui alimentait le château d'eau sur la route d'Amiens. Il indique que les tableaux sont visibles, joints à la facture et sont adressés à l'ARS.

Madame Douchet finit la présentation de son diaporama.

Le Préfet invite les membres à poser leurs questions.

Monsieur Cervera réagit en indiquant que les valeurs Lden ne sont pas le reflet de la perception du bruit que les riverains peuvent avoir.

Madame Douchet précise que l'indice Lden est le seul indicateur permettant, quel que soit l'endroit, de mesurer la gêne et que c'est la raison pour laquelle a été installée une station de bruit.

Madame Lazarski souhaite obtenir un relevé sur un mois, une semaine, voire une journée en Août par exemple.

Madame Douchet indique que la SAGEB peut fournir les données des pics sonores à la demande des riverains.

Le Préfet confirme qu'un rendez-vous avec la SAGEB sera organisé pour examiner des données journalières.

Madame Lefebvre constate que la gêne occasionnée par les avions semble moindre que la gêne aux alentours au regard du rapport environnemental. Elle estime que cela est inconcevable pour les riverains, que le graphique présenté est incompréhensible et donne l'impression que les avions représentent peu en termes de bruit par rapport au bruit ambiant.

Madame Douchet reconnaît le caractère bruyant des avions. Cependant, elle rappelle que le calcul du Lden prend en compte la fréquence de passage des avions et des heures de passages. Il s'agit donc d'un calcul de la gêne ressentie.

Le Préfet rappelle que les données sont disponibles sur le site internet de l'aéroport.

Monsieur Chaumeny demande des compléments sur l'utilisation des pistes et notamment sur la piste 12 puisqu'une consigne recommande l'utilisation de cette piste pour éviter le Plouy Saint Lucien.

Monsieur Pfeiffer explique que le départ en piste 12 simplifie le travail des contrôleurs aériens et permet de travailler dans de meilleures conditions de fluidité et de sécurité du trafic.

Monsieur Chaumeny précise qu'à Roissy, les décollages se font avec le vent de face. Il souhaite savoir comment cela se passe à Beauvais.

Monsieur Pfeiffer confirme que dans la configuration actuelle de l'aéroport de Beauvais, le départ en piste 12 est privilégié pour des raisons de sécurité.

Madame Lazarski indique que face à la piste 30 se situent les communes de Le Plouy Saint Lucien et de Troissereux et face à la piste 12, il n'y a aucun village. Cela est donc plus favorable aux riverains.

Monsieur Chaumeny acquiesce en précisant que dans l'idéal, il faudrait utiliser à 100% la piste 12.

Monsieur Pfeiffer rappelle que pour partir vers l'Est, la piste 12 est privilégiée par les compagnies aériennes.

Monsieur Gamblin indique que plus de 12% des avions contournent l'aéroport pour se retrouver face à la piste 30. Il demande si les 12% concernés repartent vers l'Est.

Monsieur Martens répond que la trajectoire piste 12 contourne par le Nord les villages pour repartir vers l'Est ou vers l'Ouest.

Madame Douchet indique que quand les avions partent vers le Nord, ils sont déjà à une altitude de 4000 pieds.

Monsieur Stremes ajoute qu'il apprécie la bonne compréhension avec les services de contrôle. Il existe de nombreuses variables à appréhender. Tout d'abord, un avion doit être qualifié pour partir avec 10 noeuds devant et derrière. Lorsqu'il y a 10 noeuds derrière, il existe plus de démarches dans les procédures. Ensuite, il explique que pour les départs et les arrivées, les procédures standard sont agréées. La piste 12 a l'avantage d'avoir un point rapide : le taxi des 2 minutes. Pour les compagnies à bas coût, cela revêt un caractère important car l'efficacité est recherchée. De plus, un avion consomme 10 kg de gasoil par minute au sol, donc s'il faut choisir, le choix se portera sur le taxi des 2 minutes.

