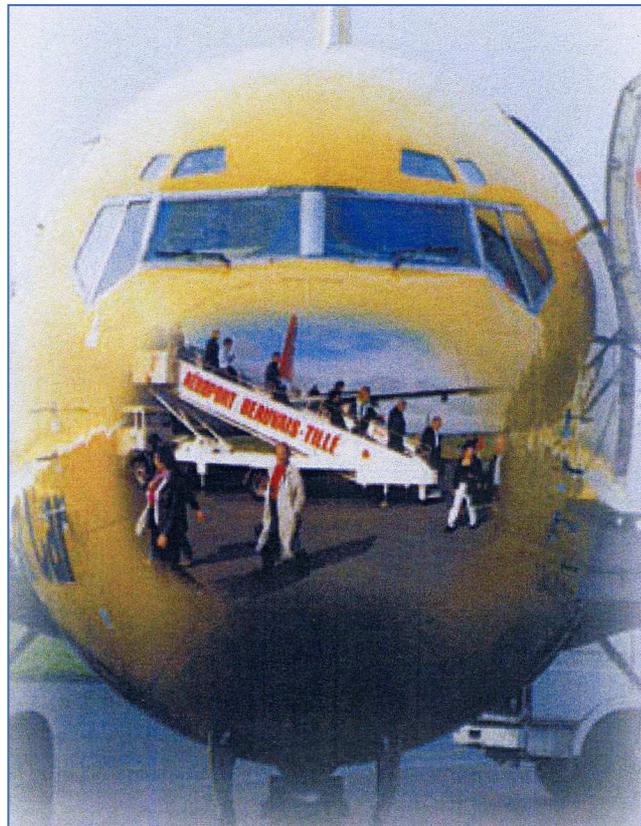




PREFECTURE DE L'OISE



Charte de l'environnement de l'aéroport de Beauvais-Tillé



21 janvier 2005

Une croissance rapide et respectueuse de l'environnement

L'aéroport de Beauvais connaît, depuis quelques années, une croissance :

- **rapide** :

	2001	2002	2003	2004
Nombre de mouvements commerciaux	4368	7107 60 %	8857 24 %	11 000 24 %
Nombre de passagers	423 000	674 000 60 %	969 000 41 %	1 430 000 48 %

- **en ligne par rapport aux prévisions du PEB** :

L'aéroport de Beauvais-Tillé connaît un développement important depuis plusieurs années. Le trafic en 2003 et 2004 est en ligne par rapport aux prévisions de l'actuel PEB qui sont de 13 500 mouvements commerciaux pour les années 2008//2009.

· **avec une très forte diminution des mouvements d'avions bruyants** :

En 2003, les avions bruyants représentent 3 921 mouvements sur 8 857, soit 44 % du total.

En 2002, cette proportion était de 70 %. Elle est passée à 19 % en 2004 et tombera à **0 % du trafic régulier programmé fin 2005.**

Cette évolution très favorable à l'environnement est liée à 3 facteurs :

- le remplacement rapide des 737-200 de Ryanair par des 737-800, quatre fois moins bruyants. En 2003, les 737-200 ne représentent plus que 40 % des mouvements quotidiens de Ryanair et 19 % en 2004. **Cette évolution sera poursuivie en 2005 pour aboutir à la disparition totale en des mouvements de 737-200 sur l'aéroport.**

- l'utilisation exclusive d'avions les moins bruyants du chapitre III par les autres compagnies aériennes fréquentant l'aéroport de Beauvais.

C'est ainsi, par exemple, que Wizzair utilise des Airbus A 320, Sterling utilise des Boeing 737-800, Air Horizons utilise des Boeing 737-300 et que les compagnies de charters utilisent des Airbus A 320.

- le refus de l'utilisation d'avions bruyants pour l'ouverture de nouvelles lignes. C'est ainsi, par exemple, que les nouvelles lignes ouvertes par Ryanair (Milan, Stockholm et Venise) l'ont été avec des 737-800 et que la CCIO a refusé l'installation de la compagnie Sky Europe qui voulait ouvrir une ligne à destination de Bratislava avec un 737-200, cette compagnie étant partie à Orly.

