

Paris, le 29 mars 2024

Le président

Madame Marie-Manuelle Jacques  
Maire de la commune de Laversines

Nos références : 24/0058  
Affaire suivie par : Philippe Gabouleaud  
Email : philippe.gabouleaud@acnusa.fr

**Objet :** Impact sur la commune de Laversines de l'activité et du développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

**P. J. :** Votre saisine pour avis du 21 février 2024

Madame la maire,

Par votre message en date du 21 février dernier, vous avez appelé notre attention sur les impacts des activités de l'aéroport de Beauvais – Tillé sur les habitants de votre commune. Vous avez sollicité notre analyse au titre de l'article L 6361 – 5 du code des transports. Nous avons pu échanger à ce sujet le 25 mars 2024. Par la présente, je vous transmets notre avis et nos recommandations.

L'emplacement de l'aéroport à moins de cinq kilomètres du centre de votre commune conduit à un fort impact de ses approches face à l'ouest et des départs face à l'est. Votre commune est concernée par le Plan de Gêne Sonore (PGS) approuvé le 28 décembre 2011 et le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) approuvé le 26 juin 2012. Ces deux documents ont été élaborés sur la base d'hypothèses aujourd'hui dépassées. Une évaluation de ces plans serait nécessaire et leur révision est certainement opportune. Il est possible que la révision du Plan de Gêne Sonore conduise à prendre en compte les besoins d'insonorisation sur une large part du territoire de votre commune et que celle du Plan d'Exposition au Bruit renforce les servitudes visant à mieux informer et protéger la population. Les documents de planification et de programmation ont en effet été élaborés sur la base du plafonnement fixé par l'ancienne délégation de service public et de procédures opérationnelles d'approche et de départ qui ont évolué. A ce stade, l'Autorité de contrôle n'a pas encore été saisie de (ou des) étude(s) d'impact des modifications éventuelles du plafond des vols commerciaux et non commerciaux. Elle n'a pas été saisie non plus des modifications des procédures d'approche et de départ. Elle devra l'être de manière à pouvoir exprimer son avis, au titre de l'article L 6361 – 6 du code des transports, sur la révision des documents de planification et de programmation (PEB et PGS). Elle devra également l'être sur les modifications de procédures opérationnelles de navigation aérienne.

Si la planification et la programmation sont un levier important, identifié de longue date, pour réduire les impacts sanitaires et environnementaux des nuisances aéroportuaires, deux autres leviers apparaissent en effet devoir être mobilisés pour réduire les nuisances aériennes.

### **1 – Modernisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne, en approche et au départ de l'aéroport.**

La première action pouvant permettre de réduire les impacts des départs face à l'est sur votre commune est de réaliser ces départs à partir du seuil de piste de manière à survoler votre commune à une altitude supérieure. En outre, les performances de la plupart des aéronefs opérant à Beauvais – Tillé devraient

leur permettre de monter plus rapidement en altitude. Par ailleurs, nous avons relevé que le virage à gauche après le bout de piste était en général moins marqué que ne le prévoit la procédure nominale retenue dans les documents de planification et de programmation. En outre, certains aéronefs semblent ne pas respecter la procédure de départ. Il serait donc utile d'évaluer l'impact de la procédure en vigueur et, le cas échéant, de la moderniser pour tenir compte de l'amélioration des performances des aéronefs. Il serait enfin nécessaire, pour prévenir les risques de déviation de trajectoire, d'associer des volumes de protection environnementale aux procédures de départ (article L – 6362-1 du code des transports). Ces volumes pourraient être codés dans les instruments de navigation et éviter ainsi aux pilotes, voire aux contrôleurs aériens, des déviations non motivées par des raisons explicites de sécurité.

Les approches face à l'ouest pourraient également être modernisées pour assurer de véritables descentes en continue. La généralisation de véritables procédures de descente en continue par guidage satellitaire permettrait aux compagnies opérant sur l'aéroport d'assurer la trajectoire et d'optimiser le moment de sortie des trains d'atterrissage et de l'utilisation des volets.

La direction des services de la navigation aérienne nous a informés du groupe de travail mis en place récemment pour moderniser les procédures opérationnelles. Nous sommes à la disposition de son service local pour l'accompagner, en amont de la saisie de l'Autorité de contrôle pour avis, sur les modifications envisagées.

## **2 – Réduction des nuisances à la source**

L'amélioration des performances environnementales des aéronefs est l'un des quatre leviers de la réduction des nuisances. Ces performances sont certifiées pour ce qui est du bruit (bruit certifié en approche, bruit certifié en survol). Elles sont également certifiées pour ce qui est des émissions de NOx ; ce polluant est en effet le plus significatif pour apprécier l'impact des aéronefs sur la qualité de l'air local. L'Autorité de contrôle recommande de s'appuyer sur les caractéristiques environnementales certifiées.

Plusieurs voies peuvent permettre de veiller à l'effectivité de la réduction des émissions des aéronefs :

- Engagements publics des compagnies autorisées à opérer sur l'aéroport ;
- Exigences minimales du syndicat mixte ou du délégataire de service public vis-à-vis des compagnies ;
- Exigences réglementaires.

Les stations de mesure du bruit dans l'environnement et les campagnes de mesures des polluants doivent permettre d'apprécier objectivement la réduction escomptée des émissions à la source.

Dans la mesure où la mobilisation optimale des trois leviers (planification et programmation, modernisation des procédures opérationnelles de navigation aérienne, réduction des émissions des aéronefs) ne seraient pas suffisantes pour satisfaire aux objectifs sanitaires et environnementaux locaux, les pouvoirs publics peuvent agir par la voie réglementaire, notamment pour ce qui est de l'activité globale de la plateforme (plafonnement) et de la protection de la période nocturne.

Dans le cas d'espèce de l'aéroport de Beauvais – Tillé, la délégation de service public prévoit un plafonnement des vols commerciaux et un arrêté ministériel met en place un couvre-feu. Une modification des paramètres des dispositions en vigueur nécessite une étude d'impact permettant de garantir qu'elle ne dégraderait pas l'environnement sur et autour de l'aéroport. Sans modifier les principaux paramètres de la régulation environnementale définis par le délégataire de service public pour le plafond et l'Etat pour le couvre-feu, l'exploitant pourrait agir, comme le fait celui de l'aéroport de Bâle-Mulhouse par exemple, en modulant les redevances aéroportuaires en fonction des horaires.

Je vous confirme que le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires doit être saisi pour avis sur les plans, programmes et projets visé au 6<sup>ème</sup> alinéa de l'article L 6361 – 7 du code des

transports. L'Autorité est en outre chargée, au titre du 7<sup>ème</sup> alinéa de ce même article, de veiller au respect des engagements pris pour réduire les nuisances dans l'environnement de l'aéroport.

Elle peut en outre être saisie, lorsque nécessaire, pour avis par les différentes personnes mentionnées à l'article L 6361 – 5 du code des transports. L'avis rendu par le collège, dans ce cas, ne se substitue pas à l'avis qu'il est tenu de rendre aux maîtres d'ouvrage des plans, programmes et projets visés à l'article suivant du code des transports.

En espérant avoir répondu à vos questions, je vous prie de croire, Madame la maire, en l'expression de ma parfaite considération.



Gilles Leblanc

Copies :

- Madame la préfète de 'Oise
- Monsieur le président du directoire de l'aéroport de Beauvais – Tillé
- Madame la présidente du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais – Tillé
- Monsieur le directeur inter-régional de la sécurité de l'aviation civile – Nord (DSAC-Nord)
- Monsieur le chef de la mission environnement de la DSNA