CCE du 18 décembre 2023

La CCE est ouverte le 18 décembre 2023 à 15h00 par Madame Catherine SÉGUIN, Préfète de l'Oise.

La CCE débute par un rappel de Madame la préfète sur le rôle de la CCE qui est l'instance de dialogue de référence entre les parties prenantes de l'aéroport sur les questions environnementales. Cette commission a une composition paritaire composée d'associations, d'élus, des professions aéronautiques prévue par le code de l'environnement, instance constituée pour toutes questions impliquant des incidences de l'exploitation de l'aéroport sur l'environnement.

Madame la préfète rappelle également que chacun des membres de la commission dans ses prérogatives est un relai d'information auprès du terrain.

Vérification des pouvoirs et du quorum : Il y a 18 votants et le quorum est de 13. Le quorum est atteint.

Madame la Préfète énonce l'ordre du jour en commençant par :

Approbation du PV de la précédente commission du 16 décembre 2022

Le PV est approuvé.

Point sur la mise en œuvre de l'arrêté APU sur les terrains « acnusés »

Monsieur HAMDI précise qu'il s'agit de l'arrêté signé le 28 juillet dernier relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires des aéronefs (APU). Ce moteur thermique est utilisé pour alimenter l'avion en énergie électrique. Si l'aéroport dispose de moyens de substitution fixes ou mobiles alors, ces moyens peuvent être utilisés pour alimenter l'aéronef en courant électrique ou en moyen de chauffage. L'arrêté rend obligatoire l'utilisation de ces moyens. Pour l'aéroport de Beauvais, la limitation est de 10 minutes au départ si le point de stationnement est équipé et 10 minutes également à l'arrivée si le point de stationnement est équipé.

L'arrêté est entré en vigueur au 1er décembre, l'information aéronautique a été actualisée par une modification du SIA en date du 16 novembre 2023.

Depuis le 1er octobre, la GTA effectue des contrôles de sensibilisation des compagnies aériennes.
À compter du 28 décembre, elle effectuera les contrôles et établira les PV de renseignements administratifs. La procédure est la suivante : la GTA effectuera les PV qu'elle transmettra à la DSAC-Nord qui complétera le dossier pour le transmettre ensuite aux compagnies aériennes et à l'ACNUSA.

L'ACNUSA peut émettre des sanctions allant jusqu'à 40 000 euros.

M. HAMDI rappelle qu'il est demandé à l'exploitant de communiquer annuellement à la DGAC une évaluation des investissements programmés en moyens de substitution.

État du Trafic
(Cf diaporama)
M. COCHEZ présente les évolutions du trafic et les historiques relatifs aux nombres de passagers, nombres de mouvements ainsi que l'évolution de l'emport moyen (nombre de passagers par aéronef).
En 2022 : 4 614 000 passagers, 28 990 mouvements commerciaux, l'emport moyen était de 159 passagers.

L'évolution de la répartition des mouvements par période de la journée (DEN) est présentée. 6H-18H pour la journée, 18H-22H pour la soirée et 22H-6H00 pour la période nuit.

Madame LAZARSKI note une augmentation des vols dans la tranche horaire nuit, entre 22h et minuit, il y a un doublement du pourcentage depuis l'installation de la base et des 4 avions basés.
Madame LEFEBVRE note qu'il y a aussi des vols tôt le matin depuis l'installation de la base.

Madame JACQUES précise qu'il y a des vols après minuit, c'est le cas des dérogations au couvre-feu, ceux-ci n'apparaissent pas dans ces chiffres.

M. COCHEZ fait état d'un indicateur de suivi spécifique pour les dérogations au couvre-feu, sachant que ces mouvements sont de l'ordre de 6 à 7 vols sur l'année.

Madame LAZARSKI signale que ces vols après minuit n'apparaissent pas dans le bulletin environnement.

Madame la Préfète suggère, dans un souci de transparence, de modifier la présentation de ces chiffres en faisant apparaitre les informations de ces vols.

M. PEIFFER prend en compte la demande et précise que ces vols ne représenteront qu'un pourcentage marginal comparé au nombre total de vols (7 vols sur 32 000).