Madame Lefebvre s'étonne du fait que tout le monde a l'air d'accord. Elle espérait pouvoir en discuter.

Monsieur Martens indique que l'utilisation de la piste 12 arrange toutes les compagnies et également les contrôleurs.

Madame Douchet précise que toutes les procédures de départ standard ont été votées.

Monsieur Gamblin trouverait intéressant, dans la perspective du bilan 2013, de pouvoir parler de l'utilisation plus fréquente du freinage moteur qui a des conséquences plus importantes. Il aimerait pouvoir en discuter et comparer l'utilisation de ces aérofreins en freinage sur piste.

Madame Douchet explique que cela dépend des capacités de freinage de l'avion. Elle cite l'exemple de la piste mouillée.

Monsieur Auguet-Mancini indique que s'il faut faire un arbitrage entre le prix des freins et le prix du carburant, c'est le prix des freins qui l'emporte. Ce qui demeure important est l'aspect sécurité.

Monsieur Stremes approuve. Sauf problème lié à la météo, il existe toujours l'inconvénient de la configuration de l'aéroport. Un taxi-way parallèle simplifierait et arrangerait tout le monde.

Monsieur Cervera souhaite connaître la consommation d'un avion au décollage.

Monsieur Stremes lui indique que cela est momentané et représente 100 kg par minute.

Le Préfet propose de passer au point suivant inscrit à l'ordre du jour de la réunion : le bilan du numéro vert.

Monsieur Tabsoba et Madame Douchet présentent le diaporama joint en annexe à ce PV. 10% des plaignants ont généré 40% des plaintes; 90% des requérants ne font qu'une seule requête.

Madame Lazarski demande si la SAGEB dispose de statistiques sur les personnes qui demandent des acquisitions de terrains.

Les représentants de la SAGEB indiquent qu'ils reçoivent 4 à 5 demandes par an, mais de personnes ne résidant pas dans le Beauvaisis.

Le Préfet sollicite les questionnements de l'assemblée.

Il indique qu'au delà de la CCE, il convient de faire fonctionner le comité permanent qui est déjà constitué.

Monsieur Turbil explique que ce comité permanent a pour mission d'étudier les sujets à dominante technique. La réunion de cette instance avait été envisagée lors de la dernière réunion de la CCE car il avait à l'époque été prévu d'évoquer les modifications de trajectoires.

Cependant, l'ordre du jour de la CCE de ce jour était constitué de points informatifs et non techniques, il n'a pas été jugé opportun de réunir au préalable ce comité.

Le Préfet propose de réunir le comité permanent pour l'examen de chaque question technique. Il rappelle qu'il existe également d'autres instances et que chaque structure doit fonctionner en application des textes qui les régissent.

Suite aux demandes écrites des associations, le Préfet indique qu'il a souhaité qu'une réponse soit apportée à l'ensemble des questions et que ces points peuvent être traités au titre des questions diverses.

Monsieur Turbil rappelle la première question formulée par l'association ADERA.

"En juillet 2012 alors que le projet de plafonnement administratif de l'aéroport était rejeté, les élus, l'exploitant de l'aéroport et les représentants du SMABT avaient affirmé que l'aérodrome était naturellement plafonné. Cependant, aucun chiffre n'avait été avancé, « une étude aurait été en cours ». Ils s'étaient engagés à apporter cette réponse ultérieurement. Pouvons-nous donc avoir la confirmation de la capacité maximum de l'aérodrome de Beauvais-Tillé ainsi que la manière dont elle est calculée ? Dans quelle mesure les travaux prévus dans les deux terminaux en 2015 augmenteront-ils la capacité de l'aérodrome ?"

