Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

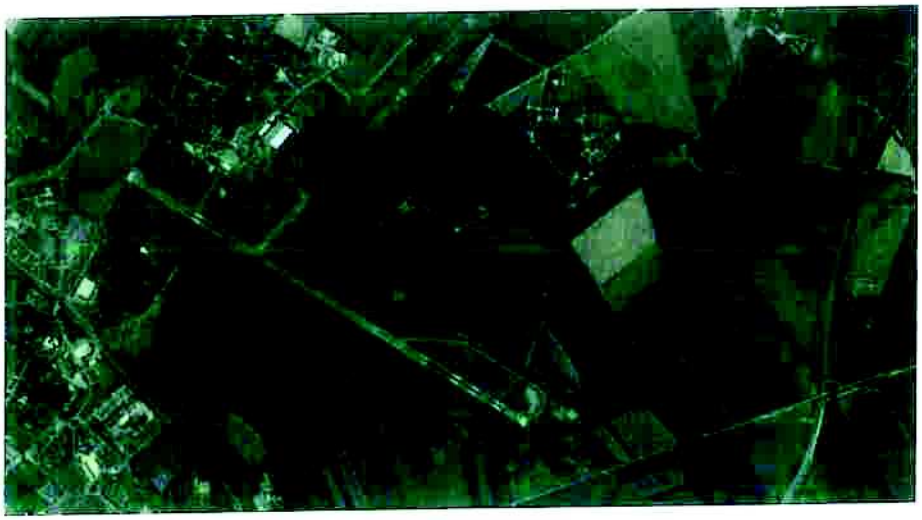
Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord
Département Surveillance et Régulation d'Athis-Mons
Division Régulation et Développement durable
Subdivision développement durable

Direction départementale des territoires de l'Oise

Service de l'aménagement de l'urbanisme et de l'énergie

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit



Version du 07 juin 2012
Rédacteur : DSAC/Nord – DDT 60
Référence : PEB/SR2 RDD-DD/LFOB/1

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE L'OISE

dgac
DSAC

INTRODUCTION 3

1. GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT 3

1.1. METHODE D'ELABORATION DES PEB 3

1.1.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes 3

1.1.2. L'indice Lden 4

1.2. ZONE DE BRUIT D'UN PEB ET REGLES D'URBANISME APPLICABLES 4

1.2.1. Restriction d'urbanisation dans les zones de bruit 5

1.2.2. Renouvellement urbain 5

1.2.3. Obligation d'information 6

2. PROCEDURE DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT 6

2.1. PROCEDURE DE REVISION D'UN PEB 6

2.2. PREPARATION ET ELABORATION DU PROJET DE PEB 8

2.2.1. Elaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) 8

2.2.2. Choix des indices et élaboration du projet de PEB (PPEB) 8

2.3. CONSULTATIONS ET APPROBATION DU PEB 8

2.3.1. Consultations 8

2.3.2. Enquête publique et approbation 9

3. DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE 11

3.1. PRESENTATION DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE 11

3.2. PHASE PREALABLE A LA DECISION DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE 12

3.2.1. Les études préalables à l'avant-projet de PEB de l'aérodrome de BEAUVAIS-TILLE 12

4. LE PEB DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE 17

4.1. REPRESENTATION GRAPHIQUE 17

4.2. IMPACTS DU PEB SUR L'URBANISATION DES COMMUNES 17

4.2.1. Le périmètre concerné 18

4.2.2. Analyse des courbes 18

4.2.3. Impacts du PEB sur l'urbanisation des communes concernées 20

ANNEXE 1 : *CARTES AERONAUTIQUES*

ANNEXE 2 : *DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES.*

ANNEXE 3 : *HYPOTHESES DE TRAFIC AUX 3 HORIZONS.*

ANNEXE 4 : *PLANS AUX TROIS HORIZONS*

ANNEXE 5 : *ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION DU PEB*

ANNEXE 6 : *AVIS DE L'ACNUSA SUR LE PPEB*

ANNEXE 7 : *PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR*

ANNEXE 8 : *LISTE DES TEXTES REGLEMENTAIRES.*

ANNEXE 9 : *GLOSSAIRE*

INTRODUCTION

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire dans les zones de bruit et en imposant une isolation acoustique renforcée pour les constructions autorisées dans les zones de bruit.

C'est un document d'urbanisme opposable à toute personne publique ou privée. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions du PLU doivent être compatibles avec les prescriptions du PEB en vigueur.

Le PEB vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité aéronautique de l'aérodrome considéré. Ainsi, il réglemente l'utilisation des sols aux abords des aérodromes en vue d'interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, et d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit ou plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Outre l'objectif premier de maîtrise de l'urbanisation à travers le droit à construire, le PEB autorise le renouvellement urbain des quartiers existants dans les zones de bruit et introduit des obligations en matière d'information des riverains.

La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a rendu obligatoire l'élaboration d'un PEB sur 84 aérodromes civils ou militaires. Il s'agit des aérodromes de catégorie A, B et C selon le code de l'Aviation Civile et de ceux figurant sur une liste établie par l'autorité administrative (cf. arrêté du 28 mars 1988).

L'aérodrome de BEAUVAIS-TILLE est un aérodrome de catégorie B *(aérodrome destiné aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de cet aérodrome).*

1. GENERALITES SUR LES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT

1.1. Méthode d'élaboration des PEB

1.1.1. Evaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long termes

Le PEB définit des zones de bruit autour de l'aérodrome. Il s'appuie sur des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones de bruit du PEB ne reflètent pas nécessairement la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions à court, moyen et long termes.

Pour ce faire, il est nécessaire d'établir, pour les trois horizons, des prévisions réalistes concernant :

- les infrastructures aéroportuaires,

- l'évolution des flottes exploitées,

- le trafic,

- les procédures de navigation aérienne,

- les conditions d'exploitation.

1.1.2. L'indice L_{den}

La France a adopté en 2002 l'indice L_{den} (Level day/evening/night, article R147-1 du code de l'urbanisme) pour l'élaboration des PEB. Cet indice est également prescrit au niveau communautaire (directive 2002/49/CE du Parlement européen du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement).

L'indice L_{den} est un indice de bruit, exprimé en dB(A), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions en chaque point de l'environnement d'un aérodrome. Il tient compte :

- du niveau sonore moyen du passage des avions pendant chacune des trois périodes de la journée c'est à dire le jour (06h00-18h00), la soirée (18h00-22h00) et la nuit (22h00-06h00),

- d'une pénalisation du niveau sonore selon cette période d'émission : le niveau sonore moyen de la soirée est pénalisé de 5 dB(A), ce qui signifie qu'un mouvement opéré en soirée est considéré comme équivalent à environ trois mouvements opérés de jour. Le niveau sonore de la nuit est quant à lui pénalisé de 10 dB(A) et un mouvement de nuit équivaut à 10 mouvements de jour.

La valeur de l'indice L_{den} est calculée à l'aide d'un logiciel de modélisation du bruit des aéronefs (INM), en chaque point du territoire voisin de l'aérodrome, à partir des hypothèses de trafic retenues. L'outil de modélisation intègre les niveaux sonores émis par les différents avions, les paramètres de vol (trajectoires, profils) et les lois de propagation du bruit dans l'air. En reliant les points de même indice, on obtient des courbes, dites isophoniques. Dans la zone comprise à l'intérieur de la courbe isophonique, le bruit est supérieur à l'indice considéré (par exemple 70 dB(A) dans la zone A) à au moins un des trois horizons envisagés. A l'extérieur de cette courbe, le bruit est inférieur et décroît à mesure que l'on s'éloigne.
Seules les émissions sonores aériennes sont prises en compte.

1.2. Zone de bruit d'un PEB et règles d'urbanisme applicables

Le PEB délimite des zones de bruit aux abords de l'aérodrome.

- **La zone de bruit fort A**

C'est la zone comprise à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70.

- **La zone de bruit fort B**

C'est la zone comprise entre la courbe d'indice L_{den} 70 et la courbe dont l'indice peut être fixé entre les valeurs L_{den} 65 et L_{den} 62. Pour les aérodromes mis en service après la date de publication du décret n° 2002-626 (le 28 avril 2002), la valeur de l'indice servant à la délimitation de la limite extérieure de la zone B est obligatoirement 62.

- **La zone de bruit modéré C**

C'est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 55.

- **La zone de bruit D**

Elle est comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

La zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts, c'est à dire les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes.

La délimitation d'une zone D est obligatoire pour l'aérodrome de Beauvais-Tillé.

1.2.1. Restrictions d'urbanisation dans les zones de bruit

Le PEB prescrit des restrictions d'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation et pour les équipements publics ou collectifs, le principe général consistant à ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores.

Dans les zones A et B, seuls peuvent être autorisés les logements et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles et commerciales sont admis dans la zone ainsi que les constructions nécessaires à l'activité agricole.

A l'intérieur de la **zone C**, les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Les opérations de reconstruction rendues nécessaire par une opération de démolition en zone A ou B sont autorisées en zone C, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.

La **zone D** ne donne pas lieu à des restrictions de droits à construire.

1.2.2. Renouvellement urbain

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

En outre, l'article L147-5 du Code de l'Urbanisme dispose qu'à l'intérieur des zones, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores : ces secteurs peuvent être délimités postérieurement à l'approbation du PEB, à la demande de la commune compétente en matière de plan local d'urbanisme, par arrêté préfectoral et après enquête publique.

Il introduit également une nouvelle disposition pour les aérodromes dont le nombre de créneaux attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture. Il permet une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur de ces secteurs dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes. L'aérodrome de Beauvais-Tillé n'entre pas dans les dispositions prévues.

1.2.3. Obligation d'information

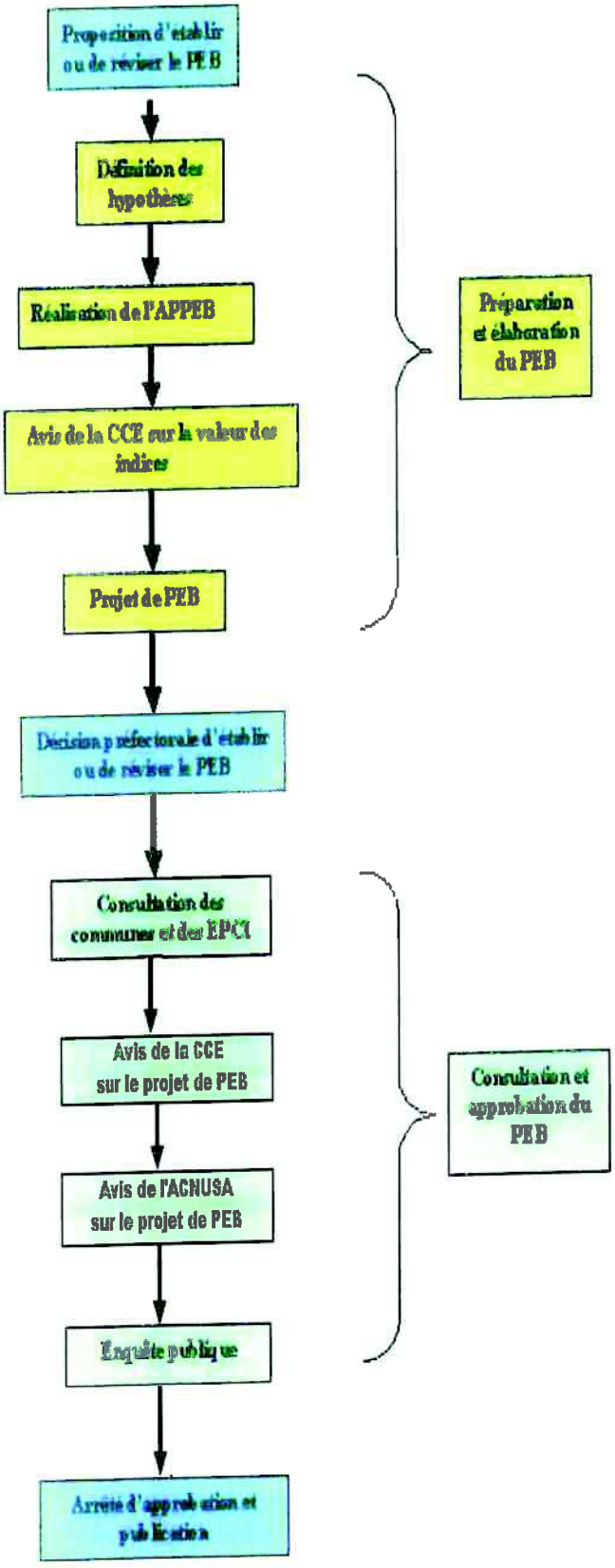
A l'intérieur des quatre zones de bruit, tout contrat de location de biens immobiliers doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien et tout certificat d'urbanisme doit spécifier l'existance de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

2. PROCEDURE DE REVISION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

2.1 Procédure de révision d'un PEB

La procédure de révision d'un PEB telle que définie dans le code de l'urbanisme se déroule en deux étapes :

- la première étape aboutit à la définition du projet et à la décision de mise en révision du PEB ;
- la seconde étape est consacrée au processus de consultation réglementaire et doit aboutir à l'approbation du nouveau PEB.


Proposition d'établir ou de réviser le PEB
Définition des hypothèses
Réalisation de l'APPEB
Avis de la CCE sur la valeur des indices
Projet de PEB
Préparation et élaboration du PEB
Décision préfectorale d'établir ou de réviser le PEB
Consultation des communes et des EPCI
Avis de la CCE sur le projet de PEB
Avis de l'ACNUSA sur le projet de PEB
Enquête publique
Consultation et approbation du PEB
Arrêté d'approbation et publication

2.2. Préparation et élaboration du projet de PEB

2.2.1. Elaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB)

L'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes a été définie. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) a été élaboré sur la base de l'hypothèse de trafic à long terme soit 61000 mouvements dont 32000 mouvements commerciaux.

2.2.2. Choix des indices et élaboration du projet de PEB (PPEB)

Suite à la consultation de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé en date du 19 mai 2011 le Préfet de l'Oise a, par Arrêté Préfectoral, notifié la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé. Le projet ainsi défini reprend les propositions de valeur d'indice Lden des courbes vis-à-vis desquelles la Commission Consultative de l'Environnement s'est prononcée favorablement à savoir :

- **Choix de l'indice L_{den} 62 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit B,**
- **Choix de l'indice L_{den} 56 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit C,**

A compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le Préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans renouvelable une fois, les dispositions relatives à l'article L147-5 du code de l'Urbanisme concernant les zones C et D.

2.3. Consultations et approbation du PEB

2.3.1. Consultations

- Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale :

La décision d'établissement ou de révision du PEB a été notifiée pour avis, accompagnée du projet de PEB, aux maires des communes concernées et au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent (EPCI) dans le cadre des consultations prévues aux articles R147-7 et R147-8 du code de l'urbanisme. Elle a été publiée dans deux journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège d'EPCI durant un mois.

La consultation des communes s'est déroulée du 18 juillet 2011 au 18 septembre 2011.

11 communes ont répondu dans les délais : Bonlier, Heuchies, Laversines, Fouquenies, Fouquerolles, Nivillers, Tillé et Troissereux ont exprimé un avis défavorable, Rochy-Condé, Therdonne et Velennes ont émis un avis favorable.

4 communes et la communauté d'agglomération du Beauvaisis ont répondu hors délai, l'avis est donc réputé favorable, il s'agit de Bailleul Saint Thérain, Beauvais, Bresles et Le Fay Saint Quentin.

2 communes, Bonnières et La Neuville en Hez n'ont pas répondu ;
la commune de Milly sur Thérain a fait parvenir un simple courrier.
Pour ces trois communes l'avis est réputé favorable.

- Consultations de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) :

Une fois la consultation des communes et de l'EPCI terminée, le Préfet transmet pour avis, accompagné de l'ensemble des avis formulés par les communes et l'EPCI, le projet de PEB à :

- Commission Consultative de l'Environnement,

Celle-ci s'est réunie le 06 octobre 2011 et les membres de la CCE ont exprimé leur avis sur le PPEB par un vote. 14 membres de la CCE ont émis un avis favorable, 10 ont exprimé un avis défavorable et un membre a voté « nul ».

- Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires.

L'ACNUSA, lors de sa réunion plénière du 23 novembre 2011, a émis un avis défavorable à ce projet de PEB, en raison d'une absence de définition précise des années caractérisant le moyen et le long terme.
Toutefois, cette autorité souhaite que l'étude d'une mise en révision soit lancée dés que le nombre de 30 000 mouvements sera atteint.

- En conclusion,

La procédure d'approbation du PEB n'est pas remise en cause.
Le code de l'urbanisme prévoit par ailleurs la possibilité de proposer la mise en révision de celui-ci si les hypothèses de trafic retenues à court moyen et long termes ne sont plus en adéquation avec le trafic réel.

2.3.2. Enquête publique et approbation

A l'issue des différentes consultations, le Préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le Préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Le Préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie et dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours. La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de l'enquête publique.

Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au Préfet le dossier d'enquête avec son rapport et ses conclusions ; le projet de PEB peut être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

Au terme d'une enquête d'une durée de 30 jours intervenue du 22 février au 22 mars 2012 inclus conformément aux arrêtés préfectoraux des 31 janvier et 06 mars 2012,

- Considérant que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue durant toute la durée de l'enquête dans chacune des 19 communes et lieux concernés par l'enquête,

- Considérant que le commissaire enquêteur a pu constater tant lors de ses visites que lors de ses permanences la réalité de cet affichage,

- Considérant que les publications légales dans les journaux ont été faites dans les quinze jours au moins avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

- Considérant que la permanence supplémentaire a bien fait également l'objet de deux insertions légales toujours dans les mêmes journaux,

- Considérant que le dossier d'enquête a bien été mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête,

- Considérant qu'il a été tenu neuf permanences par le commissaire enquêteur dans six mairies différentes et que le public a pu consulter le dossier et s'exprimer,

- Considérant que l'enquête s'est déroulée dans les conditions prévues par les textes en vigueur et de manière satisfaisante à l'égard du commissaire enquêteur,

- Considérant que les permanences se sont déroulées, de manière générale, dans de bonnes conditions d'organisation et que la population a diversement participé selon les communes concernées à cette consultation,

- Considérant les résultats des observations recueillies (orales et écrites) sur l'ensemble des registres ainsi qu'au travers des lettres, motions et pétitions diverses reçues lors des permanences ou adressées directement au commissaire-enquêteur,
Enquête publique n°E12000020/80 – 22 février 2012 au 22 mars 2012 inclus
Révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé
53 /63

- Considérant le bilan tiré des observations reçues majoritairement défavorables au projet mais favorables à un développement maîtrisé du trafic aérien,

- Considérant qu'il importe de répondre aux préoccupations et aux inquiétudes des citoyens, notamment des riverains directement concernés,

Le 30 avril 2012, le Commissaire-Enquêteur donne UN AVIS FAVORABLE au projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé tel que soumis à enquête publique assorti de la recommandation suivante :
Le Commissaire-Enquêteur préconise de mettre en révision le Plan d'Exposition au Bruit dès que le seuil de 30 000 mouvements sera atteint.

Le Préfet prend ensuite un arrêté approuvant le PEB.

L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public en mairie, au siège de l'EPCI et en Préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux journaux locaux et affiché en mairie et aux sièges des EPCI.

Conformément aux dispositions du 7ème alinéa de l'article L147-3 du code de l'Urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

3. DEMARCHE DE REVISION DU PEB DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

3.1. Présentation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé

Beauvais-Tillé est un aérodrome du département de l'Oise. Il est ouvert à la circulation aérienne publique et au trafic international.
Il est situé à environ 3,5 km de la ville de Beauvais et à 79 km de Paris.

Le trafic de l'aéroport de Beauvais est passé de 460 000 passagers en 2002 à 2 931 796 en 2010, soit une multiplication par 6,3 (près de 310 000 passagers supplémentaires par an) ; le nombre de mouvements a également fortement augmenté passant de (près de) 4 500 mouvements en 2002 à 20 528 en 2010, soit une multiplication par 4,5.

Le développement de l'aéroport de Beauvais au cours des 5 dernières années s'explique par la convergence de l'implantation de Ryanair sur cette plate-forme, et d'un positionnement géographique exceptionnel, à proximité de l'Ile-de-France première région française en population et principal lieu d'attractivité mondial pour le tourisme.

Le plan d'exposition au bruit en vigueur sur cet aérodrome date du 08 janvier 2001 avec un horizon de calcul de l'hypothèse à 10 ans, un nombre de mouvements retenu de 61000 dont 14000 commerciaux et une valeur de l'indice Psophique de la zone C égale à 81.

Le Plan d'Exposition au Bruit cité ci-dessus avait été révisé en 2006 et fait l'objet d'une approbation par Arrêté Préfectoral le 29 juin 2006. L'horizon long terme avait été retenu avec 50000 mouvements annuels qui se répartissaient de la façon suivante :

→ En vols à caractère commercial : 21000 mouvements,
→ En vols à caractère d'aviation d'affaire : 300 mouvements,
→ En vols liés à des entraînements IFR : 3700 mouvements,
→ En vols de voyage d'aviation légère : 10000 mouvements,
→ En vols d'entraînement local d'aviation légère : 15000 mouvements.

Celui-ci a été annulé à compter du 02/01/2010 par un jugement du Tribunal Administratif d'Amiens en date du 28 mai 2009.

En vue de limiter les nuisances sonores aériennes nocturnes sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé, des restrictions d'exploitation sont appliquées. Il s'agit d'un Arrêté Ministériel en date du 25 avril 2002 qui stipule qu'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.
De plus, les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peuvent 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 de cet 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.

3.2. Phase préalable à la décision de révision du PEB de l'aérodrome de Beauvais-Tillé

3.2.1. Les études préalables à l'avant-projet de PEB de l'aérodrome de Beauvais-Tillé

L'infrastructure de l'aérodrome de Beauvais-Tillé se compose :

d'une piste revêtue de **2430 m** de long sur **45 m** de large, d'orientation **12** (124°) / **30** (304°).

✓ La ***piste 12*** : - possède un seuil décalé de 44 m à l'atterrissage,
- bénéficie d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision appelé PAPI (Precision Approach Path Indicator),
- est équipée d'un moyen d'aide à l'atterrissage nommé **ILS** (Instrument Landing System).

✓ La ***piste 30*** : - est équipée d'un moyen d'aide à l'atterrissage nommé **ILS** (Instrument Landing System).

d'une piste revêtue de **708 m** de long sur **25 m** de large, d'orientation **04** (043°) / **22** (223°).

