



PRÉFET DE L'OISE

Direction départementale  
des Territoires

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT  
de l'aéroport de Beauvais-Tillé  
Procès-verbal de la réunion du 10 juillet 2012**

La commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé s'est réunie le 10 juillet 2012 à 14h30 à la préfecture de l'Oise, sous la présidence de Monsieur Philippe GUILLARD, directeur départemental des Territoires de l'Oise.

Outre le préfet ou son représentant, étaient présents ou représentés avec voix délibérative :

***au titre des professions aéronautiques (8)***

- M. Rafik SENOUCI (CGT)
- M. Fabien GRAU (CFE-CGC)
- M. Jean-Pierre MAULER (CFDT)
- M. Frédéric MARTENS (SNCTA)
- M. Marc AMOUDRY (SAGEB)
- M. Dirk STREMES (Ryanair)
- M. André CRUCIFIX (aéroclubs)
- M. Vincent LECOMPTE (Wizzair), absent représenté par M. STREMES

***au titre des représentants des collectivités locales (8) :***

- Mme Caroline CAYEUX, (communauté d'agglomération du Beauvaisis), absente représentée par M. BOURGEOIS
- M. Bruno MARCHETTI (communauté d'agglomération du Beauvaisis), absent représenté par Mme ABLA
- M. Jean-Luc BOURGEOIS (communauté d'agglomération du Beauvaisis)
- M. Gratien CARRERE (commune de Bailleul-sur-Thérain)
- M. Jacques BAIZE (commune de Bresles)
- M. Frédéric GAMBLIN (commune de Laversines)
- M. Thibaud VIGUIER (conseiller général de l'Oise)
- Mme Fatima ABLA (conseillère régionale de Picardie)

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

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

Par ailleurs étaient présents sans voix délibérative :

- M. Abdoul LY, chargé de mission Conseil Régional de Picardie,
- M. Georges BECQUERELLE, Conseiller général de l'Oise,
- M. Jacques ANGLADE, directeur général des services du Département de l'Oise,
- M. Jean-Jacques DELORY, Communauté d'Agglomération du Beauvaisis,
- M. Jean-Louis CHATELET, commune de Fouquenies,
- M. Nicolas ROGER, adjoint au maire de Fouquenies,
- M. Jean-Luc BRAQUART, maire du Mont-St-Adrien,
- M. Philippe VAN WALLEGHEM, maire de Fouquerolles,
- M. Thierry LATAPIE-BAYROO, directeur départemental adjoint des Territoires de l'Oise,
- Mme Fabienne CLAIRVILLE, direction départementale des Territoires,
- M. Georges GUION, direction départementale des Territoires,
- M. Hervé ADEUX, préfecture de l'Oise (DRLP),
- M. Michel PEIFFER, SNA, direction générale de l'aviation civile,
- M. Alexandre CROZAT, direction générale de l'aviation civile,
- M. Michel EL MAARI, direction générale de l'aviation civile,
- M. Pascal MIARA, délégué régional adjoint Picardie de la direction de l'aviation civile Nord,
- M. Jean-Jacques AUGUET-MANCINI, conseiller technique de la SAGEB
- M. Florent MITELET, direction de l'environnement à la SAGEB,
- Mme Marie-Laure LUROIS, SAGEB,
- M. Vincent TAPSOBA, conseiller technique de la SAGEB,
- Mme Céline RAIMBAULT, chargé de mission aéroport au Département de l'Oise
- M. Franck JOSEK, directeur délégué du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé,
- M. Christian BABY, association ADERA,
- M. Alain LANGLET, association ADERA,
- M. Steven LUYCKFASSEL, stagiaire ROSO.

En préalable à l'ouverture de la séance, Monsieur GUILLARD vérifie que le quorum est atteint. Mme CLAIRVILLE rappelle la liste des participants par collège et le nom des membres ayant reçu un pouvoir.

Vingt-cinq membres avec voie délibérative étant présents ou représentés, le quorum fixé à 13 est atteint. La séance peut débuter de façon régulière.