La SAGEB indique que l'étude de capacité que la SAGEB a fait réaliser, comme elle s'y était engagée l'an dernier, confirme que l'aéroport est soumis à des contraintes physiques fortes tenant principalement à la capacité de sa piste et à la faible emprise foncière dont elle dispose. Cette étude indique que la capacité de la piste est de 45.000 mouvements, dont 37.500 mouvements commerciaux. S'agissant de la question du plafonnement administratif de l'aéroport, elle rappelle que la CCE a déjà été amenée à s'exprimer défavorablement (par vote) sur ce sujet. A la demande des associations, un vote a eu lieu lors de la séance du 10 juillet 2012 sur le principe du plafonnement : le vote a été défavorable.

Madame Lazarski rappelle que le plan d'exposition au bruit a reçu un avis défavorable de l'ACNUSA et que la révision est prévue dès l'atteinte de 30 000 mouvements. Elle pose la question de l'incidence des travaux en cours et projetés sur l'aérogare et le trafic.

Monsieur Combat rappelle que le principe du plafonnement a été rejeté par vote de la CCE, indépendamment des évolutions. Cela est également valable pour le nombre de mouvements. Les travaux sont inscrits dans un budget supplémentaire dans l'avenant 3 de la délégation de service public votée en décembre dernier. L'objectif des travaux sur l'aérogare 1 est principalement d'améliorer l'accueil des passagers et de limiter les files d'attente.

Madame Lazarski indique que le 6 septembre 2011, sur le site internet de l'agglomération du Beauvaisis, il était mentionné que 3 millions de passagers maximum seraient prévus. Quand le terminal 2 a été terminé, il avait été indiqué que cela n'augmenterait pas la capacité de l'aéroport. Aujourd'hui cependant, l'aéroport voit passer 4 millions de passagers. Au regard de ces chiffres, elle relaie le doute des associations qui se sentent trompées.

Monsieur Chaumeny demande si un taxi-way a été pris en compte dans la limite naturelle de la plate-forme.

Monsieur Combat explique que dans la délégation de service public, aucune ligne budgétaire n'est consacrée à la création d'un taxi-way parallèle.

Monsieur Marchetti ajoute que les financements concernaient les aménagements et les parkings et que cela a permis de résoudre de nombreux problèmes et a permis une fluidification du trafic. Il rappelle que la capacité d'emport n'est pas proportionnelle au nombre de mouvements.

Le Préfet invite Monsieur Turbil à rappeler la deuxième question posée par l'ADERA.

"L'état de la procédure de la commission européenne sur les aides d'état et subventions reçues et consenties par l'aérodrome."

Le Préfet indique que ce sujet excède de très loin le champ de compétence de la commission, dont le périmètre est défini au II et III de l'article L.571-13 du code de l'environnement et qui porte exclusivement que les "questions relatives à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourraient avoir une incidence sur l'environnement".

Monsieur Anglade précise que cette question concerne l'enquête menée par la Commission européenne.

Monsieur Turbil rappelle la troisième question posée par l'association ADERA.

"Le montant des fonds publics engagés chaque année par le SMABT et les collectivités locales pour les infrastructures et l'exploitation de l'aérodrome, y compris les voies d'accès."

Monsieur Anglade indique qu'il n'a pas d'éléments à transmettre à ce sujet. Cette question est évoquée dans le cadre d'une autre instance consultative (la commission consultative des services publics locaux) et est abordée dans le cadre des rapports du délégataire.

Madame Lazarski demande s'il est possible d'obtenir des éléments sur les finances.

Monsieur Anglade répond qu'il n'a pas d'éléments à transmettre sur les finances.

Monsieur Turbil lit la quatrième question adressée par l'association ADERA.

"Les conditions financières de l'utilisation de l'aérodrome par les compagnies aériennes."

Monsieur Anglade explique que ce sujet excède également le champ de compétence de la CCE. Cette question est évoquée dans le cadre d'une autre instance consultative : la Commission consultative économique en ce qui concerne la politique tarifaire à l'égard des compagnies. Il précise que cette commission se réunit un fois par an, et qu'elle est présidée par le SMABT. Y siègent des représentants des associations de consommateurs, des compagnies aériennes et des exploitants. Elle est amenée à donner des avis sur les redevances de la plate-forme. La dernière réunion a eu lieu en janvier 2013. La prochaine aura lieu début 2014.