Les trajectoires des aéronefs :

Les trajectoires ont été définies par le service de la navigation aérienne de l'aérodrome de Beauvais-Tillé et ont été modélisées par la subdivision développement durable de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord.

Les trajectoires d'arrivées sont rectilignes pour tous les types d'avions et pour toutes les pistes.

L'utilisation de la piste 12 est privilégiée pour les trajectoires départs dans la mesure des limites opérationnelles.

Les trajectoires départs sont identifiées conformément à la documentation aéronautique (***ANNEXE 1***).

Les tours de piste "basse hauteur" se font à une hauteur de **500 Ft (152 m)**, les tours de piste dit "standard" se font à une hauteur de **1000 Ft (305 m)** et seuls les 2 tours de piste intitulés "**30-TGO ST N BC1**" et "**12-TGO ST NBC**" se font à une hauteur de **1500 Ft (457 m)**

Les pistes 04 et 22 ne sont utilisées que par les aéronefs d'aviation générale.

Pour une modélisation réaliste du bruit généré, les trajectoires des aéronefs ne peuvent être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails, que les avions suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de gestion de vol, les variables de pilotage et météorologiques conduisent nécessairement à une dispersion significative des trajectoires réelles.

Cette dispersion est prise en compte dans la modélisation des courbes de bruit.

La description des trajectoires est détaillée en ***ANNEXE 2***.

Il n'existe pas à ce jour de projet de modification des procédures de navigation aérienne.

Les aéronefs retenus

Les types d'aéronefs identifiés pour la flotte commerciale sont au nombre de 5. Il s'agit des **Boeing 737-800**, **737-500**, **737-400** et **737-300** ainsi que de l'**Airbus A320**. Ces avions sont modélisés dans INM (Cf. 4.1) et leurs profils de vol (masse maximale au décollage....) ont été adaptés à leurs exploitations sur cet aérodrome.

La flotte concernant l'aviation d'affaire ainsi que les avions venant en entraînement IFR se compose du **Cessna 550, Beech 58** et du **Piper PA30** qui sont modélisés dans INM, le **Cessna 310** qui est substitué en **Beech 58,** le **Beech 76** substitué en **PA30**, le **CASA** substitué en **DASH 8**, le **C160** substitué en **C130E**, le **falcon 900** substitué en **Challenger 600**, le **Beech 90** substitué en **Cessna 440** et le **Piper PA32** substitué en **Cessna 206**.

Enfin pour la flotte d'aviation générale, il n'existe pour le moment que quelques types d'appareils pour lesquels le bruit est modélisé. La plupart des monomoteurs à pistons sont répartis en deux types, suivant qu'ils sont équipés d'une hélice à pas fixe ou à pas variable ce qui conditionne également la puissance du moteur.

Un hélicoptère a été identifié, il s'agit du **PUMA SA330** qui a été substitué en **Twin Otter DHC6**. Le nombre très faible de mouvements hélicoptères nous permet de nous exempter de l'élaboration des profils spécifiques hélicoptères.

Hypothèses pris en compte

Les hypothèses de trafic aux trois horizons, en nombre de mouvements annuels par types d'aéronefs et par périodes (jour/soir/nuit), prises en compte pour l'élaboration de cette étude d'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit ont été élaborées par le gestionnaire de la plate-forme.

Un mouvement correspond soit à un décollage, soit à un atterrissage, soit à un vol d'entraînement (tour de piste et circuit).

Le détail des hypothèses de trafic aux trois horizons est présenté en ***ANNEXE 3***.

Hypothèses du trafic commercial prises pour l'établissement du projet de PEB

Préambule

Les hypothèses de trafic commercial à l'horizon 2020 pour l'aéroport de Beauvais ont été élaborées par le gestionnaire de l'aéroport, sur la base de sa politique de développement à court terme et des prévisions réalistes à moyen et long termes de développement des opérateurs présents sur la plate-forme. Elles supposent un contexte économique de croissance raisonnée, et peuvent donc être impactées par des phénomènes externes, régionaux, nationaux ou internationaux.

Compte tenu de la politique de développement engagée par le gestionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé, les hypothèses de trafic commercial suivantes sont formulées :

- A court terme, le nombre de mouvements commerciaux devrait atteindre 28 000,

- A moyen et long termes, une hypothèse de croissance moyenne de 3 % par an a été retenue, avec essentiellement l'ouverture de lignes de la compagnie Ryanair vers des destinations nouvelles du type Tunisie, Baléares, Grèce, Turquie, soit :

- à moyen terme : un nombre de mouvements commerciaux de l'ordre de 30 000,

- à long terme : un nombre de mouvements commerciaux de l'ordre 32 000.

Seuls les mouvements commerciaux sont ici considérés, dans la mesure où les hypothèses court, moyen et long termes du trafic non commercial n'évoluent pas sur les périodes considérées, soit :

- Vols à caractère d'aviation d'affaire : 300 mouvements ;
- Vols liés à des entraînements IFR (vols aux instruments) : 3 700 mouvements ;
- Vols de voyage d'aviation légère : 10 000 mouvements ;
- Vols d'entraînement local d'aviation légère : 15 000 mouvements.

Hypothèses de nombre de mouvements à court, moyen et long termes

➢ *Hypothèse court-terme*

Plusieurs phénomènes vont marquer l'évolution à court terme de l'aéroport de Beauvais-Tillé :

a) La croissance continue du développement du « low cost » en France

La part de marché des transporteurs « low cost » est significativement inférieure en France par rapport au reste de l'Union européenne.

France	Italie	Espagne	U E
20%	40%	40%	32%

Part du low cost dans le trafic aérien à fin 2010

La forte implantation de ce type de trafic sur l'aérodrome, couplée à l'attractivité de la région parisienne, première destination touristique française, laissent supposer une réserve de croissance sur les prochaines années.

b) la marche d'escalier des ouvertures de lignes en 2010 et 2011.

Les compagnies implantées sur la plate-forme ont ouvert en 2010 vingt routes et en ont fermé cinq. En 2011, elles prévoient d'en ouvrir neuf et d'en fermer trois. Cette cadence exceptionnelle aura des effets considérables sur la croissance du trafic aérien en années pleines 2011 et 2012.

c) L'évolution des comportements de voyages des Français et des Européens

L'appétence pour les voyages de loisirs va rester forte, avec une augmentation possible des rotations sur l'Italie, l'Espagne, les Canaries, destinations déjà desservies par l'aéroport.

Au total, ces facteurs combinés permettent de prévoir une croissance très rapide du trafic aérien à Beauvais pour les années 2011 et 2012, de l'ordre de 25% en 2011 et de 10% en 2012.

➢ *Hypothèse à moyen et long termes*

Après deux années de croissance exceptionnelle, la tendance des années aux horizons moyen et long termes est marquée par un renforcement des facteurs défavorables à la croissance de l'aéroport, ce qui

amène le gestionnaire à prévoir une croissance moyenne du trafic commercial à un taux annuel de l'ordre de 3 %.

a) Fragilité du développement de la croissance du trafic à Beauvais

Le développement du trafic à l'aéroport de Beauvais-Tillé se heurte au positionnement de ses vols dans les créneaux saturés de l'aéroport et à sa très grande difficulté de les déplacer vers les créneaux non saturés. Les opérateurs ayant fait le choix de ne pas baser d'aéronefs sur la plate-forme, le trafic se caractérise par une forme en « W » : une vague d'arrivée d'aéronefs le matin, une vague de départs puis d'arrivées en milieu de journée, et enfin une vague de départs en fin de journée. Cet élément représente le facteur le plus contraignant pour la croissance de Ryanair à Beauvais sur le moyen terme.

Sur le plus long terme, période plus sujette aux incertitudes de la prévision, la croissance de l'aéroport reste liée de façon significative au choix stratégique de Ryanair de rester à Beauvais ou d'envisager son développement sur d'autres plates-formes de l'Ile de France.

b) L'arrivée à maturité du modèle de croissance de Ryanair

La prépondérance de Ryanair sur la plate-forme justifie que l'on s'intéresse plus particulièrement à ses perspectives d'évolution. Il est proposé de retenir une thèse jugée réaliste et confirmée par le PDG de Ryanair, de l'arrivée à maturité du modèle de croissance de Ryanair, qui pourrait impliquer notamment :

- Un ralentissement prévu de la croissance annuelle de Ryanair,
- Une remise en cause du modèle économique,
- Un abandon progressif des petits aéroports régionaux au profit des grands aéroports centraux,
- Une croissance de la flotte beaucoup plus modérée.

L'analyse du gestionnaire de l'aéroport, plus spécifique du marché au départ de la plate-forme, conduit à considérer qu'au-delà des années 2011-2012, le nombre d'ouvertures de lignes au départ de Beauvais sera limité par le nombre de destinations déjà ouvertes, notamment sur l'Espagne et l'Italie. Les seules marges de progression seront sur des destinations nouvelles, telles que la Tunisie, les Baléares, la Grèce, ou la Turquie. Ainsi, Ryanair pourrait ouvrir chaque année qu'une ou deux nouvelles liaisons quotidiennes supplémentaires. Ceci suppose également que Ryanair ne développe pas de façon significative de liaisons vers l'Europe de l'Est, où elle est aujourd'hui encore peu présente.

c) La quasi-stabilisation du trafic des autres compagnies opérant sur l'aéroport de Beauvais-Tillé

Les autres compagnies comme Wizzair et Blue Air devraient maintenir leur trafic actuel, Wizzair pouvant cependant ajouter une route vers l'aéroport de Beauvais à chaque fois que la compagnie ouvre une nouvelle base en Europe.

Hypothèses de répartition des mouvements par type d'appareils

La répartition du nombre de mouvements commerciaux par type d'appareils est relativement simple :

- Ryanair opère ses vols avec des appareils Boeing 737-800.
- Wizzair opère ses vols avec des appareils Airbus A320.
- Blue Air opère ses vols avec des appareils Boeing 737-500, 737-400 et 737-300.

Les hypothèses prises par le gestionnaire reposent sur une quasi-stabilisation du trafic de Wizzair et une absence de croissance de Blue Air sur les court, moyen et long termes.

Le gestionnaire estime que les compagnies opérant sur l'aéroport de Beauvais-Tillé ne devraient pas changer de type d'appareils sur les périodes considérées.

En conséquence, les hypothèses de répartition des mouvements par type d'appareils sont les suivantes :

Répartition des mouvements commerciaux	Hypothèse court terme	Hypothèse moyen terme	Hypothèse long terme
Airbus A320	13%	13%	13%
Boeing 737-300	1%	1%	1%
Boeing 737-400	1%	1%	1%
Boeing 737-500	1%	1%	1%
Boeing 737-800	84%	84%	84%
TOTAL	100 %	100 %	100 %

4. LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

4.1. Représentation graphique

Les courbes de bruits présentées sont issues du logiciel INM (Integrated Noise Model) version 7.0b développé par l'administration américaine de l'aviation civile.

Le modèle de bruit est constitué de deux composantes : une base de données aéronefs qui comporte des données acoustiques et de performances spécifiques à chaque aéronef et un moteur de calcul qui est le programme informatique qui modélise les émissions sonores et les phénomènes physiques de propagation du son.

Les courbes de niveau de bruit sont ensuite exportées vers un logiciel S.I.G (Système d'Information Géographique) qui permet de présenter ces courbes sur un fond de carte IGN « Scan 25 » spatialement référencées. Nous avons utilisé pour cette étude le logiciel dénommé « MAPINFO » version 7.8.

4.2. Impact du PEB sur l'urbanisation des communes

La maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes est directement liée à l'existence d'un P.E.B. et repose sur un ensemble de règles définies à l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

La réglementation de l'urbanisation dans les zones considérées vise à organiser l'utilisation des sols dans l'environnement des aérodromes .

Cette organisation n'a pas pour but de stériliser cet environnement, mais d'y interdire ou limiter la constructions de logements et dans une moindre mesure des équipements publics ou collectifs, dans l'intérêt même des populations. A l'inverse, les commerces et les activités industrielles ou artisanales sont autorisées.

Ainsi qu'il est déjà écrit dans la section 1.2. du présent rapport de présentation, il est à noter que **toutes les constructions qui sont autorisées dans les zones de bruit doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation.**

Par ailleurs le **contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans les zones de bruit définies par le PEB comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.**

Il doit être encore rappelé que dans toutes les zones de bruit de l'aérodrome, **la rénovation , la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes sont admises dès lors qu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances**.

4.2.1 Le périmètre concerné

Le PPEB couvre 19 communes :

- BAILLEUL-SUR-THERAIN
- BEAUVAIS
- BONLIER
- BONNIERES
- BRESLES
- LE FAY-SAINT-QUENTIN
- FOUQUENIES
- FOUQUEROLLES
- HERCHIES
- HERMES
- LAVERSINES
- MILLY-SUR-THERAIN
- LA NEUVILLE-EN-HEZ
- NIVILLERS
- ROCHY-CONDE
- THERDONNE
- TILLE
- TROISSEREUX
- VELENNES

4.2.2 Analyse des courbes (estimation du nombre de personnes et constructions présentes)

Il ressort de la lecture des courbes de bruit A, B, C et D du PPEB les éléments suivants *(Nota bene : la source des calculs de bâtiments déjà présents dans les zones de bruit provient de la couche "Bâti" de la BD TOPO© IGN 2010. Les comptages ont été opérés par requête éxécutée sous le logiciel MAPINFO, après superposition des fichiers numérisés des courbes de bruit de l'aérodrome).*

La zone A (à l'intérieur de la courbe Lden 70) est incluse totalement dans l'emprise de l'aérodrome, à l'exception d'un débord marginal sur des terres agricoles. 1 seule construction est recensée partiellement en zone A sur la commune de Tillé, et située dans l'emprise de l'aérodrome.

La zone B (contenue entre la courbe Lden 70 et la courbe Lden 62) s'étend sur une longueur proche de 8 kilomètres et sur une largeur variant de 400 mètres à 1,6 kilomètres. Elle couvre 6 communes, Beauvais, Tillé, Nivillers, Laversines, Therdonne et Troissereux. **108 constructions sont recensées en zone B**, dont 85 à Tillé, 18 à Beauvais et 5 à Troissereux. 24 des 108 constructions identifiées correspondent à des bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux.

La zone C (contenue entre la courbe Lden 62 et la courbe Lden 56) couvre un territoire s'étendant sur 13,5 kilomètres de longueur et une largeur variant de 250 mètres à 3,5 kilomètres. 7 communes sont touchées par la zone C : Beauvais, Tillé, Fouquerolles, Nivillers, Laversines, Therdonne et Troissereux. **348 constructions sont recensées en zone C**, dont 166 à Tillé, 81 à Troissereux, 101 à Beauvais. 28 des 348 constructions identifiées correspondent à des bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux.

La zone D (contenue entre la courbe Lden 56 et la courbe Lden 50) couvre un territoire s'étirant sur près de 30 kilomètres de long et variant en largeur de 250 mètres à 8 kilomètres. Les 19 communes du PPEB sont évidemment touchées par la zone D. **2246 constructions sont recensées en zone D**, dont 100 correspondent à des bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux, 14 à des salles de sports et 6 à des locaux administratifs. Le tableau ci dessous donne la ventilation par communes. Les communes non reprises au tableau ne comptent aucun bâtiment recensé en zone D.

INSEE	COMMUNE	Constructions en zoneD
60057	BEAUVAIS	490
60103	BRESLES	23
60230	LE FAY-SAINT-QUENTIN	9
60250	FOUQUENIES	1
60251	FOUQUEROLLES	158
60310	HERCHIES	12
60355	LAVERSINES	417
60403	MILLY-SUR-THERAIN	449
60461	NIVILLERS	75
60542	ROCHY-CONDE	11
60628	THERDONNE	2
60639	TILLE	233
60646	TROISSEREUX	366

En synthèse, il peut être estimé que 2 700 constructions sont comprises aujourd'hui dans les zones de bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé qui s'étendent sur un périmètre de 19 communes. Environ 2 500 de ces constructions correspondent à des locaux résidentiels et quelques équipements accueillant du public. **A raison de 2 à 3 occupants en moyenne par ménage, la population concernée peut être estimée entre 5 000 et 7 500 personnes**.

Toutefois, il est à noter que seule une centaine de constructions sont recensées dans les zones de bruit fort pour une population estimée à moins de 300 personnes. Très majoritairement, l'urbanisation ne s'est donc pas développée dans les zones de bruit fort de l'aérodrome et à plus de 95 % le public touché est situé dans des zones de bruit modéré ou faible.

Par ailleurs, il doit être rappelé que l'hôpital de Beauvais est situé totalement en dehors de l'emprise du PEB, ainsi que la clinique du Parc Saint Lazare. Aucune maison de retraite publique ou privée existante dans les communes couvertes par le PEB n'est comprise dans les zones de bruit de l'aérodrome.

Quant aux établissements d'enseignement, **seule une petite partie nord du Campus de l'Institut Lassalle est située dans la zone D du PEB**, le reste des bâtiments étant situé au dehors. Il en est de même de l'antenne universitaire de l'Université de Picardie Jules Verne, qui, située en centre-ville de Beauvais, n'est pas touchée par les zones de bruit. Les lycées du territoire sont eux aussi implantés hors de l'emprise du PEB. Quant aux collèges, aucun n'est compris dans les limites du PEB, **à l'exception de l'établissement Georges Sand à Beauvais qui est intégralement compris en zone D du PEB et accueille un peu plus de 500 élèves, pour près de 40 enseignants**. Enfin, sur 14 communes du PEB, les

écoles se trouvent en dehors des zones de bruit de l'aérodrome. **Il en va différemment dans les communes de Milly-sur-Thérain, Fouquerolles, Laversines, Tillé et Troissereux, où les écoles sont situées en zone D du PEB.**

4.2.3 Impact du projet de PEB sur l'urbanisation des communes concernées : examen de la compatibilité des documents d'urbanisme

Pour mémoire, conformément à l'article L147-1 du code de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans d'occupation des sols et les cartes communales doivent être compatibles avec les dispositions du plan d'exposition au bruit.

En pratique, la compatibilité s'apprécie au regard de deux critères. D'une part, il ne doit pas être inscrit de zone d'extension de l'urbanisation à vocation d'habitat dans les zones A, B et C du PEB. D'autre part, il ne doit pas être programmé de réalisation d'équipements publics ou collectifs en zones A et B sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

Sur les 19 communes du PEB, 17 sont dotées d'un document d'urbanisme, les deux autres étant en train de se doter pour l'une d'un plan local d'urbanisme et pour l'autre d'une carte communale. Des fiches d'analyse sont jointes ci-après dans le rapport de présentation qui détaillent la situation commune par commune.

De l'analyse des documents locaux d'urbanisme, il ressort que les communes peuvent être classées en 4 catégories :

- celles où l'impact du PEB est nul, les zones de bruit ne couvrant pas les parties urbanisées de la commune ;
- celles où l'impact est faible, la seule zone de bruit couvrant le périmètre des parties habitées de la commune correspondant à la zone D qui ne génère aucune interdiction de construire ;
- celles où l'impact est fort, les zones de bruit B ou C générant des interdictions de construire venant couvrir partiellement des parties habitées de la commune ;
- celles où l'impact est très fort, les zones de bruit B et C venant couvrir, outre des parties habitées, des secteurs ayant vocation à être urbanisés à vocation d'habitat.

Dans le cas présent, pour 8 communes, l'impact du PEB sur le document d'urbanisme peut être regardé comme nul. Il s'agit de Bailleul-sur-Thérain, Bonlier, Bonnières, Fouquenies, Hermes, La Neuville-en-Hez, Therdonne, Velennes.

Pour 8 autres communes, l'impact peut être regardé comme faible. Il s'agit de Bresles, Herchies, Laversines, Le Fay-Saint-Quentin, Fouquerolles, Milly-sur-Thérain, Nivillers, Rochy-Condé.

Pour 1 commune, Beauvais, **l'impact peut être regardé comme fort.**

Enfin, s'agissant de Tillé et Troissereux, l'impact du PEB peut être regardé comme très fort en raison de la présence de zones d'urbanisation future à vocation d'habitat dans le périmètre de la zone C de l'aérodrome.

