



# A D E R A

Pour la défense des riverains de  
l'aéroport de Beauvais-Tillé

## DÉROGATIONS AU COUVRE-FEU!

[www.adera-association.com](http://www.adera-association.com)

Août 2019

### PROCHAINE CCE LE 30 AOUT

La prochaine Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé se tiendra le 30 août prochain. Il nous sera proposé d'accepter un nouvel arrêté concernant l'exploitation de l'aéroport permettant aux avions « basés » à Beauvais d'atterrir après minuit, pendant le couvre-feu.

Le projet d'arrêté n'est pas acceptable, il ne contient aucune limite sur les causes d'exonération du couvre-feu ni sur les horaires ni aucune disposition de compensation pour les riverains ni aucune amélioration de l'arrêté en vigueur datant de 2002. Le couvre-feu ne pourrait être remis en question, tous les élus ce sont engagés à le maintenir et à le défendre.

**La présidente de l'Agglo Madame Cayeux,  
la présidente du département Madame Lefebvre ,  
le président de Région Monsieur Bertrand,  
ont décidé de sacrifier le sommeil des habitants du Beauvaisis  
au profit de Ryanair !**

**Les maires, membres de la CCE ont encore la possibilité de  
s'opposer à ce désastre !**

**Comment : en votant contre le projet d'arrêté ministériel  
comme le feront les associations toutes unies contre ce projet !**

# L'arrêté en vigueur du 25 avril 2002

## Arrêté du 25 avril 2002 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise)

### ARTICLE 1

*Conformément aux dispositions des articles L.227-4 et R.221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plateforme, sous réserve des dispositions prévues à l'article 2 du présent arrêté :*

*I. - A compter du 1er juillet 2002, aucun aéronef ne peut atterrir ou décoller entre 0 heure et 5 heures, heures locales de départ ou d'arrivée sur l'aire de stationnement.*

*II. - A compter du 1er avril 2003, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut 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.*

*Au sens du présent arrêté, on désigne par : «aéronefs les plus bruyants du chapitre 3» les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées 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 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB.*

#### Les apports de l'arrêté de 2002:

- ⇒ Un couvre-feu de minuit à 5 heures
- ⇒ L'interdiction des « avions les plus bruyants » de l'époque, de 22 heures à minuit et de 5 heures à 7 heures.

#### Les limites de l'arrêté de 2002:

- ◆ Le couvre-feu ne protège que le « cœur de nuit » et ne correspond pas à une période de calme de 8 heures consécutives ainsi que le préconise l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé)
- ◆ Les constructeurs d'avions et de moteurs ont amélioré les performances acoustiques des avions depuis 2002 et le propriétaire comme l'exploitant de l'aéroport nous affirment que les compagnies aériennes présentes à Beauvais utilisent les avions les plus modernes

#### Ce qu'il faudrait faire pour protéger les riverains:

- ◇ Limiter l'exploitation de l'aéroport pendant une période de nuit de 8 heures la nuit
- ◇ Interdire les avions les plus bruyants jour et nuit pour ne permettre qu'aux avions les plus modernes d'utiliser l'aéroport:
- ◇ Obliger les compagnies utilisant des Airbus A320 anciens à installer les correctifs pour supprimer le bruit strident à faible vitesse lors de la phase d'atterrissage
- ◇ Plafonner le nombre de mouvements annuel de sorte que les riverains soient assurés d'une limite aux nuisances qu'ils auront à supporter.

L'aviation est une activité à forte incidence sur le changement climatique. Ryanair, à elle seule, était en 2018 parmi les 10 plus gros émetteurs de CO<sub>2</sub> en Europe, les neufs premiers et les suivants étant des centrales à charbon.

**Le bruit gêne les riverains et constitue une atteinte à leur santé, la pollution de l'air affecte le Beauvaisis, les émissions de CO<sub>2</sub> ont un impact sur la planète.**

**Nos élus affirment vouloir agir pour limiter les impacts climatiques, avec l'aéroport ils sont face à la nécessité de traduire leurs déclarations par des actes.**

# Le projet d'arrêté présenté à la CCE du 30 août 2019

## Article 1<sup>er</sup>

I. – Par dérogation au I de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 25 avril 2002 susvisé, les aéronefs équipés de turboréacteurs répondant à l'ensemble des critères ci-après peuvent être autorisés à atterrir après 0 heure, heure locale de toucher des roues :

- aéronefs effectuant des vols réguliers de transport de passagers,
- 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 égale ou supérieure à 13 EPNdB ainsi que les aéronefs certifiés conformément aux normes mentionnées au chapitre 4 et au chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention précitée,
- aéronefs dont le dernier atterrissage était programmé entre 21 heures et 23 heures et dont le décollage est prévu le lendemain après 5 heures.