Le Préfet précise que les rapports de cette commission sont communicables.

Monsieur Turbil lit la question 5 envoyée par l'association ADERA.

"Page 19 de l'Étude d'impact sur l'environnement de 2008 : parmi les mesures compensatoires visant à réduire les nuisances sonores figurait la faculté de vendre les biens immobiliers. Où en est l'application de cette mesure ?"

Madame Lazarski précise qu'aux points 1, 2, 3 et 4 de la page 19, la possibilité d'un engagement de la collectivité du Beauvaisis pour que les biens puissent être rachetés par l'État est indiquée.

Monsieur Combat confirme la rédaction de la page 19 et que cela est effectivement envisagé dans l'étude d'impact. Il explique que la réglementation impose l'acquisition en zone A mais qu'aucune habitation ne se situe dans cette zone. Les acquisitions dans les autres zones ne sont donc pas possibles.

Madame Lefebvre demande la raison pour laquelle l'ACNUSA a évoqué lors de sa venue la possibilité de rachat en zone B. Elle estime qu'il y a un manque de communication.

Le Préfet demande si un compte-rendu sera rédigé suite à la venue de l'ACNUSA. Il lui est précisé que non.

Monsieur Combat rappelle que le code de l'environnement prévoit uniquement le rachat des immeubles situés en zone 1 du PGS et qu'il est techniquement impossible d'insonoriser. Aucun logement n'est concerné à Beauvais-Tillé.

Monsieur Cervera indique qu'il souhaite partir de Beauvais en raison du bruit des avions. Il remet un tract au Préfet.

Monsieur Turbil rappelle le contenu de la sixième question envoyée par l'ADERA.

"Page 19 de l'Étude d'impact sur l'environnement de 2008 : Émissions lumineuses. Un effort devait être fait pour limiter les émissions lumineuses. Or on constate que l'aérodrome reste allumé toute la nuit, y compris aux heures de fermeture. Quelles mesures pourraient être envisagées pour, outre l'obtention d'une réduction de la consommation électrique, supprimer la pollution lumineuse que cela induit notamment pour les animaux nocturnes ?"

La SAGEB rappelle le débat entre la sécurité des biens de façon générale et la sécurité/sûreté des pistes. Elle rappelle qu'elle a mené des actions sur la réduction des émissions lumineuses (bureaux, aérogares) et qu'elle est liée par une clause d'intéressement avec le chauffagiste. Cependant, un éclairage minimum est nécessaire pour la sécurité et pour éviter les problèmes de vandalisme. De même, l'éclairage des parkings est le moyen d'assurer la sécurité sur ces espaces.

Monsieur Mitelet confirme que la SAGEB a l'obligation de laisser les bâtiments proches des zones publiques éclairés. L'aéroport est soumis à des obligations en matière de sûreté qui lui imposent de maintenir éclairées certaines zones de l'aéroport mais que des efforts importants ont été consentis en matière d'économie d'énergie afin d'en réduire l'impact.

Monsieur Marchetti insiste sur le fait que le site doit être éclairé. Une étude pour la consommation liée à l'éclairage pourrait être réalisée.

Monsieur Bazer-Bachi indique que l'éclairage aux abords des pistes est réglementaire en raison notamment de la présence des agents.

Monsieur Turbil rappelle la question 7 posée par l'association ADERA.

"Actuellement le couvre-feu applicable à l'aérodrome de Beauvais-tillé est de cinq heures. L'organisation mondiale de la santé recommande un couvre-feu minimum de huit heures. Nous demandons donc l'instauration d'un couvre-feu de huit heures à Beauvais-Tillé."

Monsieur Anglade répond que cela n'est pas envisageable.