Fiche n° 1 : Commune de Bonnières

Population en 2008 : 168

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

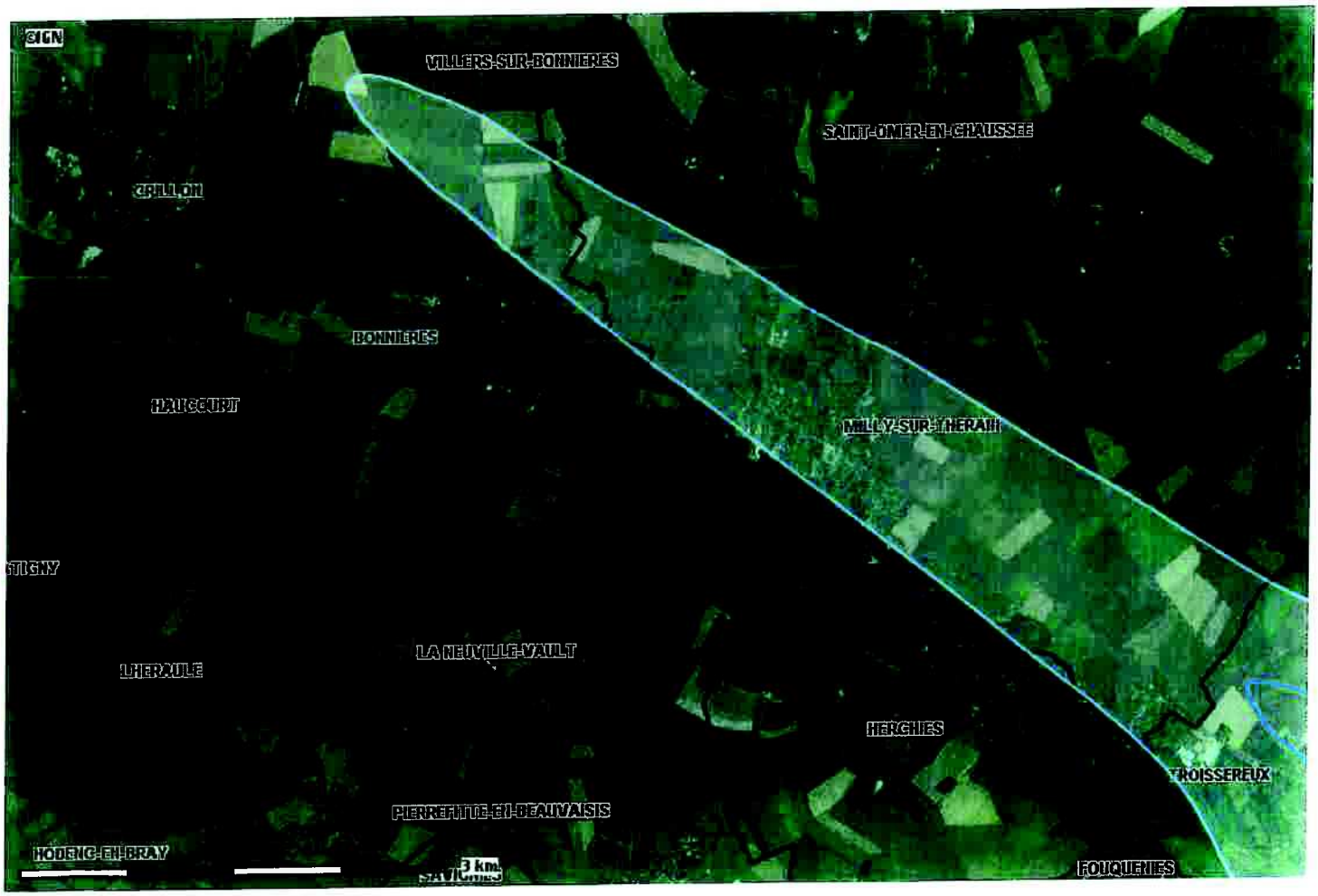
Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 20/12/1991**

Révision en cours : OUI

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Bonnières est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Les terrains concernés correspondent à des espaces situés à l'écart des parties bâties du village et classés en zone NC à vocation agricole et ND à vocation naturelle du document d'urbanisme de la commune. Ainsi, le plan d'occupation des sols apparaît comme plus sévère que le PEB et bloque toute extension de l'urbanisation dans les zones de bruit de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Au demeurant, celles-ci présentent un impact nul sur le développement de la commune de Bonnières tant l'affectation agricole et naturelle des terrains concernés par la zone D n'a pas vocation à être remise en cause.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan d'occupation des sols peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 2 : Commune de Milly-sur-Thérain

Population en 2008 : 1682

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

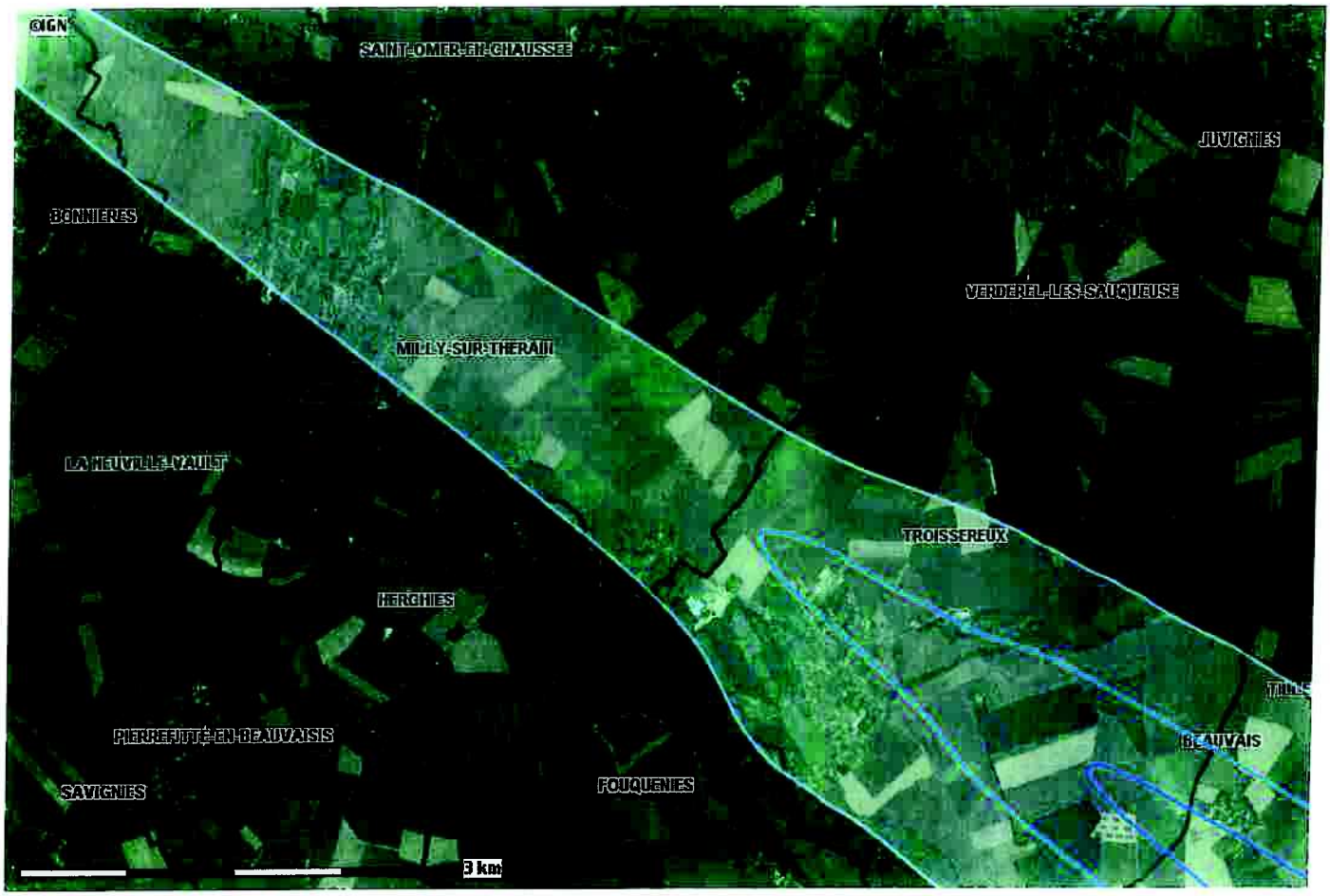
Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme **Date : approuvé le 22/04/2010**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Milly-sur-Thérain est touchée par zone D du PEB. Outre des espaces naturels et agricoles, la zone D couvre la majorité des parties bâties du village ainsi que les zones d'urbanisation future 1AUm et 2AUm. L'impact du PPEB n'est donc pas nul sur l'urbanisation mais il ne remet pas en cause les orientations retenues dans le PLU pour le développement de Milly-sur-Thérain dans la mesure où les constructions sont autorisées en zone D sous réserve de faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. L'attention des élus et de la population devra être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.

Au final, **le PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 3 : Commune de Herchies

Population en 2008 : 616

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

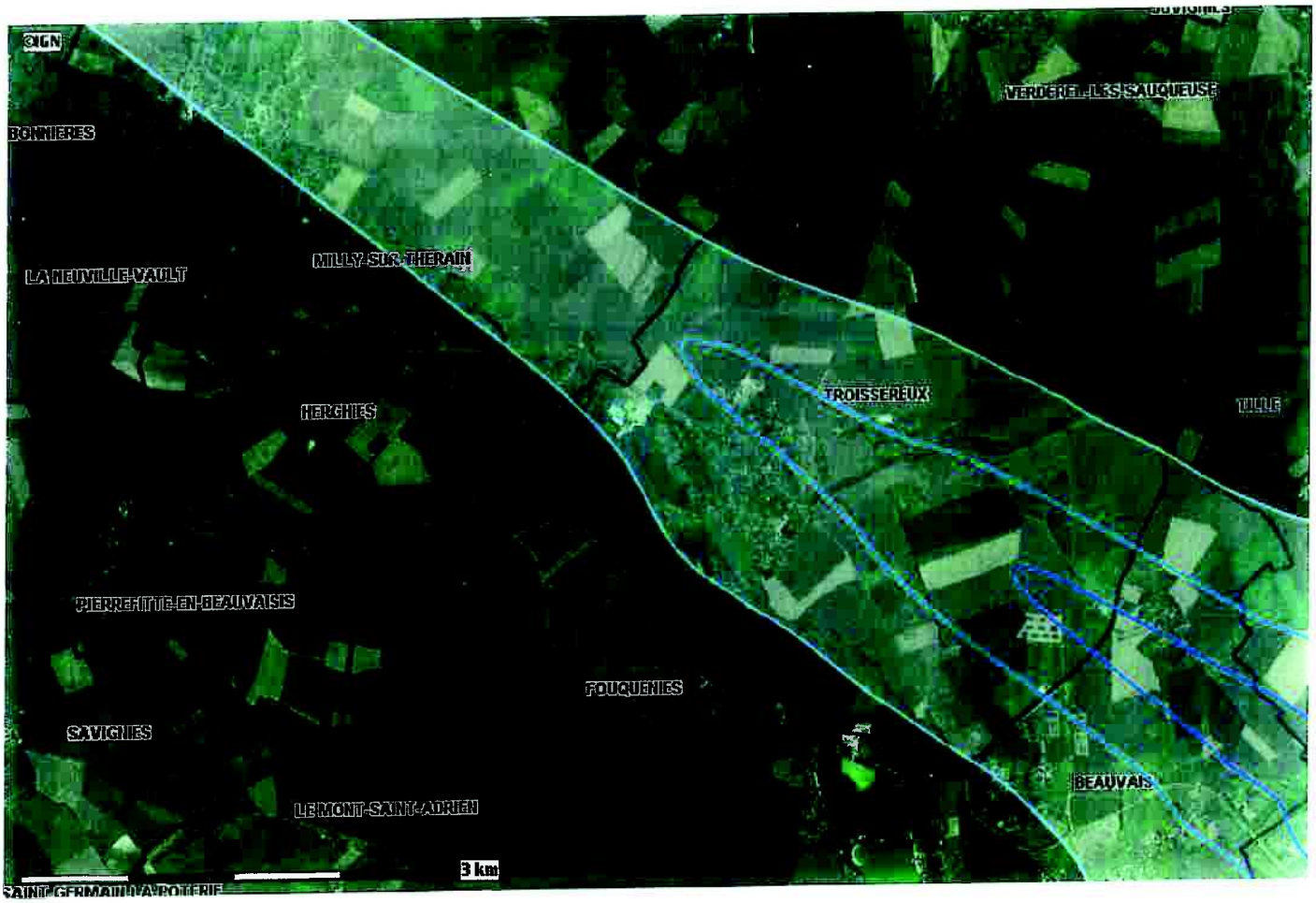
Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 23/02/2001**

Révision en cours : OUI

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Herchies est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Pour une partie, les terrains concernés correspondent à un espace naturel classé en zone ND non constructible par le plan d'occupation des sols, et pour l'autre à un espace bâti classé en zone urbaine UC par le POS au sein duquel les possibilités d'extension de l'urbanisation sont inexistantes. L'impact de la zone D sur l'urbanisation de Herchies, au delà de la faible superficie de la commune touchée par la zone de bruit, apparaît nul pour les terrains inconstructibles et faible pour les terrains déjà bâtis. Pour ces derniers, l'attention des élus et de la population devra surtout être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.

Au final, le **PEB et le plan d'occupation des sols peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 4 : Commune de Troissereux

Population en 2008 : 1186

Zone concernées par le PPEB : zone B (Lden 62) zone C (Lden 56) et zone D (Lden50)

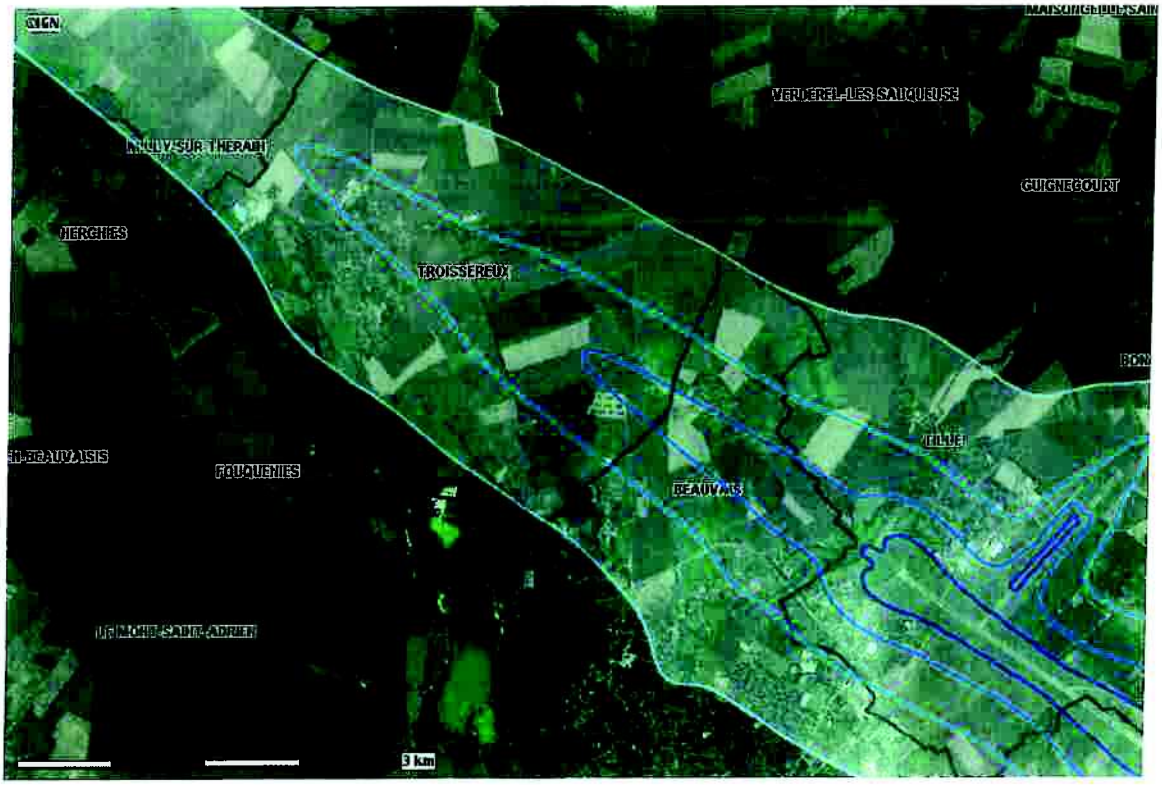
Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols Date : approuvé le 20/06/1986

Révision en cours : OUI

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Troissereux est touchée par les zones B et C du PEB dans lesquelles sont interdites les constructions à usage d'habitation sous réserve des exceptions visées à l'article L147-5 du code de l'urbanisme. S'agissant de la zone B, les terrains concernés correspondent à des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village et classées en zone agricole NC inconstructible. Mais pour la zone C, elle couvre une grande partie du village ainsi que deux grandes zones d'urbanisation future à vocation d'habitat, dites « Les Montiers » et « Le Chène », qui ne pourront pas être aménagées une fois le PEB rendu applicable. Sur ce point, **l'impact du document doit donc être regardé comme très fort et le plan d'occupation des sols de Troissereux n'est pas compatible avec le PEB révisé**. Il est à noter que le POS est en cours de révision et que la commune pourra dans ce cadre se mettre en conformité avec le PEB.

Enfin, la commune est couverte par la zone D du PEB, à la fois dans ses espaces agricoles et naturels et dans les parties bâties du village qui ne sont pas couvertes par la zone C. Mais l'impact de la zone D est plus faible sur le développement de la commune dans la mesure où les constructions sont autorisées en zone D sous réserve de faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. L'attention des élus et de la population devra être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.



Fiche n° 5 : Commune de Fouquenies

Population en 2008 : 473

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

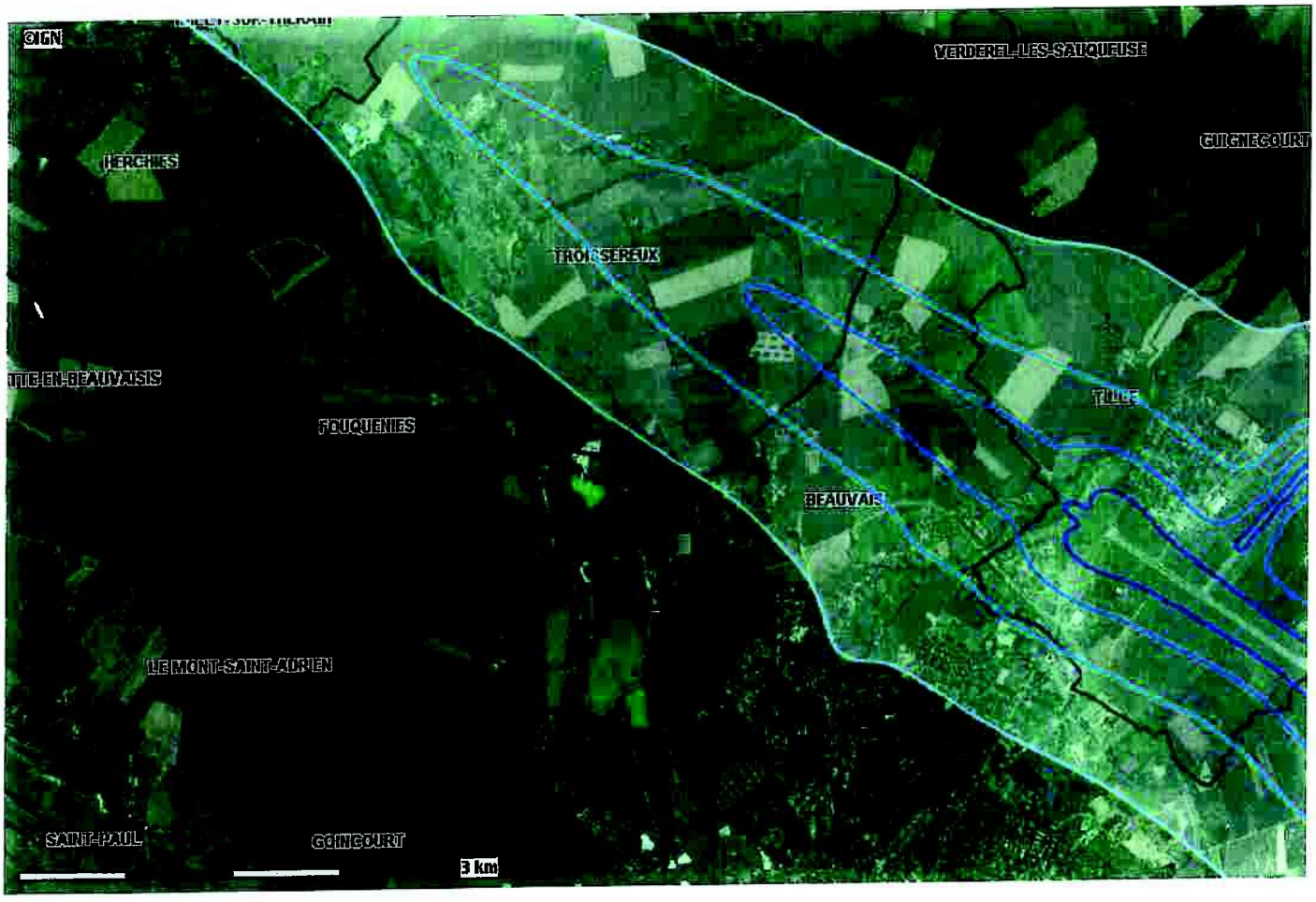
Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 18/02/1997**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Fouquenies est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Les terrains concernés correspondent à des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village et classées en zone agricole NC du POS. Ainsi, le plan d'occupation des sols apparaît comme plus sévère que le PEB et bloque toute extension de l'urbanisation dans les zones de bruit de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Au demeurant, celles-ci présentent un impact nul sur le développement de la commune de Fouquenies tant l'affectation agricole des terrains concernés par la zone D n'a pas vocation à être remise en cause.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan d'occupation des sols peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 6 : Commune de Bonlier

Population en 2008 : 387

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

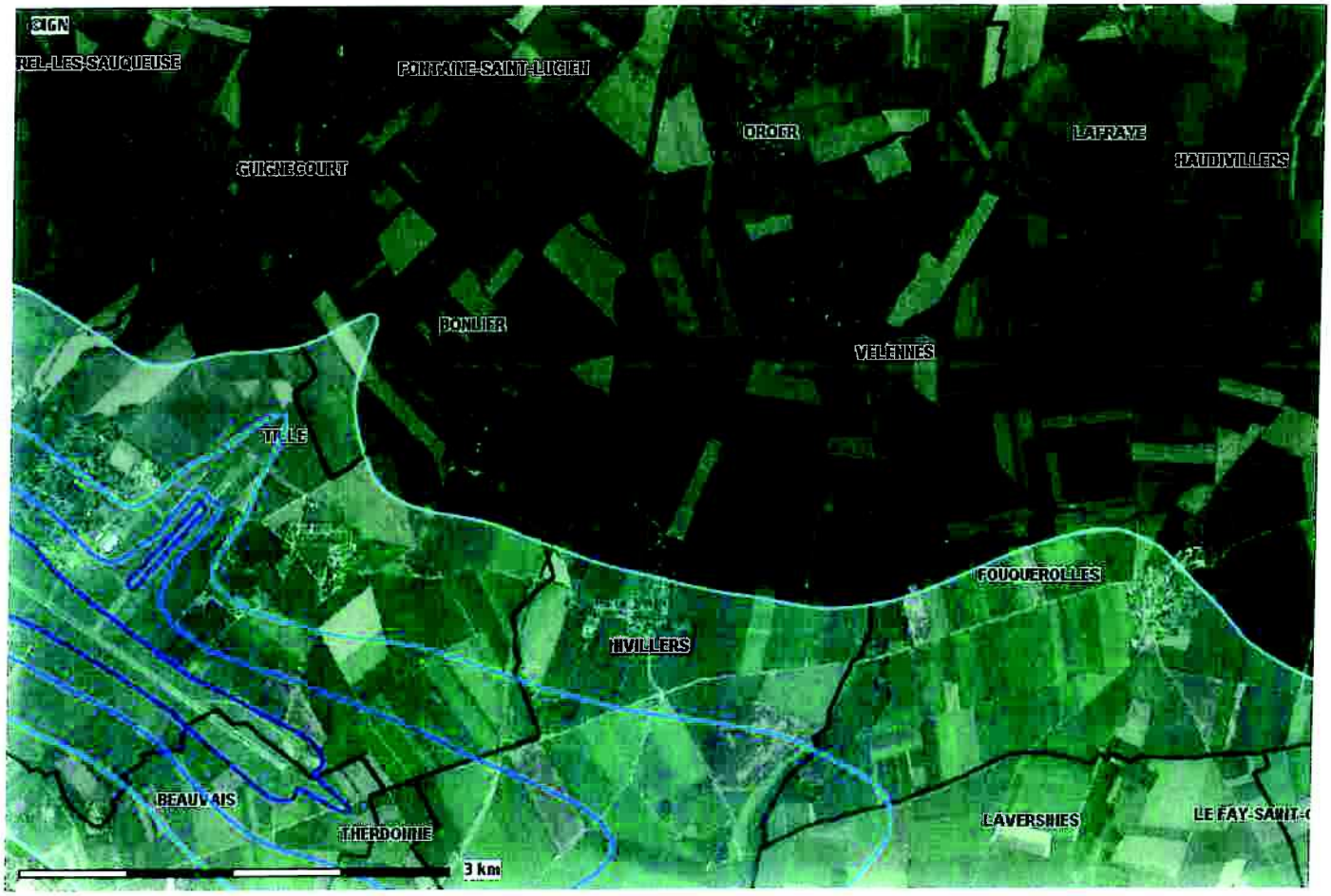
Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme **Date : approuvé le 29/02/2008**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Bonlier est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Les terrains concernés correspondent à des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village et classées en zone agricole A du PLU. Ainsi, le plan d'urbanisme de la commune apparaît comme plus sévère que le PEB et bloque toute extension de l'urbanisation dans les zones de bruit de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Au demeurant, celles-ci présentent un impact nul sur le développement de la commune de Bonlier tant l'affectation agricole des terrains concernés par la zone D n'a pas vocation à être remise en cause.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 7 : Commune de Tillé

Population en 2008 : 1090

Zone concernées par le PEB : zone A (Lden 70) zone B (Lden 62) zone C (Lden 56) et zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme **Date : approuvé le 04/06/2008**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Tillé est touchée par la zone A du PEB, celle de plus fort bruit, qui reste principalement contenue dans l'enceinte aéroportuaire et déborde à la marge sur des espaces agricoles ou naturels. Elle est aussi et surtout touchée par les zones B et C du PEB dans lesquelles sont interdites les constructions à usage d'habitation sous réserve des exceptions visées à l'article L147-5 du code de l'urbanisme. Or, les deux zones B et C couvrent une assez grande partie du village. De plus, la zone à urbaniser 1AUh à vocation d'habitat dite « Derrière l'église » est partiellement comprise dans le périmètre de la zone C. Sur ce point, **l'impact du document doit donc être regardé comme très fort et le plan local d'urbanisme de Tille devra intégrer la suppression de cette zone 1AUh pour être rendu compatible avec le PEB révisé**.