Madame la Préfète pense qu'un encart spécifique en complément de la présentation serait pertinent.

M. PEIFFER en prend note pour l'intégrer au prochain point trafic.

Plan de décarbonation de la SAGEB.

M. PEIFFER présente la Stratégie de décarbonation à court, moyen long terme de l'aéroport, stratégie appelée Go ZEN pour un objectif de Zéro Emissions Nettes à l'horizon 2050.

Il s'agit d'un plan de décarbonation qui est à la fois volontaire et volontariste de la part de la SAGEB et qui va engager le prochain délégataire.

Ce plan est basé sur un état des lieux des forces et des acquis environnementaux de la plateforme :

- 100% des postes avions sont équipés en dispositifs d'assistance électrique,
- 50% des passagers accèdent à l'aéroport en transport en commun, (comparé à 14% à Orly)
- La moitié de la flotte d'autocars de la navette vers Paris fonctionne au biocarburant,

- 30% des véhicules de piste fonctionnent à l'énergie électrique,
- Plus de 30% des mouvements sont opérés avec des avions de nouvelle génération.
- La biodiversité de l'aéroport est riche avec plus de 253 espèces animales et végétales recensées

Tous ces atouts sont par ailleurs considérés dans le cadre de la certification ACA dans laquelle l'aéroport s'est engagé (certification ACA 2 en 2022).
Le bilan carbone de l'aéroport permet de constater que l'accès à la plateforme des véhicules représente à lui seul, plus de 40% des émissions de gaz à effet de serre.

L'accès des passagers en transport en commun représente 11% des émissions (quand 50% des passagers les empruntent).

Le cycle LTO des avions (Roulage, Atterrissage et décollage) représente 38% des émissions.

M. GOUJON demande pourquoi les émissions pendant le vol de croisière ne sont pas prises en compte.

M. PEIFFER répond qu'il s'agit, pour le cycle LTO, d'un indicateur reconnu et défini par les organismes internationaux, il permet, par ailleurs de pouvoir comparer les aéroports.

M. BREBION demande qui prend la responsabilité des kilos tonnes émises au-delà de 3000 pieds ?

M. PEIFFER rappelle qu'il ne s'agit pas de responsabilité mais d'indicateurs permettant de mesurer les évolutions de l'aéroport sur ces sujets et de pouvoir le comparer à d'autres aéroports. Par ailleurs, dans le dispositif ACA dans lequel l'aéroport est engagé, le niveau 4 intègre le calcul des émissions liées à la « demi-croisière ». Les indicateurs évoluent en fonction des niveaux de certification.

M. GOUJON estime qu'on ne peut qualifier la biodiversité de l'aéroport de très bonne et qu'il faudrait pour cela se livrer à des comparaisons.

M. PEIFFER précise qu'il s'agit de dire simplement que l'image que l'on pourrait avoir d'un espace agricole vertueux à l'extérieur de l'emprise aéroportuaire et d'un aéroport sale n'est pas exacte et que c'est plutôt le contraire. Le recensement de la biodiversité a été fait par des experts et l'ensemble des parties prenantes étaient conviées à y participer.

Les résultats amènent à conclure que la biodiversité est riche, compte-tenu des 250 espèces et plus, recensées.

M.PEIFFER poursuit la présentation de la stratégie Go ZEN qui comprend :
- 5 Engagements.
- 5 Objectifs.
- 20 indicateurs.

Des groupes projets seront fédérés autour de ces objectifs.

Cette démarche se déroule sur plusieurs années et sera jalonnée par des indicateurs précis et suivis. (voir présentation).

L'année 2030 marquera la neutralité carbone au sol, là où les objectifs internationaux sont fixés à 2050.

M. GOUJON remarque que ce plan présente des engagements pour les années à venir, alors même, que la concession de la SAGEB s'arrête dans les prochains mois. La SAGEB ne peut s'engager au-delà de son contrat.

M. PEIFFER répond qu'effectivement la SAGEB aurait pu ne pas s'engager mais que ce n'est pas le cas, il s'agit pour rappel d'une démarche volontaire et volontariste.