M le directeur départemental des Territoires de l'Oise ouvre la séance en rappelant aux membres de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Beauvais-Tillé que la dernière réunion de la CCE a eu lieu le 6 octobre 2011. Compte tenu du calendrier spécifique de l'année 2012 (élections, période de réserve...), il a été difficile de programmer une réunion durant le premier semestre 2012. Il rappelle l'objet des trois réunions qui ont eu lieu en 2011. Deux étaient liées à la révision du PEB. La première a eu lieu le 19 mai (consultation sur la valeur de l'indice Lden à prendre en compte pour les courbes B et C du PEB) et la seconde a eu lieu le 6 octobre (consultation pour avis sur le projet de PEB avant examen par l'ACNUSA en novembre 2011). La réunion du 24 juin 2011 était indépendante de la question du plan d'exposition au bruit (PEB), lequel n'était pas inscrit à l'ordre du jour. Elle tenait lieu de réunion annuelle en séance plénière de la commission rendue obligatoire par l'article R571-80 du code de l'environnement.

M GUILLARD indique que, outre 3 points relatifs au fonctionnement de la commission :

- approbation du PV de la précédente CCE,
  - présentation de la modification des arrêtés de nomination des membres de la CCE et du Comité permanent de la CCE (23 avril 2012),
  - proposition de modification du règlement intérieur de la CCE,
- cette CCE est consacrée à trois grands thèmes :

- présentation du contenu des conditions de mise en œuvre et de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Beauvais-Tillé;
- présentation de la méthodologie de révision des trajectoires de départ et d'arrivée de l'aéroport;
- question à la demande des associations : débat sur la limitation du nombre de mouvements de l'aérodrome

M GUILLARD propose de revenir au premier point inscrit à l'ordre du jour soit l'approbation du procès-verbal de la CCE du 6 octobre 2011. Il précise que celui-ci a été transmis avec les lettres d'invitation. Les membres ont pu faire part de leurs remarques jusqu'au 2 juillet 2011. A ce jour, seule une demande formulée par Mme Lazarski est parvenue aux services de l'État.

Mme LAZARSKI souligne une erreur de transcription concernant l'une de ses interventions lors de la dernière CCE. Elle indique que, page 4 du procès-verbal, il s'agit de remplacer «Elle estime que le PGS protège bien les riverains pour les travaux mais que le PEB protège et contraint les futurs acquéreurs » par «Elle estime que le PEB ne protège pas les riverains, il ne contient que des contraintes et interdictions. Le PEB en revanche protège les personnes en dehors du zonage pour les prévenir et les empêcher de s'installer dans la zone concernée par le PEB ».

M GUILLARD procède à un tour de table en vue de recueillir les observations éventuelles d'autres membres de la CCE.

M CROZAT informe que dans le procès-verbal (pages 5 et 8), les propos qu'il a tenus lors de la dernière séance de la CCE ont été attribués à M BAZER-BACHI.

M GUILLARD propose l'approbation du PV sous condition de ces trois modifications. L'ensemble des membres composant la CCE approuve le PV à l'unanimité.

M GUILLARD invite ensuite Mme CLAIRVILLE à rappeler le contenu de la modification des arrêtés de nomination des membres de la CCE et du Comité Permanent de la CCE (arrêtés du 23 avril 2012).

Concernant tout d'abord la modification de l'arrêté relatif à la désignation des membres siégeant à la CCE, Mme CLAIRVILLE explique que, pour le collège des professions aéronautiques :

- M Dirk STREMES remplace M Pierre BOGART (Ryanair) en tant que titulaire,
- M Vincent LECOMPTE (Wizzair) remplace M Gabor VARGA (Wizzair) en tant que titulaire,
- M Frederick LEMERY (Ryanair) remplace M David USHER (Ryanair) en tant que suppléant,
- M Denis LAFFARGUE (Wizzair) remplace M Akos BUS (Wizzair) en tant que suppléant.