Enfin, la commune est couverte par la zone D du PEB, à la fois dans ses espaces agricoles et naturels et dans les parties bâties du village qui ne sont pas couvertes par la zone C. Mais l'impact de la zone D est plus faible sur le développement de la commune dans la mesure où les constructions sont autorisées en zone D sous réserve de faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. L'attention des élus et de la population devra être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.



Fiche n° 8 : Commune de Beauvais

Population en 2008 : 56 382

Zone concernées par le PEB : zone A (Lden 70) zone B (Lden 62) zone C (Lden 56) et zone D (Lden50)

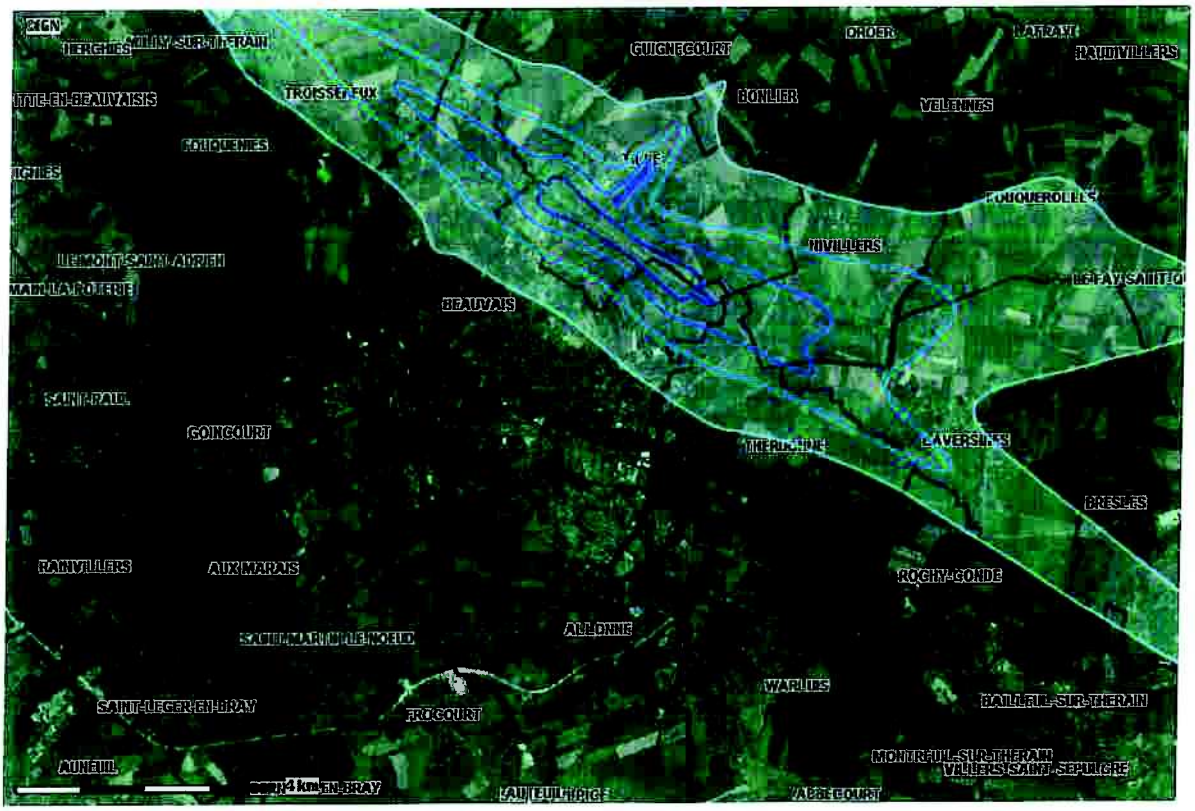
Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme **Date : approuvé le 12/07/2007**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Beauvais est touchée par la zone A du PEB, celle de plus fort bruit, qui déborde à la marge sur des espaces agricoles. Elle est aussi touchée par les zones B et C du PEB dans lesquelles sont interdites les constructions à usage d'habitation sous réserve des exceptions visées à l'article L147-5 du code de l'urbanisme. S'agissant des secteurs habités, les zones B et C couvrent le hameau de Plouy Saint Lucien, et les dernières maisons de la rue de Villers Saint Lucien. Il est à noter que certaines des terres aujourd'hui agricoles couvertes par les zones B et C ont vocation à être urbanisées, dans le cadre de l'extension de la zone d'activité du Haut-Villé. La présence d'activités dans les zones de bruit de l'aérodrome étant admis par la loi, ce point n'est pas de nature à remettre en cause les orientations du PLU. **Si l'impact du PEB est fort, le PLU révisé en 2007 doit être regardé comme compatible.**

Enfin, la commune est couverte par la zone D du PEB, à la fois dans ses espaces agricoles et naturels et dans les parties bâties du nord de la ville qui ne sont pas couvertes par la zone C. Mais l'impact de la zone D est plus faible sur le développement de Beauvais dans la mesure où les constructions sont autorisées en zone D sous réserve de faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. L'attention des élus et de la population devra être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.



Fiche n° 9 : Commune de Nivillers

Population en 2008 : 235

Zone concernées par le PEB : zone B (Lden 62) zone C (Lden 56) et zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 22/05/1987**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Nivillers est touchée par les zones B et C du PEB dans lesquelles sont interdites les constructions à usage d'habitation sous réserve des exceptions visées à l'article L147-5 du code de l'urbanisme. Toutefois les terrains concernés correspondent à des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village, traversées par l'autoroute A16, et classées en zone agricole NC du POS au sein de laquelle sont interdites les extensions de l'urbanisation. Ainsi, pour les zones B et C, le POS assure déjà un niveau de protection plus sévère que le PEB.

Quant à la zone D du PEB qui touche aussi la commune, outre des espaces naturels et agricoles, elle couvre la majorité des parties bâties du village ainsi que deux zones d'urbanisation future. L'impact du PEB n'est donc pas nul sur l'urbanisation mais il ne remet pas en cause les orientations retenues dans le POS pour le développement de Nivillers dans la mesure où les constructions sont autorisées en zone D sous réserve de faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. L'attention des élus et de la population devra être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.

Au final, le **PEB et le POS peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 10 : Commune de Therdonne

Population en 2008 : 926

Zone concernées par le PEB : zone B (Lden 62) zone C (Lden 56) et zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 19/07/2005

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Therdonne est touchée par les zones B et C du PEB dans lesquelles sont interdites les constructions à usage d'habitation sous réserve des exceptions visées à l'article L147-5 du code de l'urbanisme. Toutefois les terrains concernés correspondent à des espaces non urbanisés situés à l'écart du village et classés soit en zone agricole A du plan local d'urbanisme pour la plupart, soit en zone urbaine UZ pour les terrains d'emprise de l'autoroute A16, toutes zones au sein desquelles sont interdites les extensions de l'urbanisation. Ainsi, pour les zones B et C du PEB, le PLU assure déjà un niveau de protection plus sévère que le PEB.

Quant à la zone D du PEB qui touche aussi la commune, elle couvre les mêmes zones inconstructibles A, N et UZ du PLU.

Au final, le PEB présente un impact nul sur le développement de la commune de Therdonne tant l'affectation agricole et naturelle des terrains concernés par les zones B, C et D n'a pas vocation à être remise en cause. Dans ces conditions, **le PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 11 : Commune de Velennes

Population en 2008 : 259

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 27/03/2002**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Velennes est tangentée à l'extrémité sud de son territoire par la limite extérieure du périmètre de la zone D du PEB de Beauvais-Tillé.

Dans un souci de sécurité juridique, et pour éviter tout débat sur « l'épaisseur du trait », il a été retenu d'intégrer la commune de Velennes dans la liste des communes concernées par le PEB. Toutefois, l'impact sur l'urbanisation du village doit y être considéré comme nul.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan d'occupation des sols peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 12 : Commune de Fouquerolles

Population en 2008 : 270

Zone concernées par le PEB : zone C (Lden 56) et zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme en élaboration **Date : prescrit le 21/01/2011**

Révision en cours : non concernée

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Fouquerolles n'est pas actuellement dotée d'un document d'urbanisme. Le développement y de l'urbanisation est donc actuellement géré par ce qu'il est d'usage d'appeler le règlement national d'urbanisme (RNU) codifié dans le code de l'urbanisme. En résumé, seuls sont constructibles les terrains situés dans les parties actuellement urbanisées de la commune.

Dans ces conditions, l'impact du PEB est faible sur la commune. En effet, les terrains agricoles concernés par le périmètre de la zone C du PEB au sud de la commune sont déjà inconstructibles en application de l'article L111-1-2 du code de l'urbanisme. Quant à la zone D du PEB qui couvre la quasi totalité des zones urbanisées de la commune, elle ne génère pas d'interdiction de construire dans les dents de creuse ou ilôts libres du village mais oblige à respecter une obligation d'isolation acoustique des constructions neuves. RNU et article L147-5 du code de l'urbanisme se combinent donc sans difficulté d'application particulière, l'attention des élus et de la population devant être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.

En conclusion, **le plan local d'urbanisme en cours d'élaboration devrait intégrer les périmètres du PEB sans que cela influe sur le développement de Fouquerolles.**



Fiche n° 13 : Commune de Laversines

Population en 2008 : 1188

Zone concernées par le PEB : zone B (Lden 62) zone C (Lden 56) et zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols Date : approuvé le 12/06/1997

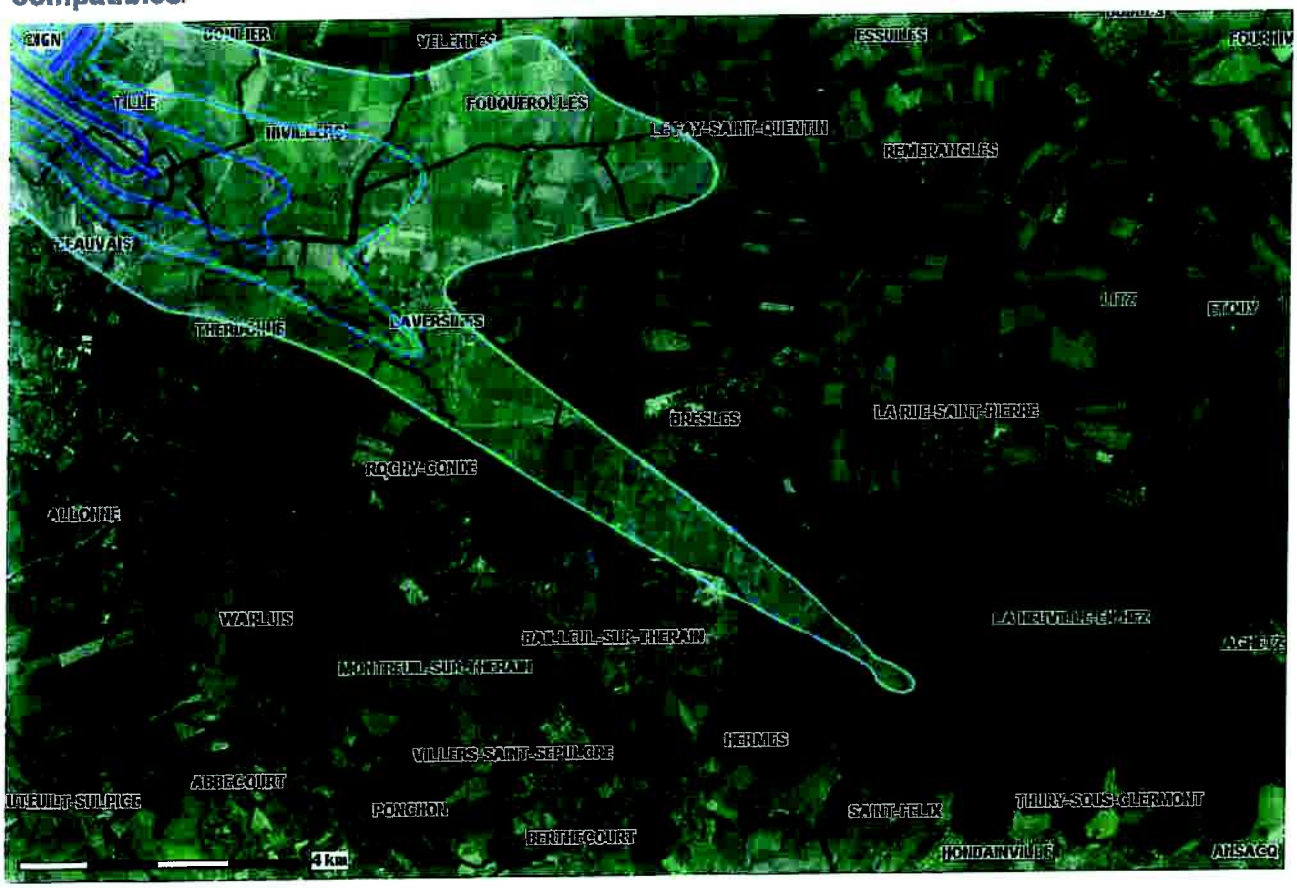
Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Laversines est touchée par les zones B et C du PEB dans lesquelles sont interdites les constructions à usage d'habitation sous réserve des exceptions visées à l'article L147-5 du code de l'urbanisme. Toutefois les terrains concernés correspondent à des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village et classées en zones agricole et naturelle du POS au sein de laquelle sont interdites les extensions de l'urbanisation. Ainsi, pour les zones B et C, le POS assure déjà un niveau de protection plus sévère que le PEB.

Par ailleurs, la commune est couverte par la zone D du PEB, à la fois dans ses espaces agricoles et naturels et sur presque la totalité des parties bâties du village. Mais l'impact de la zone D est faible sur le développement de la commune dans la mesure où les constructions sont autorisées en zone D sous réserve de faire l'objet de mesures d'isolation acoustique. L'attention des élus et de la population devra être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan d'occupation des sols peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 14 : Commune de Rochy-Condé

Population en 2008 : 867

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 10/11/2000**

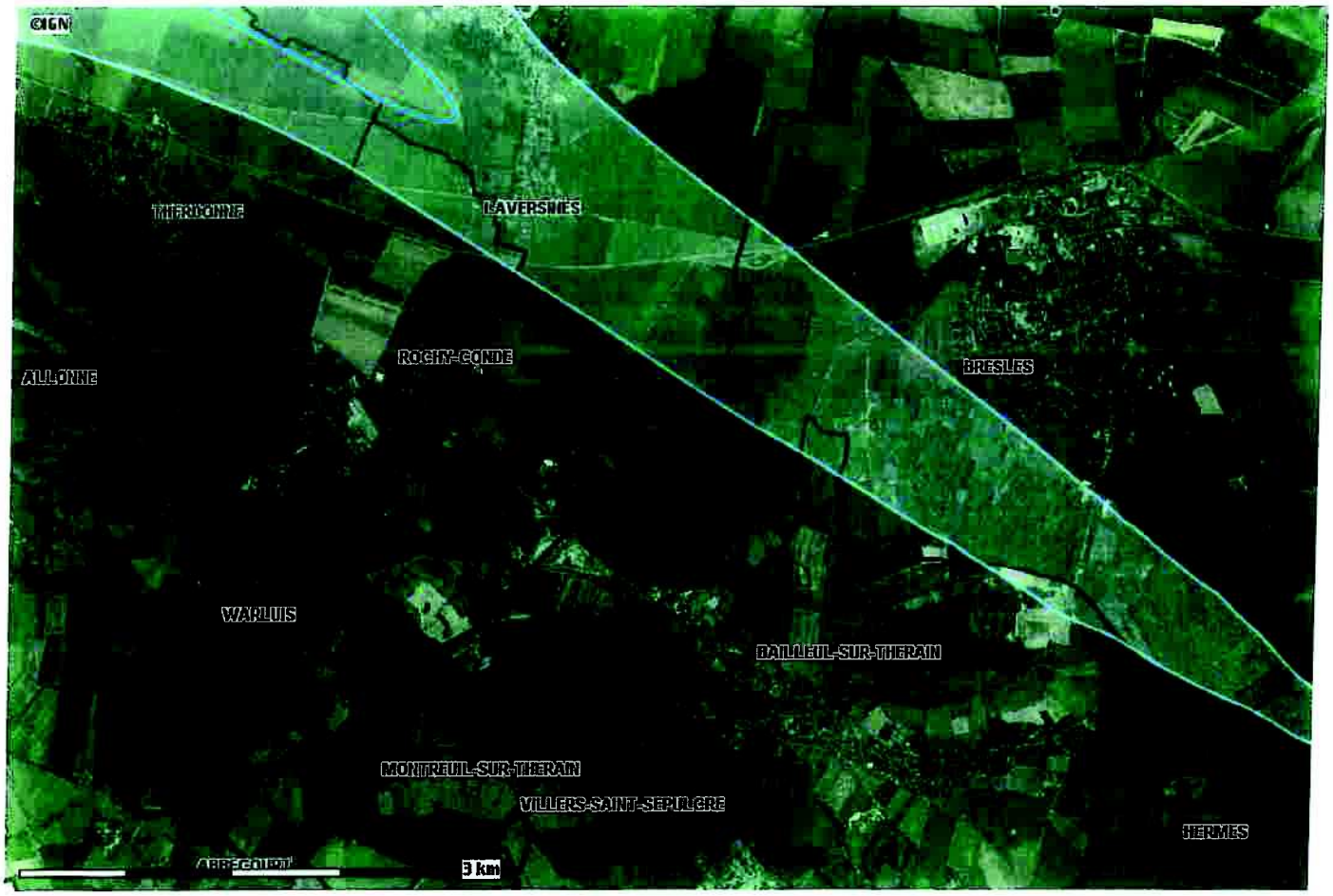
Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Rochy-Condé est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Les terrains concernés correspondent principalement à des terres agricoles classées en zone agricole inconstructible par le document d'urbanisme ainsi qu'à un petit espace naturel classé en zone ND elle aussi inconstructible. Il est à noter la présence de quelques constructions regroupées dans un écart d'urbanisation situé en limite communale, classé en zone NB du POS. Ce secteur n'est pas dimensionné dans le document d'urbanisme pour accueillir un développement de l'urbanisation. Ainsi, l'impact du PEB sur le développement du village apparaît comme faible.