Ces dérogations sont accordées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile.

II. – Les services de la direction générale de l'aviation civile présentent chaque année un bilan des mouvements effectués au titre du I à la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Il est rendu public.

## Article 2

A l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 25 avril 2002 susvisé, les mots « ou d'arrivée sur l'aire de stationnement. » sont remplacés par les mots « de son point de stationnement ou de toucher des roues pour l'arrivée ».

## Article 3

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> sont valides trois ans à compter de leur entrée en vigueur.

## Ce qui nous avait été dit aux dernières réunions :

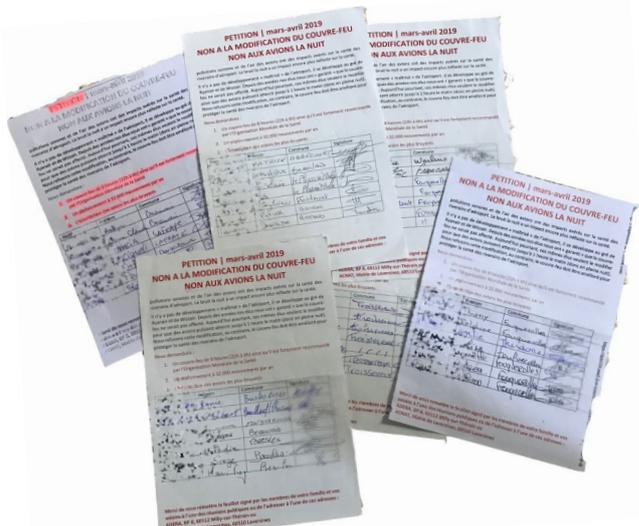
- ⇒ L'aéroport demandait des dérogations pour des atterrissages entre minuit et 1 heure
- ⇒ Les avions seraient les plus récents de la gamme Ryanair (B737 max)
- ⇒ Il n'y aurait que 3 avions basés
- ⇒ Les dérogations seraient exceptionnelles
- ⇒ Les avions les plus bruyants seraient bannis de l'aéroport
- ⇒ Il n'y aurait pas d'avion pouvant atterrir après 23h
- ⇒ Les décollages commenceraient à 6h30
- ⇒ Les dérogations ne concerneraient que les avions basés

## Ce que prévoit ou ne prévoit pas le projet d'arrêté :

Le projet ne concerne que les avions arrivant tardivement, c'est-à-dire qu'il ne contient aucune disposition concernant l'ensemble des avions utilisant l'aéroport de Beauvais-Tillé.

**Aucune des demandes des riverains n'a été prise en compte.** Pire encore, l'arrêté ne reprend même pas les engagements proposés par le propriétaire et l'exploitant de l'aéroport ... Pourquoi propose-t-on ce texte ?

- ◆ Le projet prévoit que l'arrivée tardive peut avoir lieu à toute heure de la nuit et il n'y a aucune limite sur le nombre de dérogations
- ◆ Aujourd'hui les mouvements les plus tardifs sont programmés jusqu'à 22h45, le texte ne limite pas l'heure de programmation des mouvements et envisage des atterrissages programmés à 23h
- ◆ Le texte ouvre la dérogation aux avions programmés à 21h à Beauvais, donc avec plus de 3 heures de retard
- ◆ Les décollages peuvent clairement reprendre à 5h, le couvre-feu n'a pas été étendu à 6h30
- ◆ La limitation sur le bruit des avions ne s'applique qu'à ceux qui sont en retard
- ◆ Le texte prévoit ce régime dérogatoire pour une durée limitée à 3 ans pour permettre une évaluation probablement préalablement à sa reconduction ou son établissement de manière permanente
- ◆ Le projet ne prévoit aucune modalité, cause, délai, procédure, pour la prise de décision de dérogation, ni la forme de cette dérogation ou le signataire
- ◆ L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) est en charge de l'application de la réglementation sur les amendes administratives notamment lors de non respect du couvre-feu. Comment pourra-t-elle exercer son activité/contrôler les dérogations consenties?
- ◆ En France, l'administration peut-elle encore décider de manière discriminatoire qu'un vol bénéficiera d'une dérogation et pas un autre? Le Conseil d'Etat tranchera mais alors nous ne serons plus dans les conditions présentées aux dernières réunions.
- ◆ A qui l'administration rendra-t-elle compte des dérogations? Et dans quel délai?