S'agissant du collège des associations de riverains et de protection de l'environnement, elle informe que :

- pour l'association Réflexion-Action, M Michel CARNEL remplace Mme Christine VALHERIE, en tant que suppléant,
- pour l'association ADERA, M Christian BABY remplace M Michel CARNEL, en tant que suppléant.

Mme CLAIRVILLE précise que ces modifications ont eu une incidence sur l'arrêté de désignation des membres siégeant au Comité Permanent. Depuis l'arrêté modificatif du 23 avril 2012, M Dirk STREMES (Ryanair) et M Vincent LECOMPTE (Wizzair) siègent en lieu et place de M Pierre BOGART (Ryanair) et M Gabor VARGA (Wizzair).

M GUILLARD propose de passer au point suivant relatif à la proposition de modification du règlement intérieur de la CCE. Il précise qu'aujourd'hui le Comité permanent de la CCE et la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (qui est une émanation du comité permanent) ne sont composés que de membres titulaires, ce qui pose problème

lors de la réunion de ces commissions. De plus, une incohérence existe avec l'article 13 qui prévoit un remplacement possible par le suppléant. Afin de pouvoir désigner des suppléants qui pourront être amenés à siéger lors de ces commissions, il est proposé aux membres de la CCE de modifier une partie de l'article 12 du règlement intérieur de la CCE.

Mme CLAIRVILLE rappelle le nom des membres titulaires : quatre par collègue.

Mme LAZARSKI relit le règlement intérieur et demande s'il est nécessaire de décider à bulletin secret.

Pour que les différents collègues aient le temps de réfléchir et de se concerter, M GUILLARD propose aux membres d'adresser par courrier, dans un délai raisonnable, soit avant le 31 août 2012, le nom des membres qu'ils souhaitent voir siéger en tant que suppléants dans ces deux commissions. L'ensemble de l'assemblée valide cette proposition.

M GUILLARD revient sur les trois points de fond inscrit à l'ordre du jour de la présente CCE. Il demande à Mme CLAIRVILLE de faire le rappel de la procédure de mise en révision du PEB.

Mme CLAIRVILLE présente un logigramme récapitulatif des différentes phases ayant permis la révision du PEB (cf logigramme). Elle rappelle que, par arrêtés préfectoraux du 3 mai 2011, le Préfet de l'Oise a procédé à la reconstitution de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Beauvais-Tillé et désigné les membres de cette CCE afin de permettre la révision du plan d'exposition au bruit de 2001, celui approuvé en juin 2006 ayant été annulé par le tribunal administratif d'Amiens en 2009. Depuis le précédent PEB et à la date du 1er janvier 2011, l'aérodrome de Beauvais-Tillé est devenu un aéroport « ACNUSA » (+ de 26 000 mouvements annuels), c'est-à-dire soumis à l'avis de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Les élus ont été consultés sur l'avant-projet de PEB pendant une période de 2 mois : du 18 juillet 2011 au 18 septembre 2011. Sur les 11 communes qui ont répondu dans les délais, 8 ont émis un avis défavorable et 3 un avis favorable. 4 communes et la communauté d'agglomération du Beauvaisis ont répondu hors délai. 2 communes n'ont pas répondu et une commune a fait parvenir un simple courrier. Pour ces collectivités n'ayant pas répondu dans les délais, l'avis est réputé favorable tacite. La CCE s'est ensuite prononcée favorablement en séance le 6 octobre 2011 (14 membres ont émis un avis favorable, 10 un avis défavorable et un membre a voté « nul »). Le projet de PEB a alors été soumis à l'avis de l'ACNUSA, qui lors de sa réunion plénière du 23 novembre 2011, a émis un avis défavorable qui a été adressé au Préfet de l'Oise le 6 janvier 2012. Cet avis défavorable repose sur l'absence de définition précise des années caractérisant le moyen et le long terme. Toutefois l'ACNUSA a ajouté dans son avis que, dans le cas où le PEB serait adopté en l'état, elle souhaitait que l'étude d'une mise en révision soit lancée dès que le nombre de 30 000 mouvements sera atteint. Cet avis est un avis simple qui, comme le permet l'article R147-9 du code de l'urbanisme, a été pris en compte dans le projet de PEB avant l'ouverture de l'enquête publique (qui s'est déroulée du 22 février au 22 mars 2012). En effet, cette mention de révision dès l'atteinte du seuil de 30 000 mouvements a été ajoutée dans le projet de PEB soumis à enquête publique. Le commissaire-enquêteur a rendu un avis favorable sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé assorti de la recommandation suivante : mise en révision du PEB dès que le seuil de 30 000 mouvements sera atteint. En conséquence, compte tenu que le code de l'urbanisme (article R147-6) prévoit la possibilité de proposer la mise en révision d'un PEB si les hypothèses de trafic retenues à court ou moyen terme ne sont plus en adéquation avec le trafic réel, l'arrêté d'approbation du PEB signé le 26 juin 2012 prévoit dans son article 7 que : « La Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) transmettra officiellement à l'État chaque année, avant le 31 janvier, un rapport spécifiant l'activité de l'aérodrome pour l'année échue et les estimations prévisionnelles de trafic pour l'année en cours » (article R147-6 CU) permettant ainsi aux services de l'État de lancer la procédure de révision dès l'atteinte du seuil de 30 000