Concernant les SAF, M. GOUJON s'interroge dans la mesure où il s'agit d'une démarche incitative et que ce type de carburant est plus cher pour les compagnies.

M. PEIFFER répond qu'il s'agit également d'une volonté des compagnies, en termes d'image et de contribution à l'évolution du secteur.

Madame LAZARSKI demande si les compagnies comme Ryanair et Wizzair se sont engagées à utiliser 5% de SAF à l'horizon 2025.

M. PEIFFER précise que la SAGEB n'a pas de contrat en direct avec le fournisseur de carburant. La SAGEB ne connait pas la nature des contrats entre SHELL et les compagnies, mais pour autant, on connait les capacités de stockage et la nature du carburant stocké. Le taux d'utilisation des SAF et la part seront communiqués en toute transparence via des indicateurs, et que pour rappel, des groupes de travail seront constitués sur ces sujets auxquels peuvent participer les personnes intéressées.

Madame LAZARSKI observe que pour la flotte des avions : il reste 69% d'avions ancienne génération dont 40% qui ont entre 7 et 19 ans d'âge. Ces avions restent bruyants et comme il y en a plus, le bruit se répète de plus en plus. En ce qui concerne le temps de roulage comment va se traduire l'objectif de baisse de 25 % du temps de roulage ?

M.PEIFFER précise qu'il s'agit des consommations liées au temps de roulage, il existe plusieurs dispositions qui permettent de faire des réductions comme la remontée avec un seul moteur.

M. GOUJON fait référence à une étude d'impact de 2008 de la SAGEB où figurent des mesures telles que l'interdiction des inverseurs de poussée lors des atterrissages alors que ceux-ci sont utilisés systématiquement.

M. RENAUD (RYANAIR) intervient pour apporter des précisions au nom des compagnies aériennes sur, d'une part, les gains acoustiques des avions de nouvelle génération avec des données provenant d'Eurocontrol, organisme indépendant. Il annonce par ailleurs l'arrivée à partir de 2027 du Boeing 737 Max 10 qui réduit encore plus que ne le fait le Boeing 737-NG les consommations et les émissions sonores. Pour l'utilisation des inverseurs de poussée, l'interdiction figure dans l'AIP et donc la réglementation encadre leur utilisation. Les inverseurs sont armés au moment de l'atterrissage en cas de besoin.

Madame JACQUES indique que les inverseurs sont pourtant entendus à l'atterrissage depuis la commune de Laversines.

M. RENAUD fait référence aux publications aéronautiques, il est bien mentionné que l'on ne doit pas utiliser les inverseurs sauf raison de sécurité, c'est le cas également sur les autres aéroports. Il garantit que les approches sont programmées pour faire le moins de bruit possible.

M. HAMDI précise qu'il est bien indiqué dans l'AIP que l'utilisation des inverseurs de poussée est interdite sauf pour motif de sécurité ou nécessité opérationnelle à l'appréciation du commandant de bord.

Madame LAZARSKI demande s'il est possible de supprimer du texte la mention « nécessité opérationnelle » ?

Monsieur THUMEL répond qu'il n'est pas possible de répondre en séance sans une analyse préalable mais que le sujet pourrait être étudié de plus près.

Bilan Qualité de l'air.

M. PEIFFER présente la société Ecomesure en charge du dispositif de suivi et qui va exposer ce bilan.

(voir présentation)

Les stations de mesure de la qualité de l'air utilisées sur l'aéroport sont des stations EcomSmart connectées. La station EcomSmart dispose de plusieurs capteurs permettant de mesurer différents polluants (capteur électrochimique pour la mesure des gaz, capteur à technologie infrarouge, technologie photo ionisation pour la mesure des COV, et des technologies optiques pour la mesure des PM).

Ces stations sont régulièrement calibrées dans le laboratoire d'Ecomesure afin de garantir leur performance métrologique.

Concernant les mesures $N0^2$ sur 2023, aucune moyenne mensuelle n'est supérieure à la valeur limite définie par l'UE.