En conclusion, le **PEB et le plan d'occupation des sols peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 15 : Commune de Le Fay-Saint-Quentin

Population en 2008 : 532

Zone concernées par le PEB : zone D (Ldev50)

Document d'urbanisme : Carte communale en élaboration **Date : prescrite le 20/05/2009**

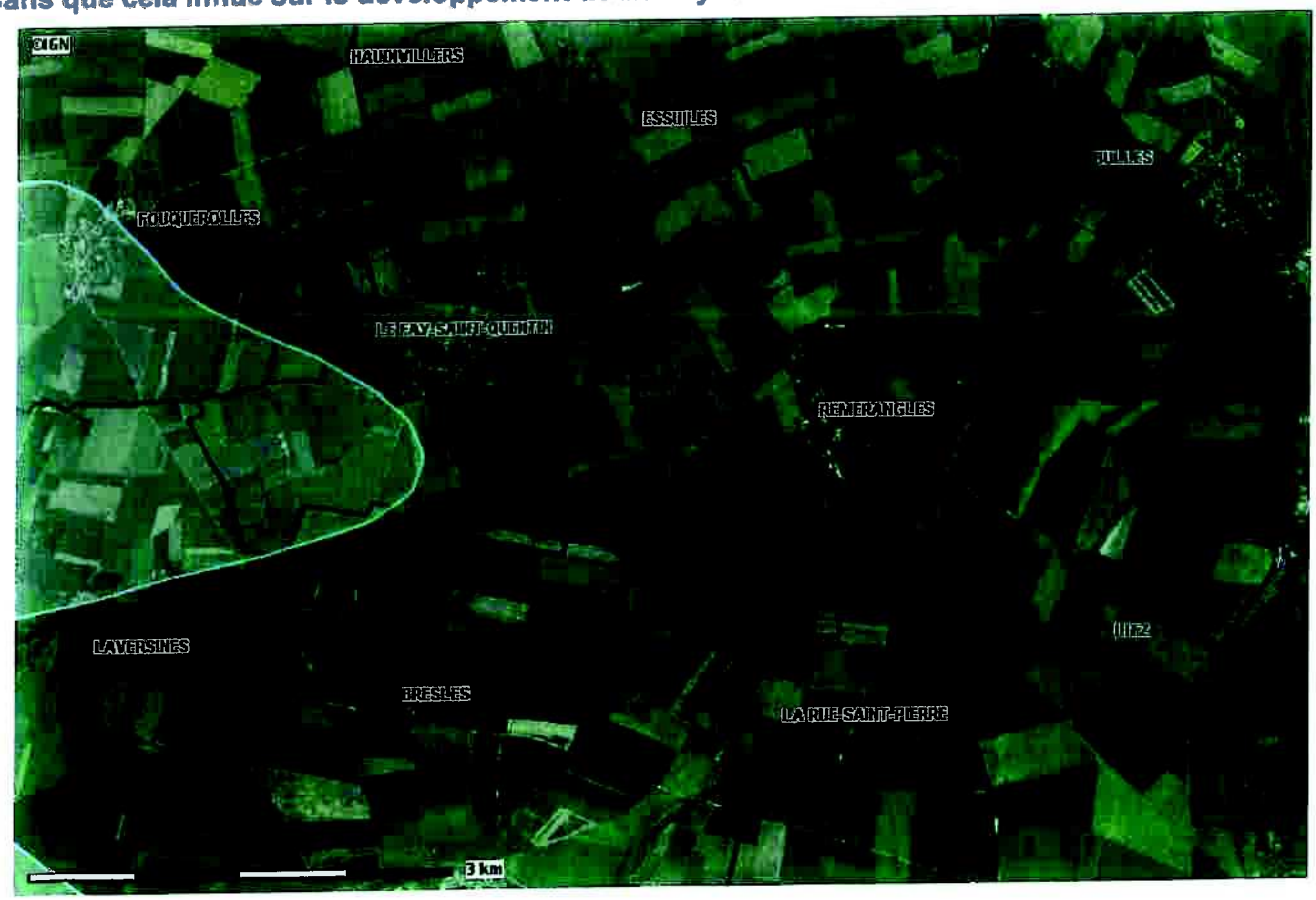
Révision en cours : non concernée

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Le Fay-Saint-Quentin n'est pas actuellement dotée d'un document d'urbanisme. Le développement y de l'urbanisation est donc géré par ce qu'il est d'usage d'appeler le règlement national d'urbanisme (RNU) codifié dans le code de l'urbanisme. En résumé, seuls sont constructibles les terrains situés dans les parties actuellement urbanisées de la commune.

Dans ce contexte, l'impact du PEB est faible sur la commune. La commune de Le Fay-Saint-Quentin est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur. Dans sa quasi totalité, le périmètre de la zone D correspond à des terres agricoles inconstructibles en application de l'article L111-1-2 du code de l'urbanisme. Seul, un petit groupe de quelques habitations en approche du village est inclus dans la zone D. L'attention des élus et de la population devant y être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.

En conclusion, **la carte communale en cours d'élaboration devrait intégrer les périmètres du PEB sans que cela influe sur le développement de Le Fay-Saint-Quentin.**



Fiche n° 16 : Commune de Bresles

Population en 2008 : 4243

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 11/05/2000**

Révision en cours : OUI (révision très avancée, le projet de PLU arrêté a été soumis à enquête publique)

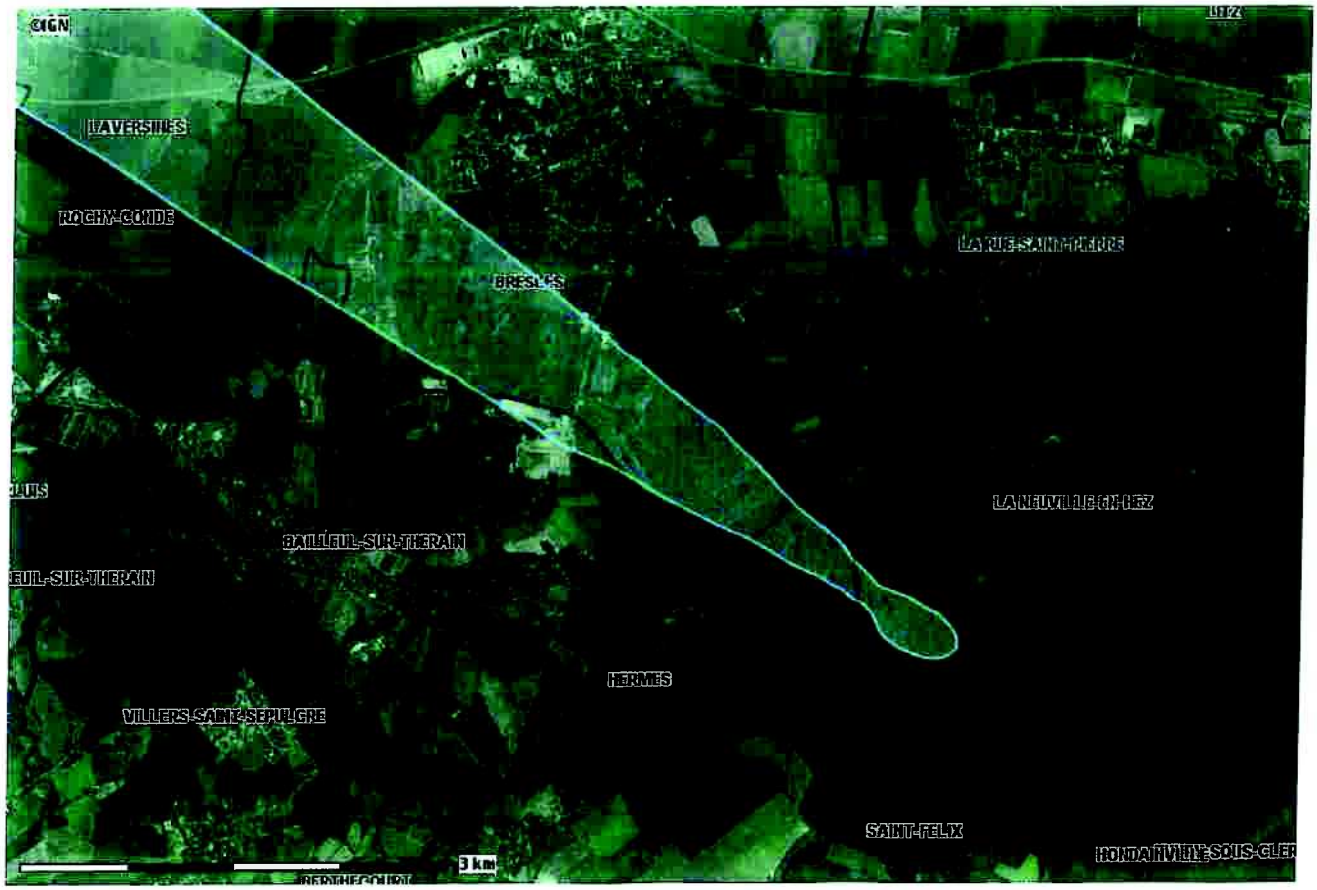
Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Bresles est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Les terrains concernés correspondent pour leur quasi totalité à des espaces naturels classés en zone naturelle N par le projet de plan local d'urbanisme arrêté le 1er juillet 2009 et qui n'ont pas vocation à être urbanisés. Toutefois, il est à noter que la zone d'urbanisation future 1AUh prévue au sud de la commune en prolongement d'un quartier pavillonnaire déjà existant empiète à la marge sur le périmètre de la zone D du PEB.

Cet élément ne remet pas en cause l'orientation de développement retenue puisque la zone D du PEB est constructible sous la condition d'isolement acoustique rappelée plus haut. L'attention des élus et de la population devra y être appelée sur l'obligation d'information des locataires qui figurent à l'article L147-5 *in fine* du code de l'urbanisme.

En conclusion, le **PEB et le PLU devant être prochainement approuvé peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 17 : Commune de Bailleul-sur-Thérain

Population en 2008 : 2148

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 06/07/2001**

Révision en cours : OUI

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Bailleul-sur-Thérain est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Les terrains concernés correspondent à des espaces naturels de la commune classés en zone ND du plan d'occupation des sols ainsi qu'à l'emprise d'un centre d'enfouissement de déchets qui fait l'objet d'un zonage spécifique dans le POS. Il s'agit là de secteurs qui n'ont pas vocation à être urbanisés et en conséquence le document d'urbanisme y est plus sévère que le PEB, y interdisant tout développement de l'habitat. C'est pourquoi l'impact du PEB apparaît nul sur le développement de la commune.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan d'occupation des sols de Bailleul-sur-Thérain peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 18 : Commune de Hermes

Population en 2008 : 2516

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 06/05/1986**

Révision en cours : NON

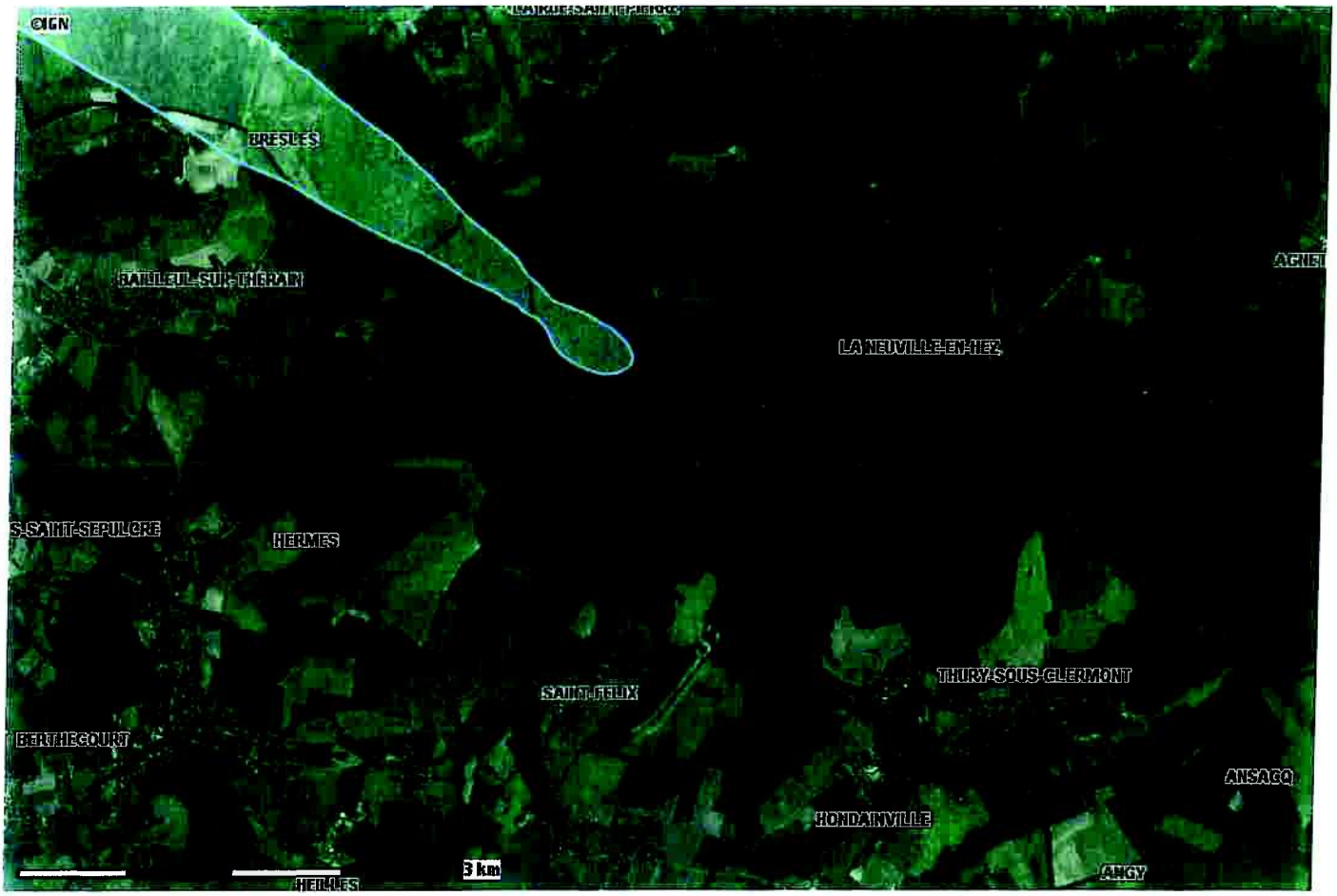
Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Hermes est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Les terrains concernés sont situés en limite nord de la commune et correspondent à des espaces naturels classés en zones NC et ND inconstructibles par le document d'urbanisme de la commune.

L'occupation des sols n'a pas ici vocation à être modifiée et l'impact du PEB est nul sur le développement de la commune.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan d'occupation des sols de Hermes peuvent être regardés comme compatibles**.



Fiche n° 19 : Commune de La Neuville-en-Hez

Population en 2008 : 990

Zone concernées par le PEB : zone D (Lden50)

Document d'urbanisme : Plan d'occupation des sols **Date : approuvé le 25/03/1194**

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de La Neuville-en-Hez est touchée par la zone D du PEB au sein de laquelle les constructions sont autorisées mais soumises à obligation d'isolation acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

Les terrains concernés sont compris dans la forêt de la Neuville-en-Hez et classés en zone naturelle inconstructible ND par le plan d'occupation des sols de la commune. L'urbanisation de ces espaces boisés est exclu et l'impact du PEB est nul sur le développement de la commune.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan d'occupation des sols de La Neuville-en-Hez peuvent être regardés comme compatibles**.



Département Surveillance et Régulation d'Athis-Mons
Division Régulation et Développement durable
Subdivision développement durable

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE 1

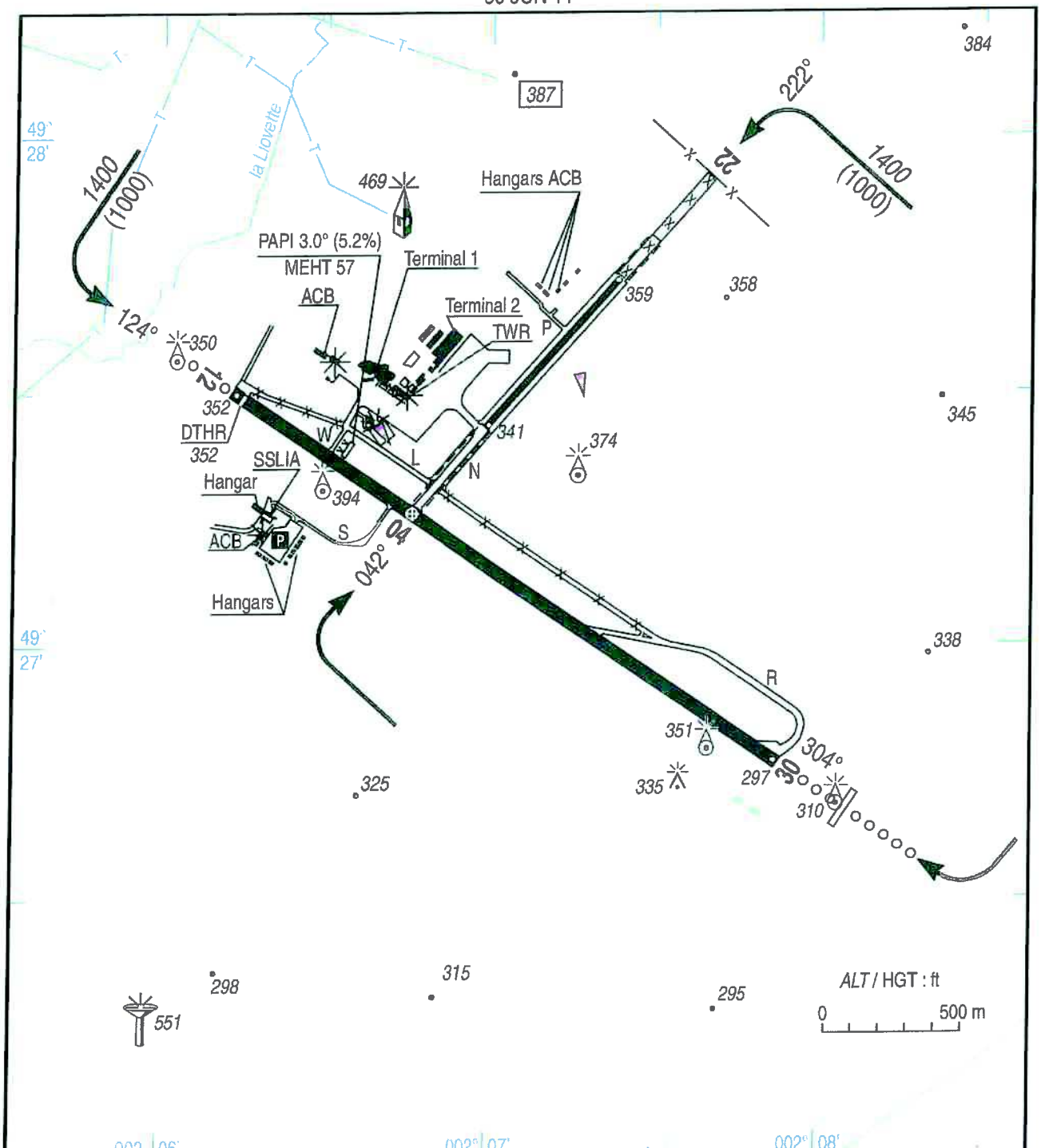
CARTES AERONAUTIQUES

« Spécimen reproduit avec l'autorisation du S.I.A » - Ne pas utiliser pour effectuer un vol

BEAUVAIS TILLE
AD2 LFOB ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

30 JUN 11



RWY	QFU	Dimensions *Dimension*	Nature *Surface*	Résistance *Strength*	TODA	ASDA	LDA
12 30	124 304	2430 x 45	Revêtue *Paved*	45 F/C/W/T	2430 2430	2430 2430	2386 2430
04 22	042 222	708 x 25	Revêtue *Paved*	5.7 t	900 1105	708 1105	708 708

Aides lumineuses :
HI ligne APCH RWY 12/30
HI RWY 12 / 30

Lighting aids :
LIH APCH line RWY 12/30
LIH RWY 12 / 30

© SIA

« Spécimen reproduit avec l'autorisation du S.I.A » - Ne pas utiliser pour effectuer un vol

BEAUVAIS TILLE

Procédures moindre bruit et départs initiaux RWY 12

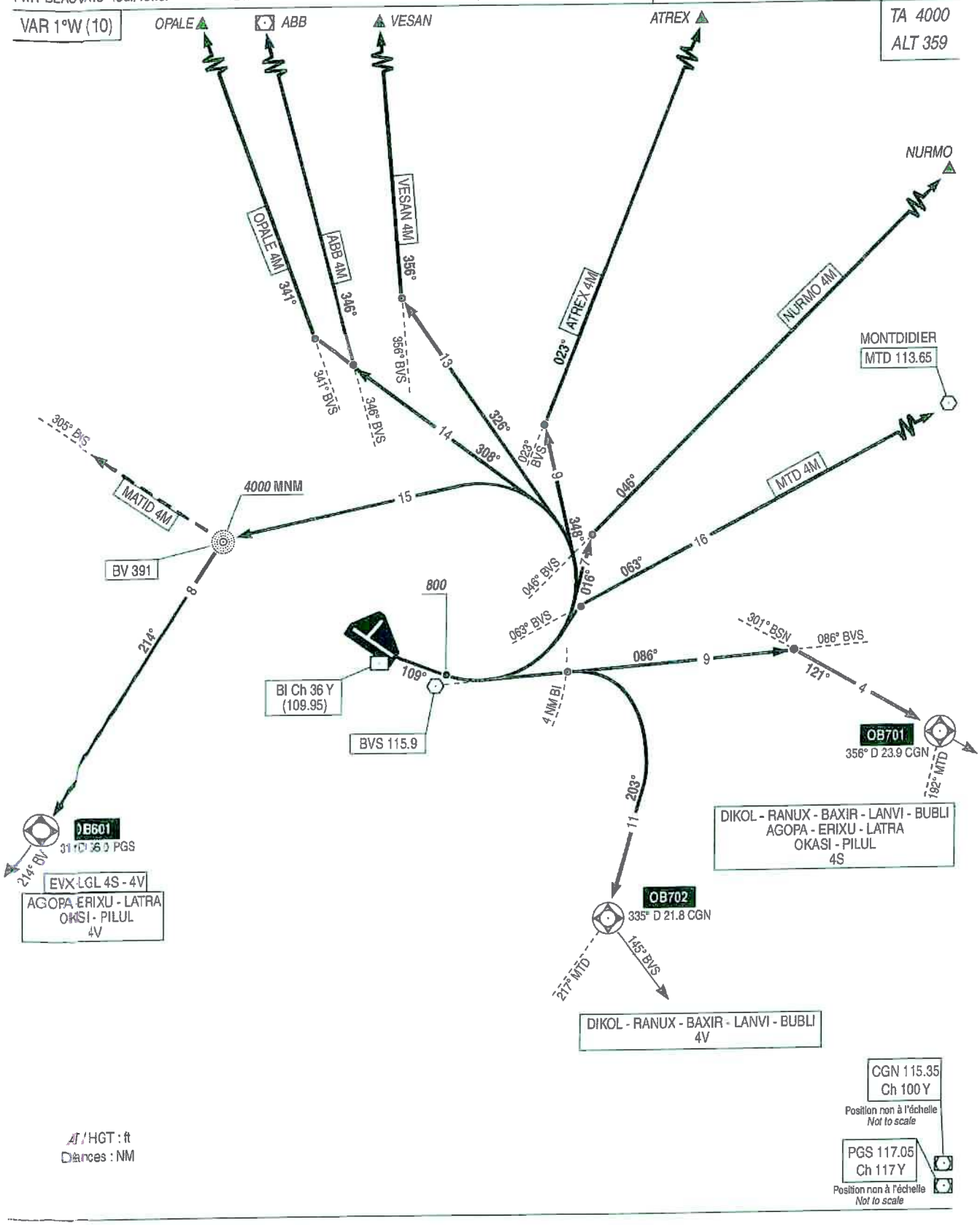
Noise abatement procedures and initial departures RWY 12

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.375
APP BEAUVAIS Approche/*Approach* 119.9
TWR BEAUVAIS Tour/*Tower* 121.4