mouvements.

Les représentants des associations demandent le nombre de mouvements aujourd'hui.

M AMOUDRY précise qu'à la date de réunion de la présente CCE, les prévisions de trafic annuel pour 2012 sont de 25 954 mouvements, soit +2,1% par rapport aux 25 388 mouvements de 2011, donc très éloignés des 10% d'augmentation qui sont régulièrement reprochés.

M GUILLARD complète en indiquant que les chiffres sont suivis régulièrement par l'exploitant et que celui-ci doit être en mesure de les communiquer aux services de l'État, d'autant plus si le seuil de 30 000 mouvements doit être atteint.

M GUILLARD invite M PEIFFER, représentant du Service de la Navigation Aérienne du Nord, à présenter le point suivant relatif à la méthodologie de révision des trajectoires de départ et d'arrivée de l'aéroport.

M PEIFFER explique qu'il a été saisi d'une demande de la communauté d'agglomération du Beauvaisis pour étudier les trajectoires piste 30 pour les avions partant vers le Sud-Ouest. Il présente des cartes (cf diaporama de la DGAC). Il indique que la présentation n'est que la quatrième ébauche d'une étude à venir mais pas encore définitive. Cette étude ne reprend que la présentation de l'enveloppe hypothétique de la trajectoire. Les villages de Fouquénies et le Mont St Adrien, actuellement survolés, devraient être évités par le Nord. M PEIFFER rappelle le calendrier : cette étude sera présentée au comité permanent de la CCE, puis des cartes aéronautiques provisoires seront diffusées et exploitées. Le suivi sera assuré par le Comité permanent de la CCE. La CCE devra émettre un avis sur ces trajectoires ainsi que l'ACNUSA.

Mme LEFEBVRE demande si l'étude est conduite uniquement pour cette trajectoire.

M CERVERA s'étonne que l'on ne parle que de décollage.

M PEIFFER confirme qu'il s'agit uniquement de la trajectoire départ.

Mme LEFEBVRE demande si l'étude peut être élargie à d'autres secteurs, et ne pas être confinée uniquement aux communes de Fouquénies et du Mont St Adrien.

M PEIFFER précise qu'une révision complète des trajectoires sera réalisée (nouvelle technologie de positionnement satellitaire) pour diminuer les faisceaux au départ. Le travail sera mené en concertation avec le Comité Permanent.

M MALE demande si l'étude de changement de trajectoire rallongera le trajet et si elle sera bien accompagnée d'un bilan environnemental et aéronautique.

M PEIFFER confirme que ces aspects seront intégrés à l'étude. Il complète en indiquant que pour mi-septembre 2012, le projet sera finalisé.