Il est rappelé que l'aéroport de Beauvais-Tillé est l'un des rares aéroports métropolitains à être soumis à un couvre-feu intégral et ce couvre-feu est totalement respecté. Les associations qui ont participé au groupe de travail nuit mis en place par l'ACNUSA ont elles-mêmes rejeté la revendication que s'efforce de porter l'ADERA quant à la durée du couvre-feu.

Monsieur Stremes regrette que le couvre-feu gêne ainsi l'exploitation et contraint parfois à la dépose de passagers ailleurs. Il regrette qu'il ne puisse pas y avoir d'exceptions possibles car Beauvais est le seul aéroport à avoir un couvre-feu limitant.

Madame Lefebvre s'interroge sur ce qui peut se passer en cas d'urgence.

Monsieur Stremes indique qu'aujourd'hui, la compagnie est pénalisée par une amende de 20 000 euros. Après le 1er janvier le montant sera de 40 000 euros d'amende.

Monsieur Bourgeois indique que la CAB souhaite le maintien du couvre-feu à 5 heures qui a déjà été difficile à obtenir à l'époque et qui a nécessité un accord ministériel. Il estime que 5 heures est le minimum pour la population de l'agglomération beauvaisienne. Il s'agit du compromis sur lequel la Présidente de l'agglomération ne souhaite pas aujourd'hui revenir.

Monsieur Turbil rappelle la question 8 adressée par l'association ADERA.

"L'un des griefs le plus souvent émis par les riverains de Beauvais-Tillé est le non-respect des trajectoires à l'approche ou au décollage. Comment faire pour que ces trajectoires soient respectées ?"

Madame Lefebvre indique qu'elle souhaite disposer d'une carte avec les trajectoires et les communes survolées.

Madame Douchet indique qu'elle a la possibilité de les lui adresser.

Le Préfet ajoute que l'ADERA ou toute autre personne peuvent aller voir les données journalières, hebdomadaires ou mensuelles et qu'une présentation sera effectuée en 2014 à l'ensemble des membres de la commission.

Madame Lefebvre rappelle que les changements de trajectoires pour deux communes avaient été présentés lors de la dernière CCE. Elle demande quand sera réalisée la révision complète des trajectoires.

Monsieur Pfeiffer explique que les services de navigation aérienne du Nord sont en charge de cette réalisation. Il précise qu'il existe deux types de trajectoires : les trajectoires standards qui sont intégrées dans les ordinateurs de bord des avions et les trajectoires uni-directionnelles. Ces dernières trajectoires sont choisies par le contrôleur aérien en fonction du trafic, de l'environnement, de la météo et de la coordination avec les plate-formes aéroportuaires voisines (Roissy Charles De Gaulle notamment). Il indique que 90% des avions suivent les trajectoires standards. Si des arrivées et départs se produisent simultanément, ces trajectoires standards peuvent être modifiées. Elles peuvent également être modifiées par les collectivités et communes. C'est ainsi que la CAB a saisi la DGAC pour les deux communes évoquées précédemment. Cela représente un travail de 6 mois. Il rappelle que tous les membres du comité permanent ont été tenu informés de toutes les phases. Il précise d'ailleurs que sur cette modification de trajectoire, le terme est impropre puisque les avions restent contenus dans le faisceau de l'ancienne enveloppe. C'est pourquoi aucune présentation n'est effectuée lors de la présente CCE.

Monsieur Auguet-Mancini rappelle que l'ensemble des informations relatives aux trajectoires est disponible sur le site internet de l'aéroport. Il s'agit d'une source étatique.

Madame Douchet indique que des cartes ont déjà été transmises par la SAGEB.

Madame Lazarski rappelle son souhait de disposer de cartes avec les villages en fond de carte.

Madame Lefebvre confirme que c'est effectivement ce que souhaitent les riverains.

Monsieur Cervera souhaite que Monsieur Stremes repose la question qu'il a posée à l'ACNUSA lors de sa venue.