APP DE GAULLE Départ/*Departure* 124.350 131.2
133.375 126.575(s)
(Voir/*see* AD2 LFPG COM 01)

ACFT à destination de LFOP seulement
Reserved for ACFT to LFOP only



Alt / HGT : ft
Distances : NM

© SIA

« Spécimen reproduit avec l'autorisation du S.I.A » - Ne pas utiliser pour effectuer un vol

BEAUVAIS TILLE

Procédures moindre bruit et départs initiaux RWY 30

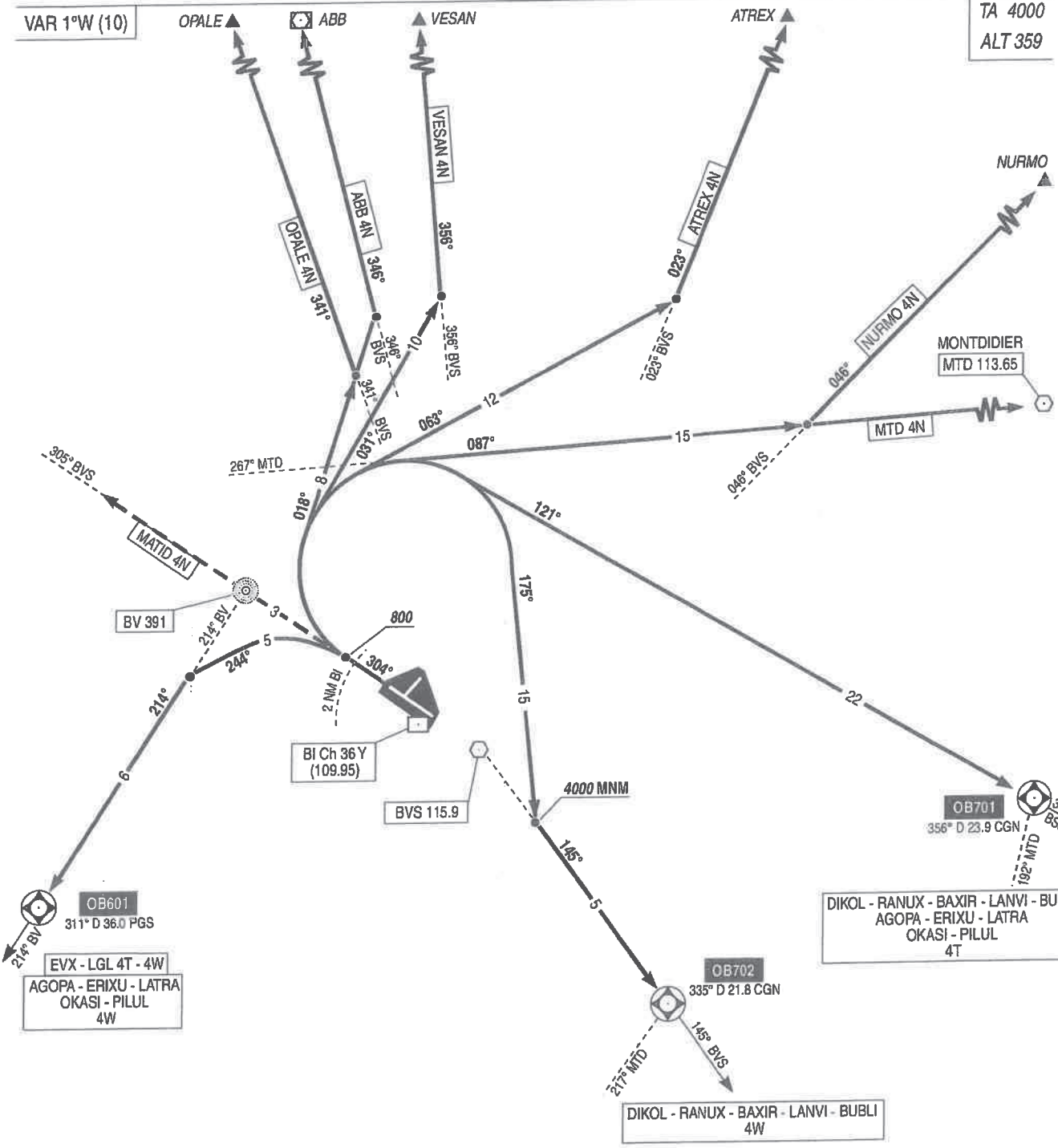
Noise abatement procedures and initial departures RWY 30

(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.375
APP BEAUVAIS Approche/*Approach* 119.9
TWR BEAUVAIS Tour/*Tower* 121.4

APP DE GAULLE Départ/*Departure* 124.350 131.2
133.375 126.575(s)
(Voir/*see* AD2 LFPG COM 01)

ACFT à destination de LFOP seulement
Reserved for ACFT to LFOP only



ALT / HGT : ft
Distances : NM

© SIA

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES

- *Trajectoires de la piste 04*
- *Trajectoires approches et départs de la piste 12*
- *Trajectoires « tour de piste » de la piste 12*
- *Trajectoires de la piste 22*
- *Trajectoires approches et départs de la piste 30*
- *Trajectoires « tour de piste » de la piste 30*



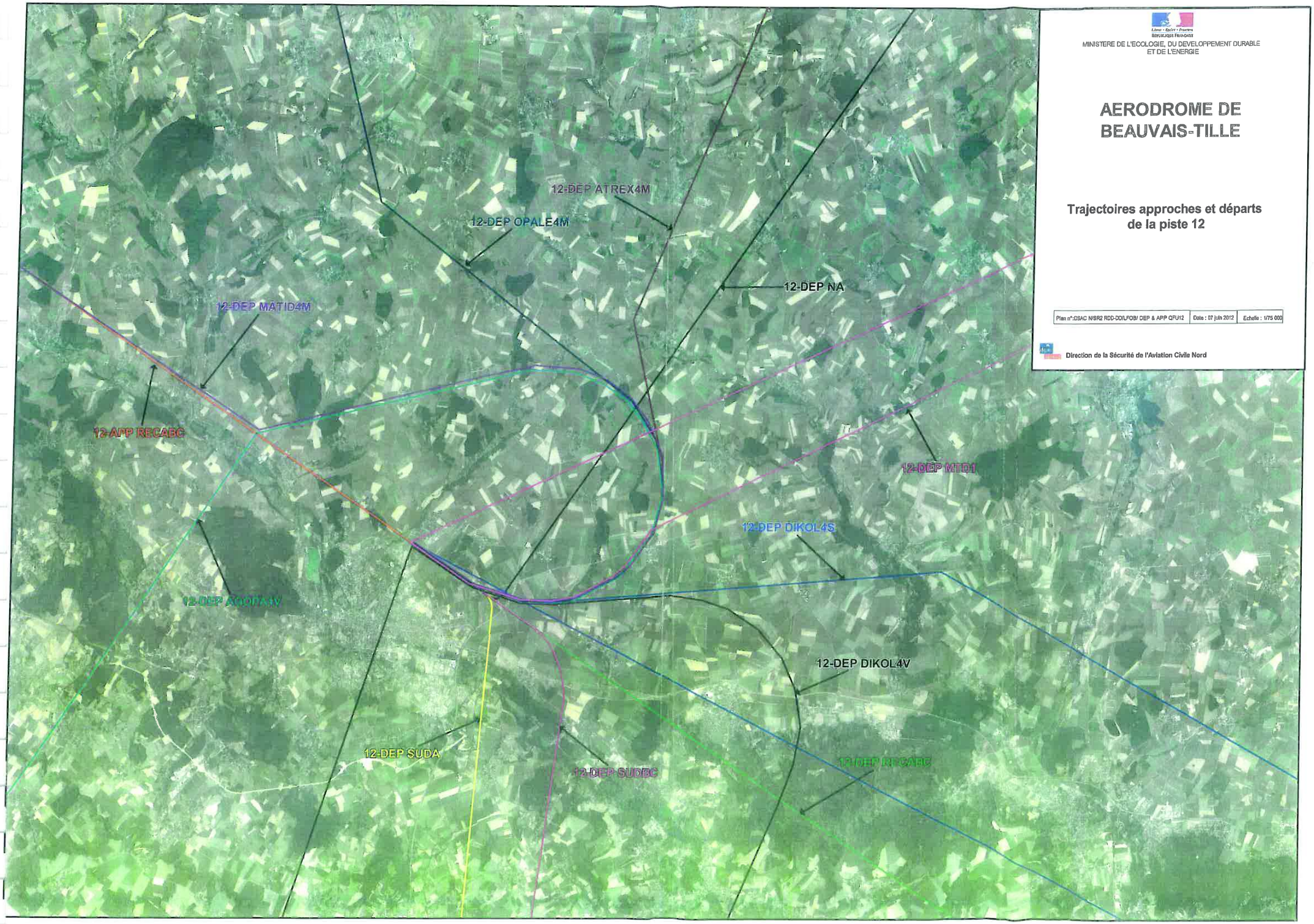
MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE,
ET DE L'ENERGIE

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Trajectoires de la piste 04

Plan n°: DSAC NSR2 RDD-DD/LFOB/QFU04	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/40 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord



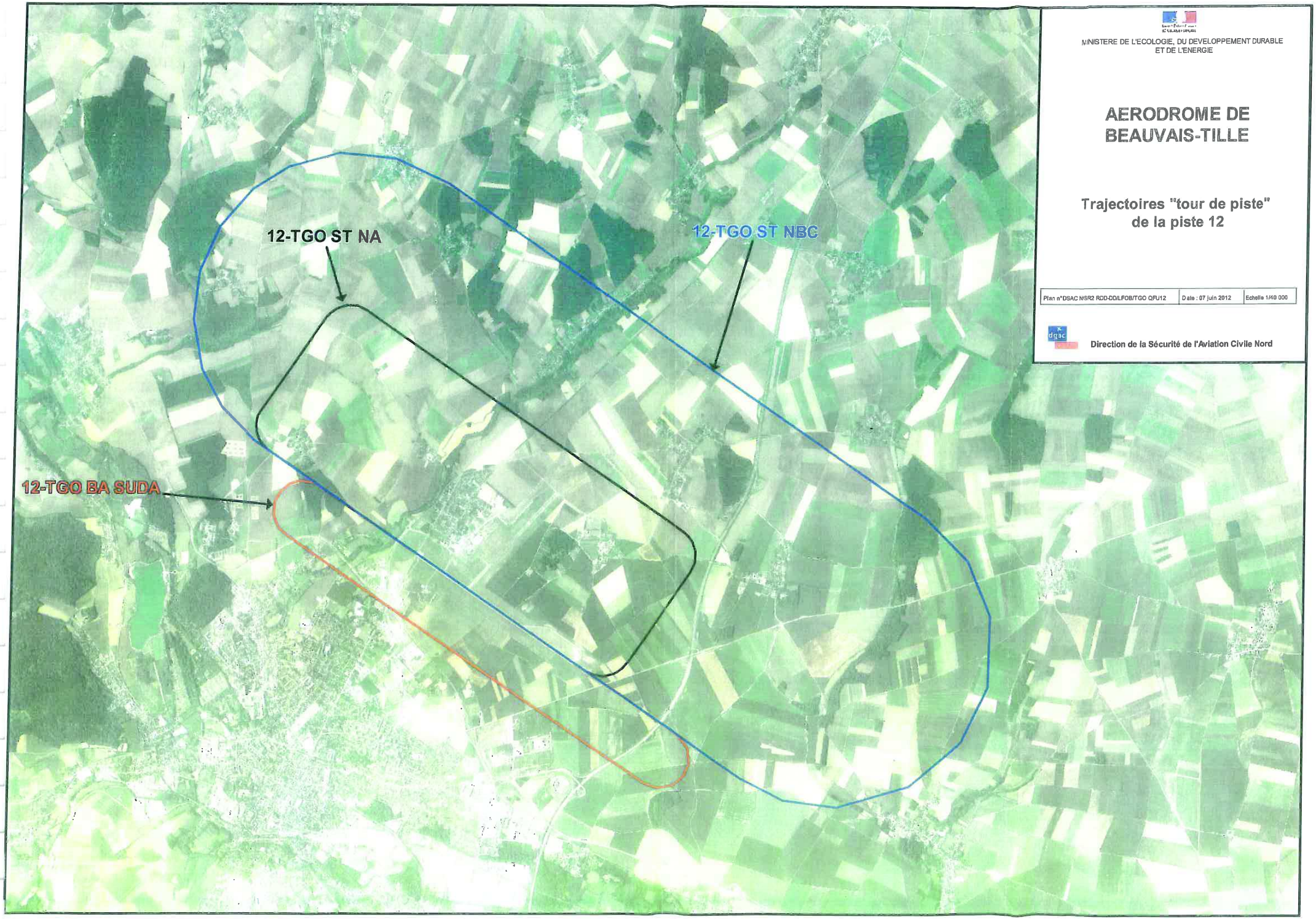
MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Trajectoires approches et départs de la piste 12

Plan n°:DSAC N/SR2 RDD-DD/LFOB/ DEP & APP QFU12	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/75 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord



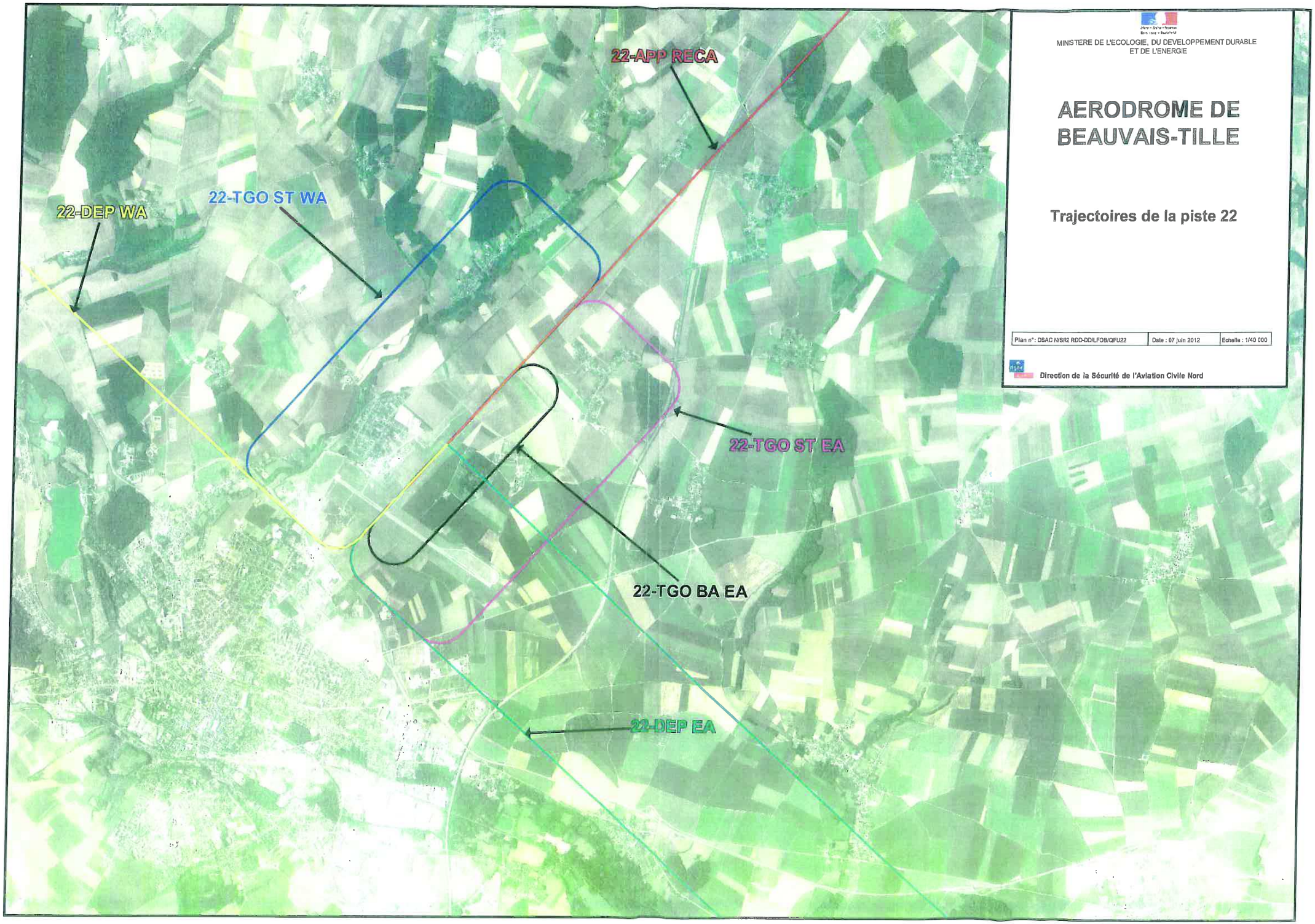
MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Trajectoires "tour de piste" de la piste 12

Plan n°DSAC N/SR2 RDD-DD/LFOB/TGO QFU12	Date : 07 juin 2012	Echelle 1/40 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord



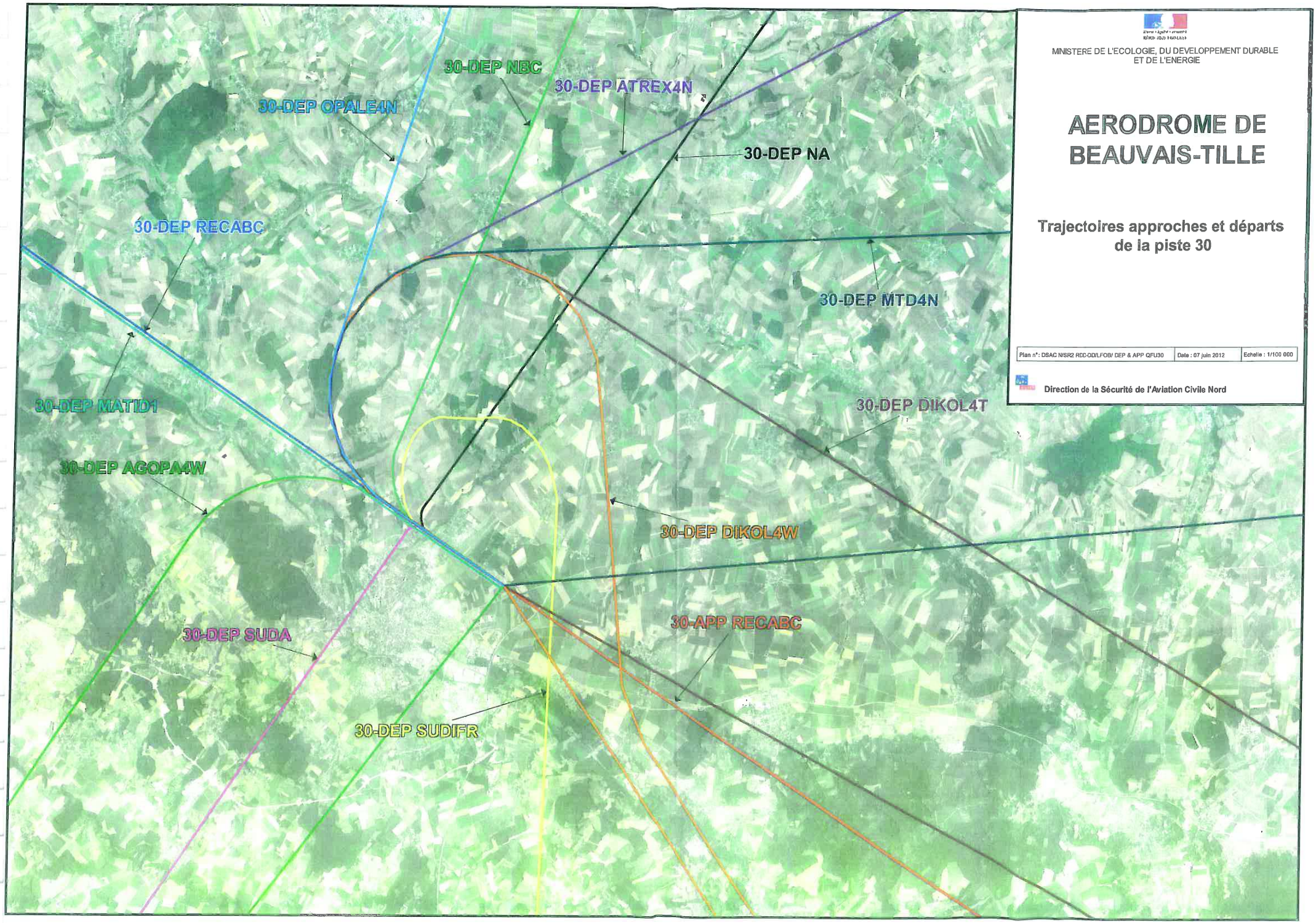
MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Trajectoires de la piste 22

Plan n° : DSAC N/SR2 RDD-DD/LFOB/QFU22	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/40 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord



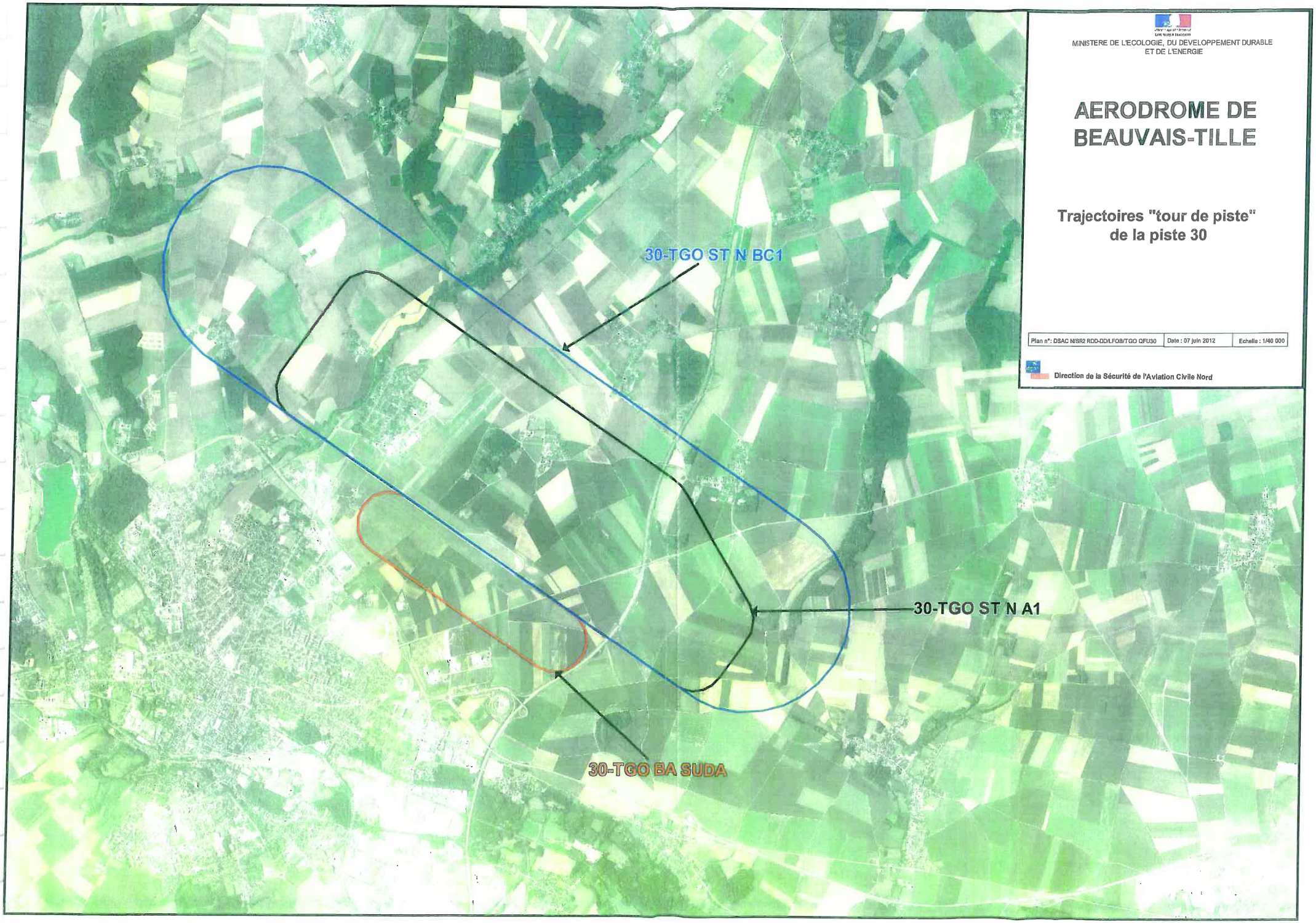
MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Trajectoires approches et départs de la piste 30

Plan n°: DSAC N/SR2 RDD-OD/LFOB/ DEP & APP QFU30	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/100 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord



MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Trajectoires "tour de piste" de la piste 30

Plan n°: DSAC N/SR2 RDD-DD/LFOB/TGO QFU30	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/40 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord

Département Surveillance et Régulation d'Athis-Mons
Division Régulation et Développement durable
Subdivision développement durable

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE 3

HYPOTHESE DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS

- ***Hypothèse court terme***
- ***Hypothèse moyen terme***
- ***Hypothèse long terme***

Nom de l'Etude : Hypothèse court terme
Site : A/D BEAUVAIS-TILLE
Date : 07-juin-12
Nom du "case" INM : Cas 57000 mouvements annuels dont 28000 mouvements commerciaux

Nombre de mouvements par an :		57000						Pourcentage d'utilisation des trajectoires par (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/ar																									
Type d'aviation	Catégorie d'appareil	Type d'appareil	Durée de référence en jours	mouvements annuels par avion	mouvements jour (6h-18h)	mouvements soir (18h-22h)	mouvements nuit (22h-6h)	04				12																22				
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D			1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	04-DEP RECT1	04-TGO BA EA	04-TGO ST EA	04-TGO ST WA	12-APP RECABC	12-DEP NA	12-DEP AGOPA4V	12-DEP DIKOL4V	12-DEP DIKOL4S	12-DEP MATID4M	12-DEP OPALE4M	12-DEP ATREX4M	12-DEP MTD1	12-DEP RECABC	12-DEP SUDA	12-DEP SUDBC	12-TGO BA SUDA	12-TGO ST NA	12-TGO ST NBC	22-APP RECA	22-DEP EA	22-DEP WA	22-TGO BA EA
Commerciale	C	A 320/23	365	3764	3388	376	0					27,00%		0,00%	21,10%	18,60%			0,10%	0,00%	2,30%										
28000	C	B 737-800	365	23455	13604	7506	2346					27,00%		6,20%	9,50%	11,80%			3,00%	2,00%	3,90%										
	C	B 737-300	365	329	329	0	0					27,00%		0,43%	19,65%	17,70%			0,00%	0,00%	2,50%										
	C	B 737-400	365	329	329	0	0					27,00%		0,43%	19,65%	17,70%			0,00%	0,00%	2,50%										
	C	B 737-500	365	123	123	0	0					27,00%		0,43%	19,77%	17,63%			0,00%	0,00%	2,49%										
Affaire	B	CESSNA C550	365	300	204	78	18					20,00%		10,00%							5,00%	10,00%									
Entraînement IFR	B	BEECH 58	365	800	720	72	8					20,00%	1,15%	1,15%				3,50%		1,15%	3,50%	3,50%									
3700	B	BEECH 76 - PIPER PA30	365	1040	811	198	31					20,00%		4,05%	1,35%							14,90%									
	A	DIAMOND DA 40	365	1060	954	95	11					20,00%	1,70%	0,55%			1,10%	3,85%	0,55%	5,00%	0,55%	10,55%									
	B	CESSNA C310	365	150	120	26	5					20,00%		5,00%							10,00%	10,00%									
	B	CASA	365	100	85	13	2					20,00%		10,00%							15,00%										
	B	C 160 TRANSALL	365	100	85	13	2					20,00%		10,00%							15,00%										
	Hélicoptère	S 330 PUMA	365	150	120	26	5					20,00%		10,00%							15,00%										
	B	FALCON 900	365	50	40	10	0					20,00%		2,35%	7,20%	2,35%						9,50%									
	B	BEECH 90	365	250	225	25	0					20,00%		10,00%							5,00%	10,00%									
Générale / Voyage	A	PIPER PA32	365	3280	2952	295	33	10,00%				25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%		
10000	A	C150-172-DR400-RALLYE	365	5160	4696	413	52	10,00%				25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%		
	A	TB10 TOBAGO -PIPER PA28	365	1560	1451	94	16	10,00%				25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%		
Tours de piste	A	PA 32	365	1000	800	190	10		1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%					1,0
15000	A	C150-172-DR400-RALLYE	365	10000	8700	1200	100		1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%					1,0
	A	TB10 TOBAGO - PIPER PA28	365	4000	3600	360	40		1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%					1,0

ypes d'appareil.
ivées selon procédures)

			30																
	22-TGO ST EA	22-TGO ST WA	30-APP RECABC	30-DEP AGOPA4W	30-DEP DIKOLA4W	30-DEP OPALE4N	30-DEP DIKOLA4T	30-DEP MATIDI	30-DEP ATREK4N	30-DEP MITDA4N	30-DEP NA	30-DEP NSC	30-DEP RECABC	30-DEP SUDA	30-DEP SUDIFR	30-TGO BA SUDA	30-TGO ST N A1	30-TGO ST N SC1
			23,00%	0,10%	4,10%	0,10%	0,10%						3,50%					
			23,00%	7,50%	1,40%	1,10%	1,10%			0,10%			2,40%					
			23,00%	0,00%	5,40%	0,00%	0,00%			0,00%			4,32%					
			23,00%	0,00%	5,40%	0,00%	0,00%			0,00%			4,32%					
			23,00%	0,00%	5,38%	0,00%	0,00%			0,00%			4,30%					
			30,00%									10,00%	5,00%		10,00%			
			30,00%			24,40%		4,65%		2,30%				4,70%				
			30,00%			1,35%				1,35%	1,35%		1,35%	24,30%				
			30,00%			6,10%		2,75%		1,70%	1,70%		1,70%	12,20%				
			30,00%									10,00%	5,00%		10,00%			
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%	2,35%		4,80%	2,35%		2,35%	2,35%					14,40%			
			30,00%									10,00%	5,00%		10,00%			
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
%	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%
%	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%
%	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%

Nom de l'Etude : Hypothèse moyen terme
Site : A/D BEAUVAIS-TILLE
Date : 7-juin-12
Nom du "case" INM : Cas 59000 mouvements annuels dont 30000 mouvements commerciaux

Nombre de mouvements par an :		59000						Pourcentage d'utilisation des trajectoires par ty (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arr																									
Type d'aviation	Catégorie d'appareil	Type d'appareil	Durée de référence en jours	mouvements annuels par avion	mouvements jour (6h-18h)	mouvements soir (18h-22h)	mouvements nuit (22h-6h)	04				12																				22			
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D			1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	04-DEP RECT1	04-TGO BA EA	04-TGO ST EA	04-TGO ST WA	12-APP RECABC	12-DEP NA	12-DEP AGOPA4V	12-DEP DIKOL4V	12-DEP DIKOL4S	12-DEP MATID4M	12-DEP OPALE4M	12-DEP ATREX4M	12-DEP MTD1	12-DEP RECABC	12-DEP SUDA	12-DEP SUDBC	12-TGO BA SUDA	12-TGO ST NA	12-TGO ST NBC	22-APP RECA	22-DEP EA	22-DEP WA	22-TGO BA EA
Commerciale	C	A 320/23	365	4033	3630	403	0					27,00%		0,00%	21,10%	18,60%			0,10%	0,00%	2,30%										
30000	C	B 737-800	365	25131	14576	8042	2513					27,00%		6,20%	9,50%	11,80%			3,00%	2,00%	3,90%										
	C	B 737-300	365	352	352	0	0					27,00%		0,43%	19,65%	17,70%			0,00%	0,00%	2,50%										
	C	B 737-400	365	352	352	0	0					27,00%		0,43%	19,65%	17,70%			0,00%	0,00%	2,50%										
	C	B 737-500	365	132	132	0	0					27,00%		0,43%	19,77%	17,63%			0,00%	0,00%	2,49%										
Affaire	B	CESSNA C550	365	300	204	78	18					20,00%		10,00%							5,00%	10,00%									
Entrainement IFR	B	BEECH 58	365	800	720	72	8					20,00%	1,15%	1,15%				3,50%		1,15%	3,50%	3,50%									
3700	B	BEECH 76 - PIPER PA30	365	1040	811	198	31					20,00%		4,05%	1,35%							14,90%									
	A	DIAMOND DA 40	365	1060	954	95	11					20,00%	1,70%	0,55%			1,10%	3,85%	0,55%	5,00%	0,55%	10,55%									
	B	CESSNA C310	365	150	120	26	5					20,00%		5,00%							10,00%	10,00%									
	B	CASA	365	100	85	13	2					20,00%		10,00%							15,00%										
	B	C 160 TRANSALL	365	100	85	13	2					20,00%		10,00%							15,00%										
	Hélicoptère	S 330 PUMA	365	150	120	26	5					20,00%		10,00%							15,00%										
	B	FALCON 900	365	50	40	10	0					20,00%		2,35%	7,20%	2,35%						9,50%									
	B	BEECH 90	365	250	225	25	0					20,00%		10,00%							5,00%	10,00%									
Générale / Voyage	A	PIPER PA32	365	3280	2952	295	33	10,00%				25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%		
10000	A	C150-172-DR400-RALLYE	365	5160	4696	413	52	10,00%				25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%		
	A	TB10 TOBAGO -PIPER PA28	365	1560	1451	94	16	10,00%				25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%		
Tours de piste	A	PA 32	365	1000	800	190	10		1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%					1,00
15000	A	C150-172-DR400-RALLYE	365	10000	8700	1200	100		1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%					1,00
	A	TB10 TOBAGO - PIPER PA28	365	4000	3600	360	40		1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%					1,00

pes d'appareil.
vées selon procédures)

			30																
	22-TGO ST EA	22-TGO ST WA	30-APP RECABC	30-DEP AGOPA4W	30-DEP DIKOL4W	30-DEP OPALE4N	30-DEP DIKOL4T	30-DEP MATIDI	30-DEP ATREX4N	30-DEP MTD4N	30-DEP NA	30-DEP NBC	30-DEP RECABC	30-DEP SUDA	30-DEP SUDIFR	30-TGO BA SUDA	30-TGO ST N A1	30-TGO ST N BC1
			23,00%	0,10%	4,10%	0,10%	0,10%						3,50%					
			23,00%	7,50%	1,40%	1,10%	1,10%			0,10%			2,40%					
			23,00%	0,00%	5,40%	0,00%	0,00%			0,00%			4,32%					
			23,00%	0,00%	5,40%	0,00%	0,00%			0,00%			4,32%					
			23,00%	0,00%	5,36%	0,00%	0,00%			0,00%			4,30%					
			30,00%									10,00%	5,00%		10,00%			
			30,00%			24,40%		4,65%		2,30%				4,70%				
			30,00%			1,35%				1,35%	1,35%		1,35%	24,30%				
			30,00%			6,10%		2,75%		1,70%	1,70%		1,70%	12,20%				
			30,00%									10,00%	5,00%		10,00%			
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%	2,35%		4,80%	2,35%		2,35%	2,35%					14,40%			
			30,00%									10,00%	5,00%		10,00%			
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%
	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%
	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%

Nom de l'Etude : Hypothèse long terme
Site : A/D BEAUVAIS-TILLE
Date : 7-juin-12
Nom du "case" INM : Cas 61000 mouvements annuels dont 32000 mouvements commerciaux

Nombre de mouvements par an :		61000						Pourcentage d'utilisation des trajectoires par t (tours de piste, départs/arrivées rectilignes, départs/arr
Type d'aviation	Catégorie d'appareil	Type d'appareil	Durée de référence en jours	mouvements annuels par avion	mouvements jour (6h-18h)	mouvements soir (18h-22h)	mouvements nuit (22h-6h)	04
Commerciale, Militaire ou Générale	A, B, C ou D			1 mvt = 1 départ ou 1 arrivée ou 1 TGO	exemple : 75.0%	exemple : 15.0%	exemple : 10.0%	04-DEP RECT1
Commerciale	C	A 320/23	365	4302	3872	430	0	
32000	C	B 737-800	365	26806	15547	8578	2681	
	C	B 737-300	365	376	376	0	0	
	C	B 737-400	365	376	376	0	0	
	C	B 737-500	365	140	140	0	0	
Affaire	B	CESSNA C550	365	300	204	78	18	
Entraînement IFR	B	BEECH 58	365	800	720	72	8	
3700	B	BEECH 76 - PIPER PA30	365	1040	811	198	31	
	A	DIAMOND DA 40	365	1060	954	95	11	
	B	CESSNA C310	365	150	120	26	5	
	B	CASA	365	100	85	13	2	
	B	C 160 TRANSALL	365	100	85	13	2	
	Hélicoptère	S 330 PUMA	365	150	120	26	5	
	B	FALCON 900	365	50	40	10	0	
	B	BEECH 90	365	250	225	25	0	
Générale / Voyage	A	PIPER PA32	365	3280	2952	295	33	10,00%
10000	A	C150-172-DR400-RALLYE	365	5160	4696	413	52	10,00%
	A	TB10 TOBAGO -PIPER PA28	365	1560	1451	94	16	10,00%
Tours de piste	A	PA 32	365	1000	800	190	10	
15000	A	C150-172-DR400-RALLYE	365	10000	8700	1200	100	
	A	TB10 TOBAGO - PIPER PA28	365	4000	3600	360	40	

04				12																22			
04-TGO BA EA	04-TGO ST EA	04-TGO ST WA	12-APP RECABC	12-DEP NA	12-DEP AGOPA4V	12-DEP DIKOL4V	12-DEP DIKOL4S	12-DEP MATID4M	12-DEP OPALE4M	12-DEP ATREX4M	12-DEP MTD1	12-DEP RECABC	12-DEP SUDA	12-DEP SUDBC	12-TGO BA SUDA	12-TGO ST NA	12-TGO ST NBC	22-APP RECA	22-DEP EA	22-DEP WA	22-TGO BA EA
			27,00%		0,00%	21,10%	18,60%			0,10%	0,00%	2,30%									
			27,00%		6,20%	9,50%	11,80%			3,00%	2,00%	3,90%									
			27,00%		0,43%	19,65%	17,70%			0,00%	0,00%	2,50%									
			27,00%		0,43%	19,65%	17,70%			0,00%	0,00%	2,50%									
			27,00%		0,43%	19,77%	17,63%			0,00%	0,00%	2,49%									
			20,00%		10,00%							5,00%	10,00%								
			20,00%	1,15%	1,15%				3,50%		1,15%	3,50%	3,50%								
			20,00%		4,05%	1,35%							14,90%								
			20,00%	1,70%	0,55%			1,10%	3,85%	0,55%	5,00%	0,55%	10,55%								
			20,00%		5,00%							10,00%	10,00%								
			20,00%		10,00%							15,00%									
			20,00%		10,00%							15,00%									
			20,00%		10,00%							15,00%									
			20,00%		2,35%	7,20%	2,35%						9,50%								
			20,00%		10,00%							5,00%	10,00%								
			25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%	
			25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%	
			25,00%	7,50%										7,50%				10,00%	5,00%	5,00%	
1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%				1,0
1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%				1,0
1,00%	7,50%	7,50%													4,00%	23,00%	7,00%				1,0

'pes d'appareil.
vées selon procédures)

			30																
	22-TGO ST EA	22-TGO ST WA	30-APP RECABC	30-DEP AGOPA4W	30-DEP DIKOL4W	30-DEP OPALE4N	30-DEP DIKOL4T	30-DEP MATID1	30-DEP ATREX4N	30-DEP MTD4N	30-DEP NA	30-DEP NBC	30-DEP RECABC	30-DEP SUDA	30-DEP SUDIFR	30-TGO B4 SUD4	30-TGO ST N A1	30-TGO ST N BC1
			23,00%	0,10%	**4,10%**	**0,10%**	**0,10%**						3,50%					
			23,00%	7,50%	1,40%	1,10%	1,10%			0,10%			2,40%					
			23,00%	0,00%	5,40%	0,00%	0,00%			0,00%			4,32%					
			23,00%	0,00%	5,40%	0,00%	**0,00%**			0,00%			4,32%					
			23,00%	0,00%	**5,38%**	**0,00%**	**0,00%**			0,00%			4,30%					
			30,00%									10,00%	5,00%		**10,00%**			
			30,00%			**24,40%**		4,65%		2,30%				**4,70%**				
			30,00%			**1,35%**				1,35%	1,35%		1,35%	24,30%				
			30,00%			6,10%		2,75%		1,70%	1,70%		1,70%	12,20%				
			30,00%									10,00%	5,00%		**10,00%**			
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%									10,00%	15,00%					
			30,00%	2,35%		4,80%	2,35%		2,35%	2,35%					**14,40%**			
			30,00%									10,00%	5,00%		**10,00%**			
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
			15,00%								5,00%		5,00%	5,00%				
%	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%
%	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	10,00%
%	7,50%	7,50%									5,00%					4,00%	15,00%	**10,00%**