M GUILLARD propose de passer au point suivant de l'ordre du jour : la question du plafonnement à la demande de l'ensemble des membres du collège des associations. La SAGEB disposera également d'un temps de parole en réponse.

Mme LAZARSKI expose pour le collectif des associations (cf déclaration de l'association ADERA remise en fin de réunion au secrétariat de la CCE par Mme LAZARSKI pour l'établissement du PV).

M GUILLARD invite M AMOUDRY à présenter son diaporama (cf diaporama de la SAGEB).

Mme LAZARSKI note que la SAGEB prévoit un plafonnement à 32 000 mouvements.

M AMOUDRY répond qu'il s'agit d'une estimation. Une étude est en cours pour déterminer la capacité physique maximale de l'aéroport. Il ajoute que le risque est de voir partir les compagnies aériennes en cas de plafonnement de l'aéroport.

M CERVERA estime qu'il n'existe pas de réciprocité pour les riverains, dont les biens ne valent plus rien, du fait notamment de leur estimation par le service des Domaines.

M GUILLARD précise que l'estimation réalisée par les Domaines est basée sur le prix du marché.

M MALE ajoute que 90 associations composent le ROSO, soit environ 5000 personnes. Il demande à M AMOUDRY d'expliquer la différence entre limite et plafonnement.

M AMOUDRY répond que la limite est issue de l'exploitation maximale des capacités d'accueil. Il s'agit d'une limite naturelle. Le plafonnement, quant à lui, réside en une limite administrative.

M MALE demande comment cela se concrétise dans les faits.

M AMOUDRY répond que la limite administrative peut ne pas recouper les capacités naturelles.

M STREMES explique qu'il est un ancien représentant de la SABENA, compagnie belge qui a disparu et qui a connu une perte d'emploi de 10 000 personnes. Il indique que la SABENA utilisait des Boeing 737 type 200, très bruyants. Pour lui, la question de la limitation ou du plafonnement ne peut être abordée sans prendre en compte la nature des avions qui ne font pas tous autant de bruit. En effet, les 737 type 400 sont beaucoup moins bruyants. Il évoque également le problème de la délocalisation (déplacement d'une compagnie belge de transport de Bruxelles à Leipzig suite à l'instauration d'une limitation du nombre de mouvements à Bruxelles) et des pertes d'emplois (perte d'emploi de 2000 personnes) que peut engendrer l'instauration d'une limite ou d'un plafonnement.

M CERVERA évoque la disparition des zones C et D du PEB en cas de couvre-feu et de plafonnement et la suppression des contraintes d'urbanisme. Il rappelle que M AMOUDRY avait indiqué qu'initialement, Beauvais devait faire partie d'un maillage de 10 aéroport pour supporter le développement de l'aéroport de Paris. De ces 10 sites, aujourd'hui, il ne reste plus que Beauvais. Selon lui, les riverains ont été piégés.

Mme LEFEBVRE demande si M AMOUDRY a une idée précise de la limitation naturelle pour qu'une discussion puisse être engagée autour d'un plafonnement acceptable, qui conviendra à tout le monde. Elle demande si M AMOUDRY serait d'accord sur l'idée d'une entente.

M AMOUDRY confirme qu'il est d'accord avec l'idée mais indique qu'il ne peut pas faire le calcul sur un coin de table. Une étude est lancée et réalisée par un cabinet d'expertise privée. Il ne voit pas de contre-indication à ce qu'à l'issue de cette étude, une limite physique indiscutable soit trouvée et qu'il ne puisse plus y avoir d'accueil supplémentaire.