Enfin, il est rappelé l'instauration, par arrêté ministériel, d'un couvre-feu total de 0 à 5 h depuis le 1er juillet 2002, et d'une restriction d'usage pour les avions les plus bruyants du chapitre III en fait les 737-200, de 22 h à 7 h depuis le 1er avril 2003. L'année 2004 a été marquée par un respect total de ce couvre-feu.

Les résultats de la campagne de mesures de bruit effectuée fin 2004 par la DGAC à partir de points ciblés seront produits début 2005.

· **avec une très faible contribution à la pollution atmosphérique :**

La CCIO a demandé à ATMO Picardie une organisation indépendante, de réaliser une étude sur la qualité de l'air de l'aéroport en 2003, période de fort trafic. Ses conclusions sont les suivantes :

- malgré la pollution à l'ozone qui a affecté le département de l'Oise en août à cause de la canicule, la qualité de l'air sur l'aéroport est restée correcte, et l'activité de l'aéroport ne semble pas avoir d'influence sur les mesures effectuées.

Les niveaux relevés pour les différents polluants correspondent à des sites péri urbains.

Les différents résultats obtenus ont permis :

- de souligner le caractère péri urbain de la zone de l'aéroport principalement influencée par le trafic routier local et l'agglomération beauvaisienne,
- de noter l'influence très limitée de l'activité aéroportuaire sur la qualité de l'air.

· **avec une augmentation significative de l'emport moyen de passagers par mouvement :**

En 2002, l'emport moyen de passagers par mouvement était de 95. Il s'établit à 109 en 2003 et à 130 en 2004.

Ce phénomène est lié à la montée en puissance des Boeing 737-800 dans le total des mouvements, avions qui sont à la fois beaucoup moins bruyants et de plus grande capacité (189 sièges pour les 737-800 contre 132 pour les 737-200).

C'est ainsi que le taux de croissance des mouvements est systématiquement inférieur à celui des passagers. Or, ce sont les mouvements qui créent les nuisances, pas les passagers. Compte tenu de l'importance de cet emport moyen, actuellement le nombre de vols ne dépasse pas un vol par heure en moyenne. Confronté à l'inadaptation d'infrastructures construites il y a 25 ans pour un trafic qui s'élevait en moyenne à 100 000 passagers par an, le gestionnaire de l'aéroport a élaboré un plan de modernisation de l'aéroport, qui prévoit la construction d'une aérogare dont la réalisation doit être achevée en 2005.

Un impact économique important

Le développement de l'aéroport de Beauvais, fondé sur l'attractivité géographique de la plate-forme aéroportuaire, sert le développement économique de la région Picardie. Outre l'activité de transport de passagers, l'aéroport de Beauvais-Tillé a passé un contrat avec l'entreprise Airbus pour le transfert des pièces de l'A380 à Toulouse et maintiendra son activité de transport de chevaux.

L'existence de dessertes internationales à Beauvais représente une ouverture à l'export, exceptionnelle pour le réseau très dense des PME/PMI du département de l'Oise et plus généralement de la région Picardie.

L'activité aéroportuaire dynamise l'ensemble du secteur économique et touristique du beauvaisis et contribue très largement au développement de l'emploi dans le bassin du beauvaisis :

Emplois directs : 364

Emplois indirects : 246

Des enjeux environnementaux Un développement durable et maîtrisé

Le Plan d'exposition au Bruit

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Beauvais-Tillé destiné à assurer la maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes date de 2001. Elaboré en utilisant l'indice Psophique, il doit être révisé conformément aux dispositions du décret n°2002-626 du 26 avril 2002 en utilisant l'indice LDEN (Leval Day Evening Night) qui pondère l'impact sonore consécutif au trafic aérien en fonction des moments de la journée. La révision du PEB devrait être achevée avant le 31 décembre 2005.

La Charte de l'Environnement

La charte de l'environnement vise à déterminer l'ensemble des dispositions nécessaires à la maîtrise des nuisances liées directement ou indirectement à l'activité aéroportuaire, au sein desquelles une attention particulière revient à la lutte contre les nuisances sonores.