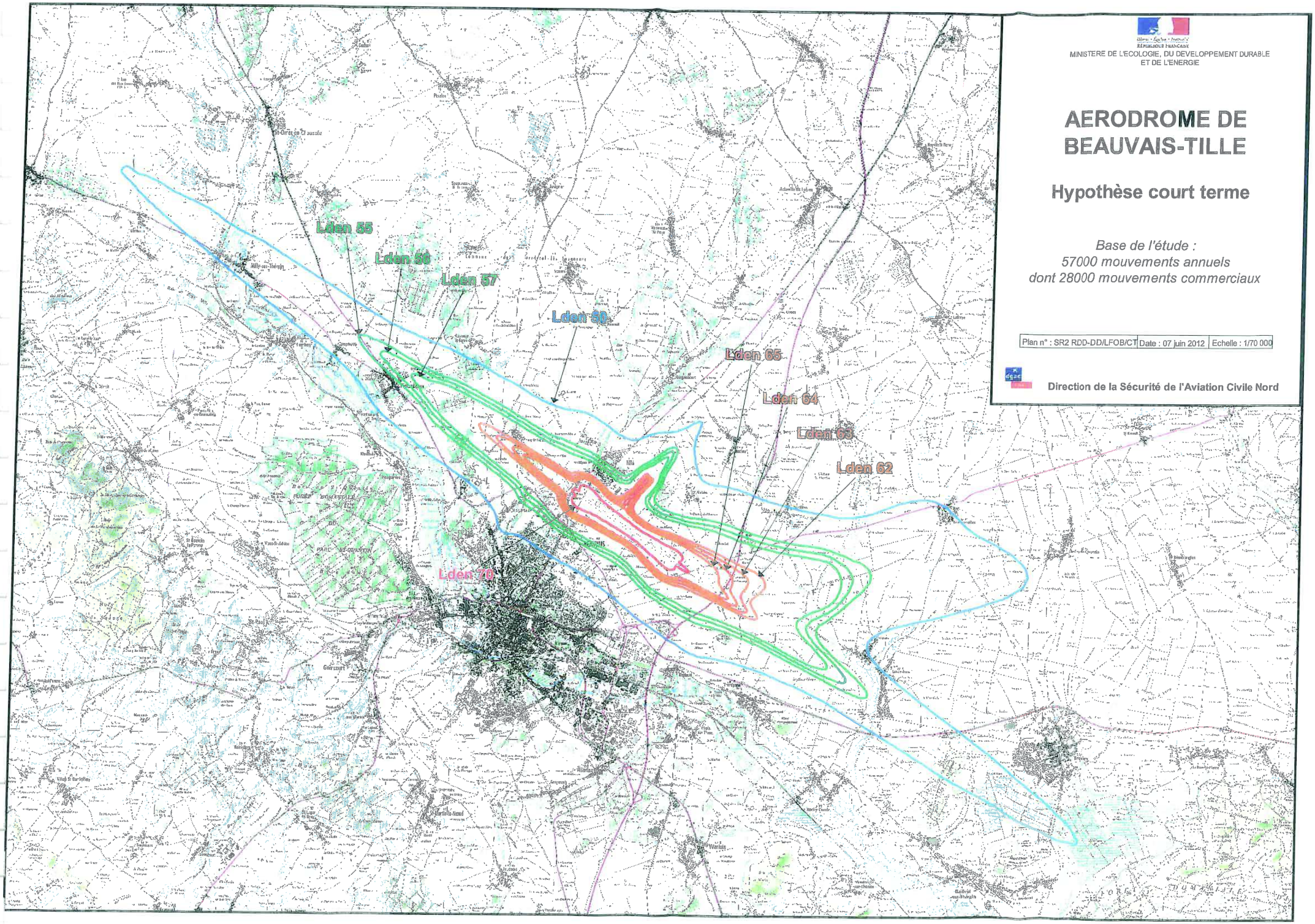
ANNEXE 4

PLANS AUX TROIS HORIZONS

- ***Plan n° SR2-RDD-DD/LFOB/CT***

- ***Plan n° SR2-RDD-DD/LFOB/MT***

- ***Plan n° SR2-RDD-DD/LFOB/LT***



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

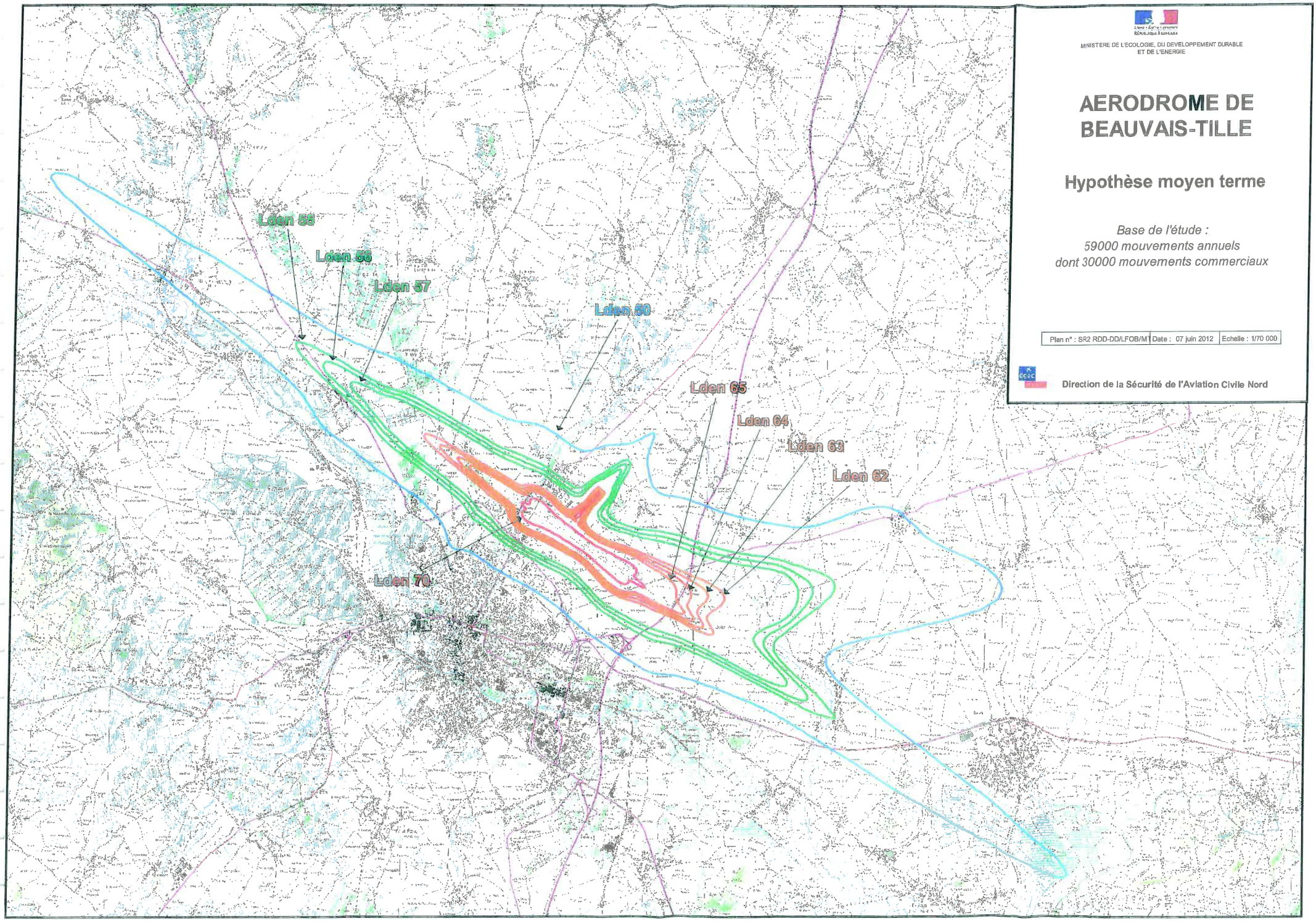
AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Hypothèse court terme

Base de l'étude :
57000 mouvements annuels
dont 28000 mouvements commerciaux

Plan n° : SR2 RDD-DD/LFOB/CT	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/70 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

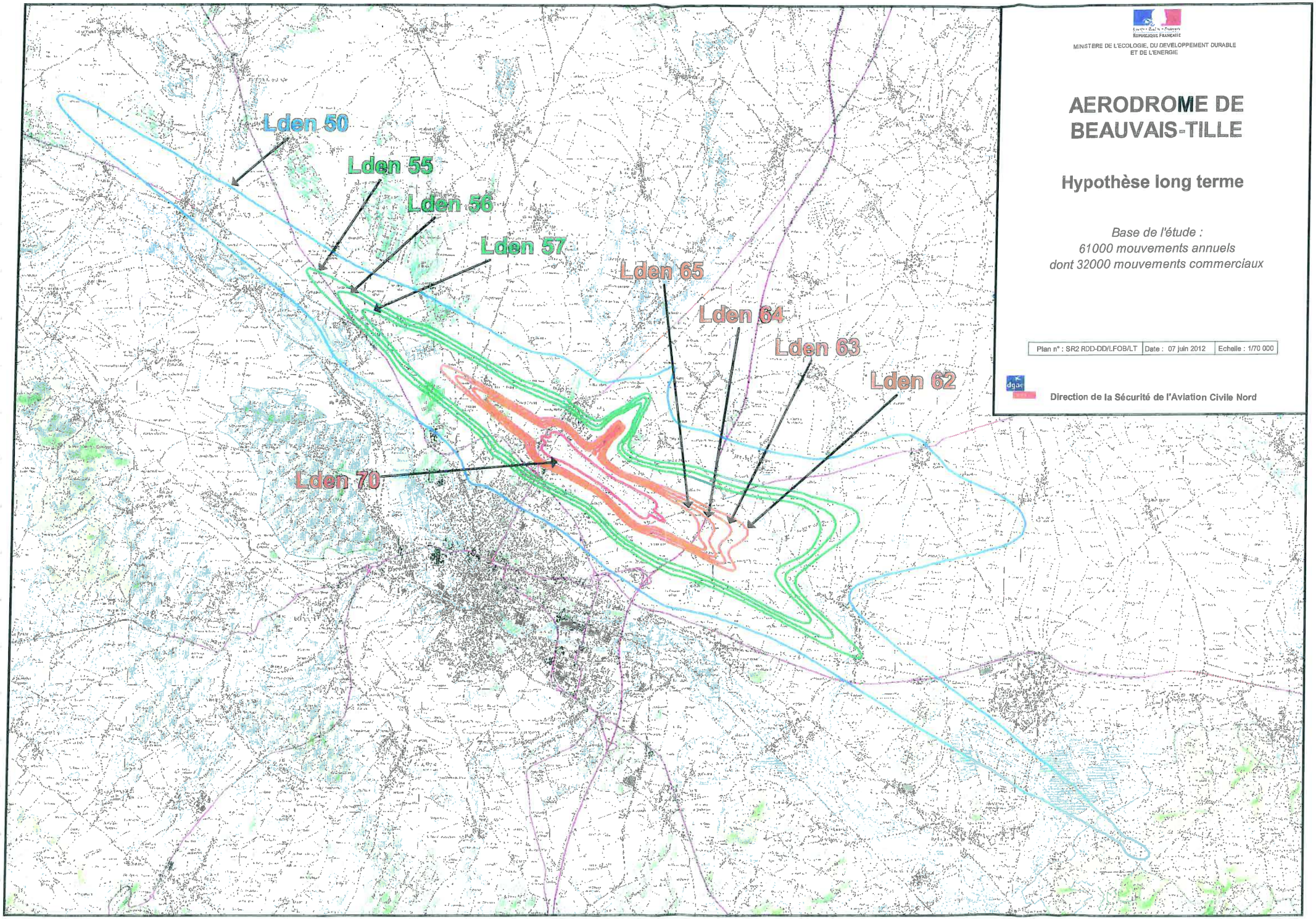
AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Hypothèse moyen terme

Base de l'étude :
59000 mouvements annuels
dont 30000 mouvements commerciaux

Plan n° : SR2 RDD-DD/LFOB/MT	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/70 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord



MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

Hypothèse long terme

Base de l'étude :
61000 mouvements annuels
dont 32000 mouvements commerciaux

Plan n° : SR2 RDD-DD/LFOB/LT	Date : 07 juin 2012	Echelle : 1/70 000

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord

Département Surveillance et Régulation d'Athis-Mons
Division Régulation et Développement durable
Subdivision développement durable

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE 5

ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION DU PEB

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'OISE

Direction départementale
des territoires

Arrêté prescrivant la mise en révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé

LE PREFET DE L'OISE
chevalier de la Légion d'Honneur

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11;

Vu l'avis de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé du 19 mai 2011 sur les valeurs à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure des zones B et C du projet de plan d'exposition au bruit ;

Vu le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé annexé au présent arrêté, comportant un rapport de présentation et un plan au 1/25 000ème ;

Considérant que le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé actuellement en vigueur a été approuvé par arrêté préfectoral du 8 janvier 2001 sur la base de trafic à 14 000 mouvements commerciaux ;

Considérant que le seuil de 20 000 mouvements commerciaux a été atteint au 31 décembre 2010 ;

Considérant la nécessité de réviser le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé devenu obsolète ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de l'Oise,

ARRÊTE

ARTICLE 1er :
Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé approuvé le 8 janvier 2001 est mis en révision conformément aux dispositions de l'article R 147-6 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 2 :
La limite extérieure de la zone B du projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé est définie par la valeur d'indice L_{den} 62 et celle de la zone C par la valeur d'indice L_{den} 56 .

ARTICLE 3 :
En application de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts sur l'aérodrome de Beauvais-Tillé et conformément aux articles L. 147-5 et R. 147-2 du code de l'urbanisme, la limite extérieure de la zone D du projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé est définie par la valeur d'indice L_{den} 50.

2, boulevard Amyot d'Inville - BP 20317 - 60021 BEAUVAIS Cedex
Téléphone : 03 44 06 50 83 - Télécopie : 03 44 06 50 08
Courriel : ddt-saue@oise.gouv.fr - Site Internet : www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr

ARTICLE 4:

Le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Beauvais-Tillé est applicable aux territoires des communes et établissement public de coopération intercommunale mentionnés ci-après :

- Bailleul sur Thérain
- Beauvais
- Bonlier
- Bonnières
- Bresles
- Le Fay Saint Quentin
- Fouquenies
- Fouquerolles
- Herchies
- Hermes
- Laversines
- Milly sur Thérain
- La Neuville en Hez
- Nivillers
- Rochy Condé
- Therdonne
- Tillé
- Troissereux
- Velennes
- Communauté d'agglomération du Beauvaisis.

ARTICLE 5:

Les conseils municipaux des communes et l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale susvisés disposent d'un délai de deux mois à compter de la notification du présent arrêté pour faire connaître leur avis sur le projet de plan d'exposition au bruit qui lui est annexé.

A défaut de réponse dans ce délai, leur avis sera réputé favorable.

ARTICLE 6

Le présent arrêté sera publié au recueils des actes administratifs de la préfecture de l'Oise.

Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage, pendant une durée d'un mois, dans chacune des communes ainsi qu'au siège de l'établissement public de coopération intercommunale mentionnés ci-dessus.

Un avis sera en outre inséré dans deux journaux à diffusion régionale ou locale.

ARTICLE 7:

Le présent arrêté pourra faire l'objet d'un recours en annulation devant le tribunal administratif dans le délai de deux mois à compter de la date de la dernière mesure de publicité.

2, boulevard Amyot d'Inville - BP 20317 - 60021 BEAUVAIS Cedex
Téléphone : 03 44 06 50 83 - Télécopie : 03 44 06 50 08
Courriel : ddt-saute@oise.gouv.fr - Site Internet : www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr

ARTICLE 8:

Le secrétaire général de la préfecture de l'Oise, les maires des communes concernées et le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Beauvais, le 13 JUIL. 2011

Le préfet

Nicolas DESFORGES

2, boulevard Amyot d'Inville - BP 20317 - 60021 BEAUVAIS Cedex
Téléphone : 03 44 06 50 83 - Télécopie : 03 44 06 50 08
Courriel : ddt-saue@oise.gouv.fr - Site Internet : www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr

Département Surveillance et Régulation d'Athis-Mons
Division Régulation et Développement durable
Subdivision développement durable

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE 6

AVIS DE L'ACNUSA SUR LE PPEB

AUTORITÉ DE CONTRÔLE
DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES
ACNUSA

Paris, le 6 janvier 2012

Avis de l'Autorité sur le projet de plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Beauvais – Tillé

Réunion plénière du 23 novembre 2011

Consultée en application des dispositions de l'article L 6361-7 du code des transports, l'Autorité émet l'avis suivant :

Conformément aux dispositions de l'article R 147-8 du code de l'environnement, le préfet de l'Oise a communiqué le 21 octobre 2011 à l'ACNUSA pour avis le projet de plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Beauvais – Tillé.

Lors de la réunion plénière du 23 novembre 2011 les membres de l'Autorité ont pris connaissance de ce projet ainsi que de l'avis favorable rendu par la CCE le 6 octobre 2011 à bulletins secrets (14 voix pour, 10 voix contre, 1 bulletin nul).

Les modalités d'élaboration d'un PEB sont définies par les articles R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme. L'élaboration du PEB doit prendre en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome concerné (conditions d'utilisation des infrastructures, procédures de circulation aérienne, nombre de mouvements, caractéristiques de flottes exploitées, répartition du trafic dans la journée).

La mise en révision du PEB de l'aérodrome de Beauvais – Tillé a été notifiée par le préfet sur la base des propositions d'indices Lden adoptées par la CCE du 19 mai 2011 à savoir : indice Lden 62 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit B et indice Lden 56 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit C.

Les hypothèses de trafic prises en compte pour l'élaboration de ce projet ont été élaborées par le gestionnaire de la plateforme : 28 000 mouvements commerciaux en 2012, 30 000 mouvements commerciaux à moyen terme et 32 000 mouvements commerciaux à long terme.

Depuis le 1er janvier 2011, l'aéroport de Beauvais – Tillé est devenu un aéroport « acnusé » ayant enregistré à la fin 2010 un trafic de plus de 20 000 mouvements d'avions de plus de 20 tonnes. Il connaît une croissance extrêmement rapide puisqu'à la fin de l'année 2011 le trafic est de l'ordre de 26 000 mouvements.

L'Autorité rappelle que les PEB retiennent en règle générale comme « horizon à long terme » 15 ans. À titre d'exemple, le PEB de l'aéroport de Paris – Orly dont l'avant projet de révision a été présenté en CCE en 2009 retient comme « horizon à court terme » 2012, moyen terme 2017 et long terme 2025.

3, place Fontenoy → 75007 Paris
Tél. : 01 53 63 31 80 → Fax : 01 53 63 31 81
E-mail : contact@acnusa.fr → http://www.acnusa.fr

L'Autorité s'étonne donc que ce projet de PEB ne définisse pas d'années précises pour caractériser le moyen et le long terme s'agissant des prévisions de trafic et émet les plus grandes réserves sur le nombre de 32 000 mouvements prévus à long terme. Ce nombre de mouvements, si l'on applique l'hypothèse de croissance moyenne de 3 % retenue dans le dossier de présentation du PEB, sera atteint aux alentours de 2016. Le nombre de 32 000 mouvements commerciaux apparaît donc comme sous-estimé à l'Autorité pour que le PEB joue le rôle qui est le sien de maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports afin de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport.

L'ACNUSA demande donc que le PEB de l'aéroport de Beauvais – Tillé soit élaboré en retenant des horizons de court, moyen et long terme définis par des années et avec des hypothèses de trafic cohérentes avec ces horizons. **Elle émet un avis défavorable au projet de PEB tel qu'il lui a été présenté.**

Si ce projet de PEB est adopté en l'état, l'Autorité souhaite que l'étude d'une mise en révision soit lancée dès que le nombre de 30 000 mouvements sera atteint.

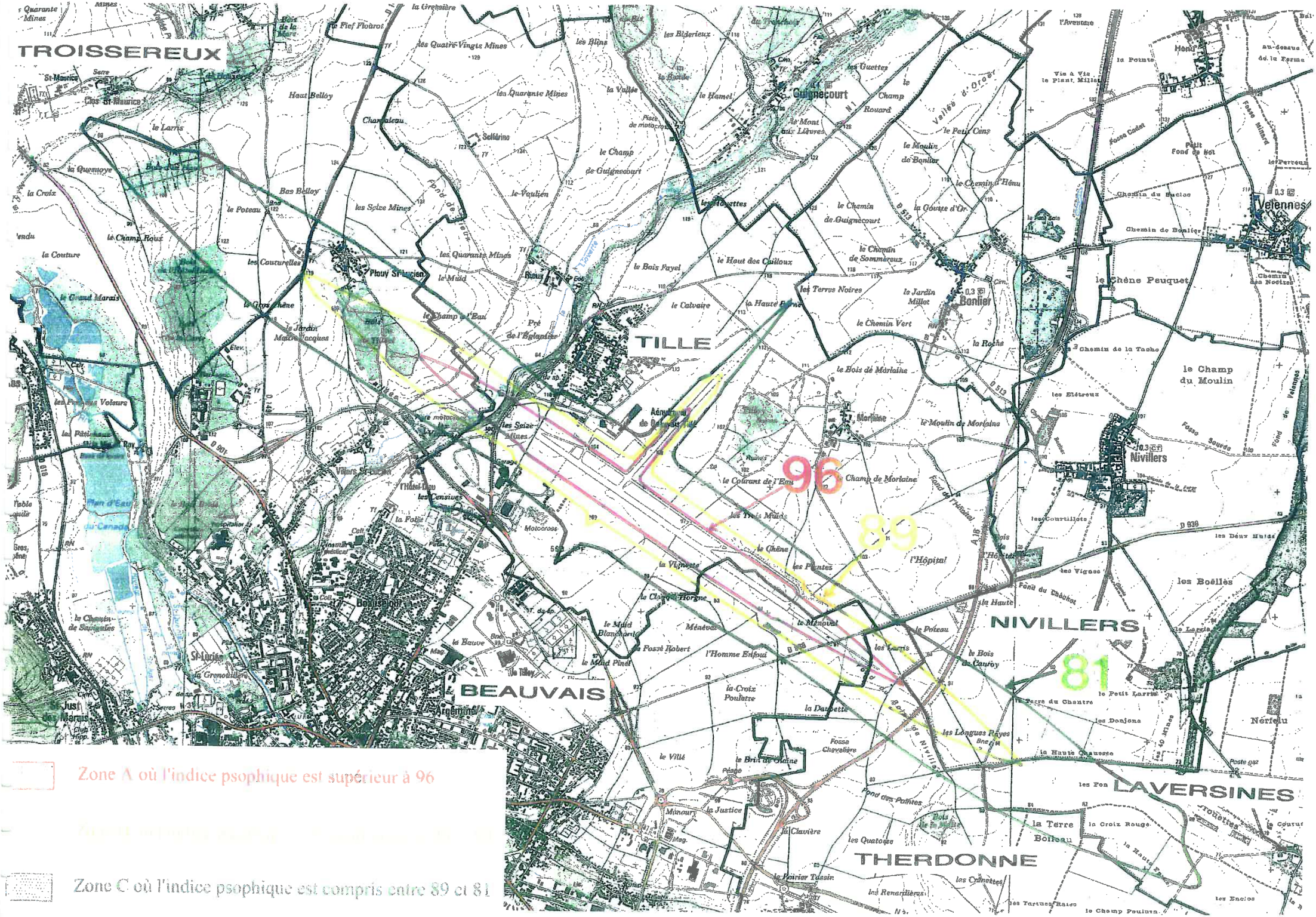
3, place Fontenoy → 75007 Paris
Tél. : 01 53 63 31 80 → Fax : 01 53 63 31 81
E-mail : contact@acnusa.fr → http://www.acnusa.fr

Département Surveillance et Régulation d'Athis-Mons
Division Régulation et Développement durable
Subdivision développement durable

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ANNEXE 7

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT EN VIGUEUR


TROISSEREUX
TILLE
BEAUVAIS
NIVILLERS
LAVERSINES
THERDONNE
Guignecourt
Velennes
Nivillers
Bonlier
Ponchon
Plouy St-Lucien
Just des Marais
Allonne
Therdonne
96
89
81
Zone A où l'indice psophique est supérieur à 96
Zone C où l'indice psophique est compris entre 89 et 81

ANNEXE 8

LISTE DES TEXTES REGLEMENTAIRES

LISTE DES TEXTES REGLEMENTAIRES « PEB »

- Code de l'urbanisme, art. *L147-1* à *L147-8*, *R147-1* à *2* et *R147-5* à *11* ;
- Code de l'Environnement, art. *R571-70* à *80* (Commission Consultative de l'Environnement) ;
- Code de l'Environnement, art. *L571-11* à *13* (Commission Consultative de l'Environnement) ;
- Code de l'Environnement, art. *L123-1* à *16* et *R123-6* à *23* (Enquête publique) ;
- Code de l'Environnement, art. *R571-58* à *65* (Enquête publique) ;
- Code Général des impôts, art. 1609 quater vicies A ;
- Code des transports, art. *L6361-1 à 7* (ACNUSA) ;
- Arrêté du 28 mars 1988 fixant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C et devant disposer d'un PEB ;
- Circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme autour des aérodromes ;

ANNEXE 9

GLOSSAIRE

GLOSSAIRE

ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
APP	Approche
APPEB	Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
CT	Court Terme
dB(A)	Décibel pondéré « A »
DEP	Départ
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EPNdB	Effective Perceived Noise Décibel
IFR	Règles de vol aux instruments
IGN	Institut Géographique National
ILS	Instrument Landing System (système d'atterrissage aux instruments)
INM	Integrated Noise Model
IP	Indice Psophique
LDEN	Indice Lden (Level/Day/Evening/Night)
LFOB	Indicateur d'emplacement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé
LT	Long Terme
MT	Moyen Terme
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PPEB	Projet de Plan d'Exposition au Bruit
PLU	Plan Local d'Urbanisme
QFU	Direction magnétique de la piste
RWY	Runway (piste)
TGO	Touch and Go : Tour de piste
SIG	Système d'Information Géographique
VAC	Carte d'aproche et d'atterrissage à vue
VFR	Règles de vol à vue