M AUGUET-MANCINI précise que les 180 PEB de France ne font que diminuer en surface car les avions sont plus performants en montée et en bruit. Pour les compagnies low-cost, les avions ont une empreinte de bruit très faible. Il complète en ajoutant que les PEB apportent une protection extraordinaire, encadré par l'article R147-1 du code de l'urbanisme qui définit les Lden. La journée est découpée en trois périodes. La période nuit s'étend normalement de 22 heures à 6 heures, avec un coefficient de pondération pour tenir compte de la gêne occasionnée plus grande qu'en période de jour. Or, à Beauvais, il n'y a aucun trafic entre 23h30 et 6h (donc aucune gêne). La période de nuit est donc réduite à 2 heures. Le Lden est donc calculé pour une gêne de 8h qui ne dure en réalité

que 2h. M AUGUET-MANCINI estime que c'est le bruit qu'il faut limiter et pas le nombre de mouvements d'avions. Dans un développement raisonné, il faut faire du gagnant-gagnant. Si on laisse partir le compétiteur Ryanair, l'aéroport de Beauvais récupèrera des avions très bruyants.

Mme LEFEBVRE réplique que la plupart des riverains sont inquiets pour leurs biens, leurs terrains sont inconstructibles. Elle est heureuse que les avions fassent moins de bruit mais il faut également prendre en compte la propriété des gens. Mme LEFEBVRE insiste et demande un calcul de la limite naturelle permettant de trouver un terrain d'entente.

M AUGUET MANCINI répond par l'affirmative.

M MALE précise que compte tenu de la limite naturelle, il n'y aura plus aucune possibilité d'ouvrir des lignes. La limite naturelle peut aussi entraîner le départ de Ryanair. Il interroge sur les intentions possibles de cette compagnie.

M STREMES explique que les compagnies Wizzair et Ryanair sont très flexibles et très mobiles. Il raconte le problème survenu en Catalogne avec une fermeture du jour au lendemain. Il explique qu'il existe d'autres sites potentiels dans la Somme et rappelle que ni la compagnie Wizzair, ni la compagnie Ryanair ne sont « mariées » avec Beauvais.

M MALE indique que l'emploi se transfère.

M AMOUDRY répond qu'il faut faire le bilan des emplois créés dans le Beauvaisis : 1000 emplois. Il rappelle que la compagnie Easyjet est une concurrente de Ryanair. 10 avions sont basés à Roissy et font leur demi-tour en 35 minutes. Il indique que la clé du low-cost, c'est de faire demi-tour en 25 minutes. Il juge que le mariage de Ryanair et de Beauvais est un mariage de raison.

Mme LAZARSKI précise que, d'après la SAGEB, cet aéroport est naturellement plafonné à 32 000 mouvements. Si dans quelques mois, il s'avère que le nombre de mouvements double, les associations ne seront bien évidemment pas satisfaites.

M AMOUDRY rassure Mme LAZARSKI, la capacité physique est très éloignée de 60 000 mouvements. Il invite à attendre le résultat des études.

M GAMBLIN fait part de l'inquiétude des riverains sur l'avenir de l'aéroport. Les nuisances existent et sont réelles. Il pense qu'une bonne conciliation doit être opérée entre développement économique et riverains. Pour lui, la question du plafonnement est essentielle à cette conciliation. Il explique qu'il a fait un rapide calcul entre 7h30 et 23h30 qui conduit à un mouvement toutes les 12-13 minutes, soit 30 000 mouvements.

M AMOUDRY explique que Beauvais enregistre 3 vols par heure en moyenne, soit 6 mouvements. Il considère qu'il faut prendre en considération les plages de silence qui couvrent 2 à 3 heures de la journée. A titre de comparaison, il rappelle que Roissy enregistre un mouvement toutes les minutes.

M GAMBLIN estime qu'un vol toutes les 12 minutes est la limite maximale tolérée par les riverains. Il demande que la SAGEB se rapproche en plus de la Chambre des Notaires des agences immobilières pour évaluer la difficulté à trouver des clients potentiels. Ce paramètre est plus complexe à mesurer et est en soi un indicateur important.