Monsieur Stremes explique en effet que pour les arrivées de Ryanair à Beauvais, de l'Est ou du Sud-Est, les pilotes sont obligés de descendre 185 kilomètres plus tôt que prévu. Cela représente une différence de 200 kg de carburant gaspillé (900 000 kg/an), un survol de Creil à 5 000 pieds, ou de Compiègne à 5 000 pieds. Pour les problématiques de descente directe ou en continu sur Beauvais, Ryanair a décidé d'écrire au SNA pour que soient revues toutes les approches de l'aéroport de Beauvais.

Monsieur Pfeiffer confirme.

Monsieur Turbil indique qu'il a déjà été répondu à la première question posée par l'association ACNAT.

"Lors de la précédente CCE, le principe de plafonnement administratif de l'aéroport a été rejeté par les élus. La SAGEB avait affirmé qu'il existait une limite naturelle et annoncé qu'une étude était en cours pour déterminer la capacité maximale de l'aéroport. Un an est passé, pourrions nous connaître les conclusions de cette étude et le chiffrage de la capacité maximale de l'aéroport."

Monsieur Chaumeny confirme qu'une réponse a déjà été apportée.

Sur la question 4 de l'association ACNAT.

"Les infrastructures de l'aéroport sont en permanente évolution, cette évolution est-elle susceptible de modifier la capacité maximale de l'aéroport ?"

Monsieur Chaumeny évoque les travaux relatifs à la tour de contrôle financés par l'Etat. Il demande si un surcroît de personnel sera également financé.

Monsieur Pfeiffer indique que le nombre de contrôleurs est dépendant du trafic. Il précise que la tour de contrôle a été construite en 1956 et que les travaux qui seront réalisés dans les années qui viennent ont juste pour objectif le remplacement technique. Il ne s'agit en aucun cas d'accroître la capacité de l'aéroport.

Monsieur Turbil rappelle la question 2 de l'association ACNAT.

"Nous avons constaté en 2013 la pratique de nouvelles trajectoires ou une dérive des trajectoires existantes qui engendrent des nuisances sonores plus importantes. En juillet 2012 la révision complète des trajectoires visant à diminuer les faisceaux de départ avait été annoncée, qu'en est-il aujourd'hui ?"

Le Préfet indique qu'une réponse a déjà été apportée.

Monsieur Brébion explique que la commune de Laversines a été régulièrement survolée en 2012. Il en demande la raison.

Monsieur Pfeiffer rappelle que Laversines bénéficie d'un départ standard (cf CCE en 2008). Il n'existe pas de volonté de survoler Laversines. Il n'y a eu aucun changement.

Monsieur Brébion demande s'il n'est pas plutôt possible de partir par le Sud. Et si cela n'est pas le souhait de la DGAC, il souhaite savoir s'il est possible d'envisager une telle solution si la demande émane d'une commune ou d'un EPCI.

Monsieur Cervera précise qu'après une CCE en 2008, il avait été acté qu'il y aurait la réalisation d'un bilan sur les trajectoires, or ce bilan n'a jamais été réalisé.

Monsieur Pfeiffer confirme que la DGAC ne réalise pas de bilans.

Madame Lazarski demande qui peut saisir la DGAC.

Monsieur Pfeiffer lui indique que la demande peut émaner d'une commune ou d'une collectivité qui dispose de la compétence environnement.

Madame Lazarski interroge sur la légitimité de la demande d'une association.

Monsieur Pfeiffer répond que cette possibilité n'est pas prévue.

Monsieur Turbil rappelle la question 3 posée par l'association ACNAT.

"De quelle manière ou par quels moyens l'exploitant de l'aéroport incite-t-il les compagnies existantes ou de nouvelles compagnies à créer de nouvelles lignes à Beauvais."

Monsieur Anglade répond que ce sujet ne relève pas de la compétence de la présente commission.

L'ordre du jour étant épuisé, le Préfet remercie les membres de leur participation et lève la séance.

Le Préfet,



Emmanuel BERTHIER