Il en est de même pour les particules PM2.5 et PM10, les courbes sont cohérentes entre les deux stations, même si on constate des variations.

Madame LAZARSKI demande depuis combien de temps ces mesures sont réalisées.

Monsieur COCHEZ indique que le partenariat avec Ecomesure a débuté courant d'année 2021 et que pour l'historique des mesures celles-ci sont constituées de macro-données provenant d'ATMO HdF.

Madame LAZARSKI demande comment consulter les mesures.

Monsieur COCHEZ précise que le partenariat et le contrat avec la société prévoient l'accès pour l'exploitant SAGEB à une interface Web mode SaaS. Cette plateforme permet de vérifier le fonctionnement des stations, de filtrer sur les indicateurs et les mesures correspondantes. L'accès est unique via un abonnement.

Madame LAZARSKI mentionne que ces mesures ne sont plus communiquées et demande à obtenir les informations relatives à l'année 2022.

Celles-ci seront communiquées par la SAGEB.

Monsieur BABY demande s'il est prévu la mise en place de dispositifs pour la mesure des particules ultrafines.

La Société Ecomesure dispose de ce type de capteur dont la technologie est plus fine, et les protocoles sont encore à valider. Il faut néanmoins ajouter et préciser que les PM1 sont également mesurées dans le cadre du système de surveillance de la qualité de l'air de l'aéroport.

Facteurs d'utilisation des seuils de piste.

(Voir présentation)

Monsieur SALON (SNA Nord) précise les conditions d'attribution des sens d'utilisation de la piste. C'est l'organisme de contrôle, le SNA, qui décide de la piste en service.

Le choix d'utilisation d'une piste est fonction des critères suivants :

- Le vent (les avions se posent face au vent), le soleil (phénomène d'éblouissement)
- Les moyens de guidage (ILS) dans le cas d'une visibilité réduite.
- Les infrastructures, dans la mesure où les aérogares et les parkings avions sont proches du seuil 12.
- L'origine et la destination des vols.
- Le travail du contrôleur qui a pour mission d'organiser la circulation des aéronefs, de faire des choix de guidage et de circulation des aéronefs afin d'éviter des situations complexes.
- Les équipages qui peuvent demander l'utilisation de la piste opposée à celle définie par le contrôleur.

Le choix de la piste en service peut changer plusieurs fois dans la journée.

Les chiffres de la période 2015-2016 sont relativement identiques aux chiffres de la répartition actuelle en ce qui concerne l'utilisation des pistes au décollage à savoir : 73% pour la piste 12 et 27% pour la piste 30.

Madame LEFEFVRE demande des précisions concernant les décollages effectuant des boucles par le Nord.

Monsieur SALON précise que l'origine de ces trajectoires est ancienne. Elles ont été définies dans un but de protection vis-à-vis de la commune de Beauvais. Ces trajectoires pour le SNA ne sont pas des plus simples car elles génèrent un croisement des axes de piste.

Madame JACQUES constate que les ratios de l'utilisation des QFU sont conformes aux informations dont elle dispose et se dit gênée de constater qu'il n'y a pas d'axe d'amélioration proposé. La commune de Laversines est prise en sandwich avec : Au Sud les atterrissages en 30 et au nord du village les départs en 12. Elle souhaite qu'un groupe de travail se constitue sur le sujet afin d'améliorer la situation.

Monsieur SALON rappelle qu'il existe un GT trajectoires, et à ce titre, la DGAC est prête à travailler sur le sujet. Il rappelle toutefois la difficulté sur ces sujets à statuer sur des propositions et obtenir un consensus.

Monsieur BRÉBION souhaite aborder les sorties de SID.

Madame la Directrice de Cabinet dit que le sujet à l'ordre du jour était le rééquilibrage de l'utilisation des pistes, qu'il a été décidé en réunion préparatoire de débattre des sorties de SID en GT trajectoires. Par ailleursn lors du dernier GT, 2 propositions avaient été faites

l'année dernière et soumises à consensus afin que le SNA puisse ouvrir les travaux en ce sens. Or, il n'y a pas eu de consensus.

Point sur les dérogations au couvre-feu.