M VIGUIER rappelle que les élus ont fait le choix de constituer un syndicat mixte pour prendre en charge le contrôle, l'aménagement et le devenir de cette plate-forme. Il juge qu'il ne faut pas laisser le marché seul décider du devenir de cette plate-forme. Elle doit être aussi peu nuisible que possible pour les riverains tout en intégrant les avantages économiques qu'elle procure. Il estime qu'il faut agir dans l'intérêt général. Les élus ont instauré le couvre-feu, l'aide à l'insonorisation, des stations de mesure de bruit... Ces choix sont assumés, tout comme ceux liés à la création d'emplois directs sur cet aéroport.

Il rappelle que l'on se trouve aujourd'hui dans un contexte économique et social tendu. Il indique que lors de l'élaboration du PEB, les élus avaient évoqué une limite de 32 000 mouvements qui semblait être une limite naturelle, l'aéroport étant contraint spatialement. Les élus ont pris leurs responsabilités sur ces bases.

M BOURGEOIS valide les propos de M VIGUIER. Il juge important de continuer à assurer l'avenir de l'aéroport. Les assemblées locales doivent prendre leurs responsabilités. Elles sont conscientes des nuisances pour les riverains mais aussi du développement économique du territoire qui en a besoin. Il rappelle qu'en 2004, les élus ont beaucoup travaillé sur les infrastructures et sur la sécurité. Les élus ont fait en sorte que le couvre-feu ne soit pas remis en question. Il indique à Mme LAZARSKI que celle-ci a omis dans son exposé le rappel du scénario de la disparition de l'aéroport. Il rappelle que les élus travaillent beaucoup pour rattraper le retard considérable, notamment pour l'environnement. Il reste encore beaucoup d'efforts à faire, notamment s'agissant des possibilités d'améliorer les trajectoires. Il estime qu'aujourd'hui, il n'est pas possible de déplacer des emplois si facilement. Il a bien conscience que les compagnies ne font pas de « sentiments » mais les collectivités ont besoin de ces emplois. En ce sens, l'aéroport est un atout pour Beauvais. Il confirme que les élus souhaitent prendre le moins de risques possibles, que le mot « plafonnement » peut faire peur, et que les élus de la CAB ne souhaitent pas de plafonnement. Le mot « limite » leur semble plus souple.

Mme ABLA partage les observations de Messieurs VIGUIER et BOURGEOIS. Elle explique que la majorité du Conseil régional n'a pas évoqué ce point, aussi, la seule position reste celle de M GEWERC, contre le plafonnement. Elle complète en indiquant que le refus du plafonnement devra s'accompagner d'une analyse des retombées sur le territoire picard et qu'il faudra insister sur la question des déplacements en transports en commun et sur les questions de lutte contre les nuisances sonores.

M ANGLADE rappelle que Aéroport de Paris devait au départ s'occuper de cet aéroport. Un gros effort a été fait par le SMABT avec la Charte de l'environnement, la lutte contre le bruit (impact de bruit moins important que pour le précédent PEB) et les compensations liées au bruit (prêt à reprendre en compte les mesures d'insonorisation déjà faites alors que cela n'est normalement pas possible dans le cadre du PGS). Il explique que rien ne changera sur la question du couvre-feu, il existe un consensus entre Mme CAYEUX, M ROME et M GEWERC.

Mme LAZARSKI explique que le PEB est passé de 6 à 19 communes et que Troissereux, par exemple, subit davantage de contraintes.

M ANGLADE réplique que les zones avec contraintes ont diminué.

M GUILLARD complète en précisant que Troissereux subit effectivement une plus forte contrainte avec le nouveau PEB, mais cela reste une exception. Hors Troissereux, le PEB impacte moins les communes. La vraie zone de contraintes est la zone C, la zone D visant seulement à informer les nouveaux locataires.

M ANGLADE rappelle que dans le PEB, les élus ont défini un seuil de 32 000 mouvements et pas 36 000 comme cela était défini au départ par la DGAC. Ce seuil a été défini par les trois présidents de structure du SMABT. C'est autour de cela que sera défini l'avenant à la délégation de service public.