L'aéroport de Beauvais-Tillé est le premier de province après Orly, et le seul à la signature de cette charte à disposer d'un couvre-feu de 0h à 5h, étendu aux avions les plus bruyants du chapitre III de 22h à 7h du matin. Quoique représentant une protection efficace du bien-être des riverains, elle ne saurait suffire. Elle peut et doit être constamment améliorée.

Par ailleurs, ce document fait état des dispositions qui conditionnent un développement durable de l'aéroport en l'intégrant davantage dans le paysage urbain et économique de la région, ainsi qu'en favorisant l'information et la concertation de tous les acteurs concernés.

La Charte de l'Environnement constitue un engagement du gestionnaire à remplir les objectifs fixés par l'ensemble des membres de la Commission Consultative dans un délai maximal de 5 ans, avec le soutien d'un comité de suivi de la charte dont la création est prévue à cet effet.

AXE 1: Maîtriser les nuisances

Les nuisances sonores

Article 1: Mesurer les nuisances sonores résultant de l'activité aéroportuaire en réalisant une campagne de mesures de bruit par le Service Technique de la Navigation Aérienne fin 2004 à l'aide de stations mobiles réparties dans les sites les plus sensibles.

REALISE le 18 décembre 2004
Rapport attendu en mars 2005

Article 2 : Se doter, à la suite de cette campagne de bruit, d'une station mobile spécifique à l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Article 3: Actualiser en 2005 l'enquête réalisée en 2002 sur les gênes sonores de l'activité aéroportuaire, compte tenu de l'augmentation des mouvements sur l'aéroport de Beauvais.

Article 4: Informer de manière complète et réactive les élus ainsi que les riverains. Le numéro vert mis en place à l'aéroport sera complété par un dispositif d'information sur les trajectoires et les infractions au couvre-feu.

Article 5: Réduire le niveau d'impact sonore:

En modernisant la flotte des avions

. Engagement de l'aéroport : porter la part des mouvements des avions modernes de chapitre III à 80% en 2004 et à 100% du trafic régulier fin 2005.

En réalisant un programme d'implantations d'écrans naturels:

. Mise en place en 2004, en concertation avec la commune de Tillé, d'écrans naturels anti-bruit paysagés.

En mettant en œuvre un plan de procédures de moindre bruit:

- . Eviter lors de l'atterrissage et sauf raisons de sécurité, l'usage des inverseurs de poussée entre 22h et 6h.
- . Préférer la piste 13 au décollage tant que le vent ne dépasse pas 10 nœuds (18 km/h) afin d'éviter le survol de Plouy Saint Lucien.
- . Etudier les procédures de départ en piste 13 permettant d'éviter au maximum le survol de Beauvais, Tillé, Laversines, Therdonne , Nivillers et Troissereux .

La pollution de l'air

Article 6: Réaliser des campagnes ponctuelles de mesure de la qualité de l'air sur le site de l'aéroport. En effet, les conclusions du rapport sur la qualité de l'air à l'aéroport de Beauvais-Tillé, réalisé à partir d'une campagne de mesures effectuées du 31 juillet au 28 août 2003, soulignent l'influence limitée de l'activité aéroportuaire sur la qualité de l'air et préconisent le recours à des études ponctuelles et régulières plutôt qu'à une surveillance en continu (station fixe).

Des campagnes d'une périodicité annuelle seront réalisées.

Article 7: Maîtriser les émissions atmosphériques:

- . En optimisant la flotte de véhicules aéroportuaires.
- . En développant le réseau de transports collectifs: il convient de développer les liaisons entre le centre-ville de Beauvais et l'aéroport pour diminuer l'usage des véhicules particuliers.

Gestion des déchets

Article 8: Réaliser un inventaire des déchets industriels banals et spéciaux produits par l'activité aéroportuaire, en vue d'en assurer le traitement optimal.

Traiter les eaux

Article 9: Disposer d'un système maîtrisé de gestions des eaux pluviales. L'obligation est de raccorder avant le 31 décembre 2005 l'ensemble des réseaux de collecte des eaux pluviales à un système de rejet maîtrisé.