Les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé ne veulent pas de réduction du couvre-feu. Permettre des dérogations constitue une réduction du couvre-feu. D'autant plus qu'en l'espèce, la période de repos n'est pas prolongée le matin et que les dérogations peuvent intervenir à tout moment de la nuit sans limitation.

Le texte proposé est une régression par rapport à la situation actuelle, pourquoi une telle urgence? Pourquoi l'aéroport n'a pas élaboré le document d'étude des impacts des mesures proposées (étude d'approche équilibrée) dans les temps?

Il faut satisfaire aux exigences de Ryanair et de l'aéroport qui

veulent des avions basés dès que les Boeing 737MAX cloués au sol pour leur dangerosité pourront à nouveau voler...

L'enjeu va au-delà, en 2023 le contrat entre la SAGEB et le SMABT viendra à expiration, quels seront les nouveaux exploitants, dans quelles conditions les compagnies seront accueillies et quelle sera l'amplitude des horaires d'exploitation? L'aéroport veut les mains libres pour les JO de 2024... Ne pouvait-on organiser des dérogations que pour les JO? Faut-il généraliser les exceptions pour qu'elles deviennent la norme? Les élus peuvent-ils être sincères lorsqu'ils nous déclarent depuis 20 ans vouloir maîtriser le développement de l'aéroport? Les paroles ne lient pas, seuls les textes juridiques apportent une certaine sécurité.

## L'ADERA ne travaille pas seule - Tous bénévoles

**Nous sommes membre d'unions locales, nationales et internationales. Nous sommes persuadés que les solutions ne sont pas toutes locales. Il faudra des changements de réglementation aux plans national et européen pour permettre une meilleure protection des riverains.**

**ufcna** Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs - site web : [www.ufcna.eu](http://www.ufcna.eu)

Mission : Informer la population et alerter les pouvoirs compétents sur les conséquences dramatiques pour la santé publique d'un accroissement non maîtrisé du transport aérien sur le territoire français.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration (Vice-Présidence)

**uecna** Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes - site web : [www.uecna.eu](http://www.uecna.eu)

Mission : Être la voix des populations survolées auprès des institutions européennes, échanger des informations et s'entraider sur les aspects techniques et juridiques.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration (Présidence)

**Convergence Associative** Convergence Associative d'Ile de France Confrontées à la densité du trafic aérien en Ile-de-France, et pour protéger la santé des populations survolées, les quelques 500 associations représentées réclament de façon unanime et en urgence la réduction significative des nuisances aériennes.

L'ADERA est membre du Comité de Pilotage du collectif.

**asso-roso.org** Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise - Site web : [www.asso-roso.org](http://www.asso-roso.org)

Défend la qualité de vie et l'environnement de l'Oise. Le ROSO est associé aux travaux de la commission de l'Environnement de l'aéroport de Paris-CDG.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration du ROSO.

**Atmo - Picardie** - site web : [www.atmo-picardie.com](http://www.atmo-picardie.com)

Cette association assure la surveillance de la qualité de l'air dans notre région et informe et alerte la population lorsque certains polluants dépassent les seuils définis.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration d'ATMO-Picardie.

IPNS - Ne pas jeter sur la voie publique

### COTISATION ADERA 2019

Nom	Prénom	10 €	Nom	Prénom	1 €
Nom	Prénom	1 €	Nom	Prénom	1 €
			<b>TOTAL</b>		
Adresse		Code postal		Commune	
Téléphone		E-mail			
Date	Signature				
<b>ADERA - BP 8 - 60112 Milly-sur-Thérain / <a href="mailto:contact.adera@gmail.com">contact.adera@gmail.com</a> / 06 30 82 65 93</b>					