Mme LAZARSKI indique que c'est le nombre de mouvements qui définit le PEB. En conséquence, si le nombre de mouvements augmente, il doit y avoir révision du PEB. Elle complète en rappelant que lors d'une visite de l'aéroport le 28 novembre 2011, le projet de mise en place d'un taxi-way avait été abordé. Un employé de la SAGEB avait même évoqué un appel à candidature.

M ANGLADE répond qu'il n'existe aucun projet de taxi-way décidé par le SMABT.

M MALE conclut en indiquant que l'aéroport a une limite. Les compagnies refusent un plafonnement administratif, auquel cas, elles seraient amenées à partir. Il constate la contrainte pour les élus qui pourraient perdre des emplois. Il regrette que le plus fort soit en fait Ryanair et que cela ait une incidence sur ce débat démocratique. Il indique qu'il préférerait un processus de concertation sur cette question du plafonnement et qu'il faudrait continuer à échanger sur le sujet pour faire murir le sujet.

M AMOUDRY rappelle que la compagnie Ryanair obéit aux lois du marché. Il rappelle pour exemple que M Giscard d'Estaing avait obtenu des fonds européens pour transformer l'aéroport de Clermont-Ferrand en hub. La compagnie Air France a finalement changé sa stratégie et le hub a été transféré à Lyon. En conséquence, en 2007, Clermont-Ferrand enregistrait 1,3 millions de passagers, et seulement 300 000 en 2011.

M MALE indique qu'il existe une différence notable entre l'aéroport de Beauvais et celui de Clermont-Ferrand, notamment au niveau des données économiques.

M AMOUDRY précise que la compagnie est libre de changer de stratégie.

M VIGUIER regrette que l'opinion publique ait été prise à partie dans le débat sur la question du plafonnement. Il souhaite un vote en conclusion de ce long débat sur l'opportunité de plafonner.

Mme LEFEBVRE suggère d'attendre les résultats de l'étude.

M GUILLARD prend acte de la demande de M VIGUIER et de celle formulée par le collège des associations avant la tenue de la présente CCE. Il se félicite du débat riche qui a eu lieu lors de cette CCE. Il rappelle que le PEB n'empêche pas la revente des biens. Les zones A et B existeront toujours. La zone C empêche les constructions qui amènent trop de population nouvelle mais n'empêche pas la construction d'une habitation (les projets sont possibles en dents creuses). Aujourd'hui le PEB est approuvé, et les trajectoires peuvent évoluer. Il propose donc de procéder au vote.

M BOURGEOIS demande un vote à bulletin secret.

M GUILLARD rappelle que la demande d'un seul membre suffit à imposer le vote à bulletin secret. M GUILLARD propose un vote (favorable, défavorable, abstention) sur le principe d'un plafonnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Il précise qu'il s'agit bien d'un principe et que la production et les conclusions d'une nouvelle étude pourront amener à voter encore ultérieurement.

M CERVERA insiste sur le fait qu'il n'est pas question du taxi-way.

M GUILLARD indique que cela sera mentionné dans le PV.

M MARTENS précise qu'un taxi-way est souhaitable. Une telle installation ne permet pas forcément d'augmenter la capacité d'accueil mais permet aux avions d'éviter de remonter la piste en instaurant plus de sécurité.

M PEIFFER rappelle qu'il s'agit également d'une demande de la DGAC. Un taxi-way est un élément de sécurité.

M GAMBLIN demande s'il sera possible de remettre le sujet à l'ordre du jour de la CCE (avec un vote), au cas où, un accord serait trouvé au regard des conclusions de la future étude.

M GUILLARD rappelle que la loi impose au moins une réunion annuelle de la CCE. Le sujet pourra donc refaire l'objet d'un vote.

Il est procédé au vote.

Les résultats du vote sur le principe du plafonnement sont les suivants :

- 1 abstention,
- 9 avis favorables,
- 15 avis défavorables.

L'ordre du jour étant épuisé, M GUILLARD remercie les membres de leur participation et lève la séance à 17h25.

10 JUIL, 2012



~~Le Directeur départemental,~~  
des Pénitenciers

M. Guillard