(voir présentation)

Monsieur THUMMEL DSAC-Nord fait un rappel sur l'arrêté du 8 mars qui a modifié les dispositions de l'arrêté de 2019 renforçant des conditions plus restrictives à l'obtention des dérogations, en limitant notamment à 25 le nombre annuel et en limitant à 1 heure du matin la possibilité d'accorder une dérogation.

Les modalités de traitement sont les suivantes :
Les demandes arrivent via l'exploitant aéroportuaire sur demande des compagnies aériennes, il ne peut s'agir que de vols passagers initialement programmés entre 21H et 23H. Ces demandes sont traitées selon les critères d'éligibilité par un permanent de la DSAC.

Pour 2023 :
- 5 dérogations ont été refusées, généralement le critère discriminant pour ces refus est le motif « raisons indépendantes de la volonté de la compagnie ».

- 4 ont été accordées pour des raisons techniques affectant l'aéronef.
- 1 pour raison d'urgence médicale
- 1 pour des raisons météorologique (cellule orageuse)
- 1 pour cause de grève des personnels de la navigation aérienne française.

Madame LAZARSKI souhaiterait que les motifs techniques soient plus précis et détaillés dans ce bilan et demande si des vérifications sont faites par la DGAC concernant la réalité de ces incidents.

Monsieur THUMMEL précise qu'il s'agit d'un nombre limité de dérogations, la réponse est non, la DGAC ne part pas du principe que la compagnie ment, ce n'est pas le rôle de la DGAC qui n'a pas de pouvoir de police.

Présentation des exigences environnementales demandées dans la nouvelle concession. (SMABT)

Monsieur TRUBERT fait état de la lettre de l'ACNUSA qui est venue récemment à l'aéroport et qui salue le travail accompli pour réduire les nuisances atmosphériques et sonores. Le SMABT s'inscrit dans cette démarche depuis plusieurs années, ces aspects sont amplifiés dans la procédure de renouvellement du contrat de concession.

Ce que l'on peut ajouter sans trahir le secret du cahier des charges, concerne les niveaux d'objectifs qui sont demandés au futur exploitant et qui s'inscrivent largement dans ce qui a été présenté par la SAGEB, à savoir :

- Performance énergétique des bâtiments pour atteindre un niveau d'excellence conforme à la norme internationale BREEAM.
- Le niveau de décarbonation 4+ de l'ACA avant 2035.
- Le respect des points et aspects réglementaires des lois « climat et résilience », du décret tertiaire de la loi Elan visant à réduire les consommations énergétiques de -30%, -40% et -60% d'ici 2030
- La loi sur l'accélération des énergies renouvelables, qui nécessite de couvrir les parkings de panneaux photovoltaïques.

Madame LAZARSKI constate qu'il n'y a rien concernant les riverains.

Monsieur TRUBERT ajoute et précise qu'il y a la confidentialité des offres, mais il y a des exigences également en matière de gestion de l'eau, de gestion des déchets, la relation avec toutes les parties prenantes, les sujets autour de l'étude environnementale de l'approche équilibrée qui sera conduite. Il y aura une amplification de la relation avec les riverains au sens large du terme, au-delà des associations de riverains, avec tout l'écosystème autour de l'aéroport, avec notamment des groupes de travail et de la concertation.

Monsieur GOUJON demande s'il est prévu de modifier les horaires d'exploitation et du couvre-feu.

Monsieur TRUBERT dit que ce n'est pas prévu et que sur ces questions il faudra attendre les conclusions de l'étude d'approche équilibrée.

Questions diverses

Monsieur BABY souhaiterait que soit mis à l'ordre du jour de la prochaine réunion la question de la dévaluation des biens immobiliers des riverains qui est, selon lui, de l'ordre de 30 à 40%. La directrice de cabinet de la Préfète lui répond que cette question n'entre pas dans les compétences de la CCE, il ne s'agit pas d'un sujet environnemental.

En ce qui concerne le sujet des trajectoires, il est acté de réactiver le GT trajectoires au premier semestre 2024 et d'aborder la question des sorties de SID.

Sans autres questions, la séance est levée.