Article 10: Recourir à des produits de viabilité hivernale, en recherchant systématiquement parmi les produits homologués ceux présentant, la meilleure biodégradabilité et le plus faible impact environnemental (produits de déverglaçage de la piste et d'anti givrage des avions).

Article 11: Raccorder le système de collecte des eaux usées de l'aéroport à celui de la commune de Tillé.

Article 12: Réaliser un audit des consommations d'eau pour l'année 2006. Cet inventaire visera à mettre en place un plan de gestion des économies d'eau sur l'aéroport et ainsi à diminuer les rejets d'eaux usées.

AXE 2: Management environnemental

Article 13: Elaborer un plan d'aménagement de l'ensemble de la zone aéroportuaire prenant en compte la problématique de la circulation et du stationnement, en intégrant la dimension paysagère dans la réflexion.

Article 14: Intégrer la composante développement durable environnementale au même titre que les données techniques, économiques et sociales dès les premières études de tout nouveau projet.

Article 15: Réaliser un audit technique et réglementaire en matière d'environnement et **engager** une démarche de certification ISO 14001 pour l'aéroport de Beauvais-Tillé.

AXE 3 : Transparence et concertation

Article 16: Mesurer régulièrement la satisfaction des riverains, considérés à cet égard comme de véritables partenaires de l'aéroport.

Article 17: Créer un comité de suivi de la charte, composé d'élus des communes concernées, de représentants des associations de riverains, des services de l'Etat et des membres de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise.

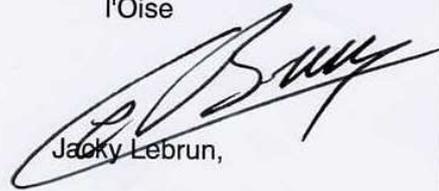
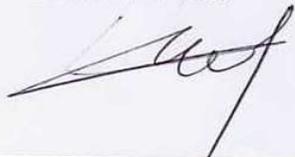
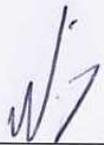
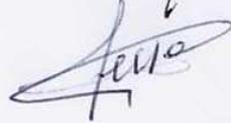
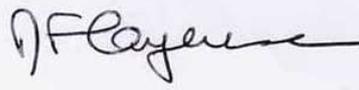
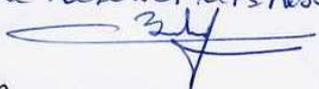
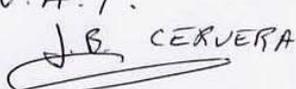
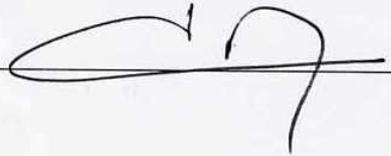
Article 18: Rédiger à partir de 2005, un rapport annuel présentant :

- . l'activité de l'aéroport et son évolution
- . les actions menées en matière d'environnement
- . les actions menées pour réduire les nuisances
- . les projets envisagés dans l'exercice suivant en matière d'environnement.

Article 19: Communiquer aux responsables locaux ainsi qu'au public toute information importante pour les riverains en matière d'environnement.

Article 20: Créer un espace d'accueil et d'information pour les riverains permettant de visualiser les informations du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires en temps différé.

Signataires de la charte

<p>Le Préfet de l'Oise,</p>  <p>Jacques Géralt</p>	<p>Le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise</p>  <p>Jacky Lebrun,</p>
<p>Le maire de Beauvais</p> 	<p>Le maire de Tillé</p> 
<p>Le maire de Laversines</p> 	<p>Le maire de Nivillers</p> 
<p>Le maire de Therdonne</p> 	<p>Le maire de Troissereux</p> 
<p>Les associations de défense de l'environnement</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Avec réserve le P.S. A.S.O.</p>  <p>A. C. N. A. T.</p> <p>Refuse J.B. CERVERA</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>En désaccord dans l'état actuel un forum ADEAA jointe</p>  <p>APIL Genevieve Hilley en pleine accord</p>  </div> </div>	