

S.M.A.B.T. AÉROPORT

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Pour commencer, merci à tous pour votre présence. Je remercie Madame la Présidente, Madame Caroline CAYEUX en tant que Présidente du S.M.A.B.T., ainsi que Monsieur TRUBERT, Monsieur DUBUS en tant que représentant de la S.A.G.E.B., l'exploitant actuel de l'aéroport, et nos représentants, ou en tout cas présidents membres des deux associations de riverains. Madame LAZARSKI et Monsieur BREBION, je les remercie infiniment d'avoir accepté notre rendez-vous d'aujourd'hui ; et bien évidemment vous, les conseillers municipaux, dont je fais partie.

Avant d'aller plus loin, par souci de transparence, je tiens à vous rappeler que cette réunion va être enregistrée, que les échanges seront retranscrits et mis en ligne sur le site de la commune et les supports qui seront présentés ce soir seront conservés par l'équipe municipale.

Avant toute chose, ce qui nous préoccupe aujourd'hui, et l'objet de la réunion, c'est l'étape importante du renouvellement du contrat de concession de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Cette période soulève beaucoup de questions, des préoccupations, des interrogations, des inquiétudes, on pourrait trouver beaucoup d'adjectifs pour qualifier la situation actuelle. Beaucoup trop d'informations circulent, les unes plus justes que d'autres, certaines contradictoires ou mal comprises par des personnes. Je pense donc qu'il est bon de faire cette réunion pour pouvoir mettre les points sur les i sur certaines questions que vous pouvez vous poser ; je m'adresse à vous, mes collègues, chers collègues élus. Comme vous le savez, j'assiste à toutes les réunions auxquelles je dois participer et à celles où je suis invitée en tant que public, je vous retranscris les éléments dans la mesure du possible, vous avez des questions que vous posez qui sont légitimes mais auxquelles je ne peux pas répondre parce que soit elles n'ont pas été posées ou pas présentées parce que le sujet est très vaste et dans ce cas-là, je ne peux pas répondre à la question. Vous lisez des informations dans les journaux, vous entendez des choses.

Donc là, c'est le moment ou jamais justement de poser vos propres questions, vous avez toutes les personnes qui sont à même d'y répondre ici-présentes. La D.G.A.C. aurait également pu être là, elle a décliné l'invitation mais on en parlera peut-être plus tard. On les a rencontrés à quelques-uns au mois de juin, à la tour de contrôle, il n'empêche que j'aurais bien aimé qu'ils soient présents. Il est bon de rappeler aussi que les élus de Laversines sont mobilisés et agissent pour défendre les intérêts des Laversinois. Le développement de l'aéroport, il ne nous a jamais été demandé d'avoir voté si on est pour ou contre, il y a un certain quiproquo là-dessus. En revanche, on n'est ni pour ni contre parce qu'on n'a pas à se prononcer là-dessus, mais il y a un certain développement qui va se présenter, Madame la Présidente et Monsieur TRUBERT nous en parleront. Le tout, c'est qu'on n'ait pas plus de nuisances qu'on a déjà aujourd'hui. Comme je le répète à chacune des réunions auxquelles j'assiste, et à mes différents interlocuteurs ici-présents, mon cheval de bataille, qui est le vôtre également, je suis votre porte-parole, c'est de défendre les intérêts de nos villageois, de nos habitants.

Dans un premier temps, je ne peux pas me prononcer sur tout ce qui est environnemental parce que je n'ai pas les moyens de le prouver et je suis quelqu'un de factuel, en revanche pour tout ce qui est nuisances visuelles et sonores, je le suis, je me bats dans ce sens. On se bat dans ce sens. On vient de le constater avec Madame la Présidente, elle n'en est pas dupe, ce sont des travaux qui demandent du temps, de l'investissement, du travail, beaucoup de travail. Je crois haut et fort en nos administrations et j'ai confiance, donc j'espère qu'on aboutira sur quelque chose.

Je vais arrêter là mon discours d'introduction parce que l'objectif d'aujourd'hui, c'est de vous laisser la parole, de laisser nos associations faire leur présentation, que vous puissiez leur poser des questions, que le S.M.A.B.T. et la S.A.G.E.B., en les personnes qui sont ici-présentes, puissent y répondre. Toutes les questions auxquelles on ne pourra pas avoir de réponse aujourd'hui seront notées et une réponse ultérieure viendra, surtout si elle doit émaner de la D.G.A.C. ou d'un autre service quel qu'il soit.

Donc ce que je vous propose pour démarrer, c'est un tour de table. Vous vous êtes déjà plus ou moins présentés en arrivant, mais je pense qu'il serait sympathique qu'on refasse un tour de table, que chacun se présente. Ce tour de table sera suivi d'une prise de parole de Madame CAYEUX qui va vous faire une mise en perspective de l'aéroport. Ensuite, si vous en êtes d'accord, Madame LAZARSKI et Philippe, vous pourrez intervenir. Ça vous convient dans ce sens ?

Toujours pareil, dans le but que chacun puisse s'exprimer, ce que je vous propose, on écoute les débats, vous prenez note des questions que vous avez à poser même au cours de la présentation, et on pose les questions à la fin pour éviter de couper les présentations en cours de route. Ça vous convient comme ça ? Philippe, ça te va comme ça ? Je vous laisse faire le tour de table. On commence par toi, Émilie.

Mme Émilie DOUZINEL : Émilie DOUZINEL, conseillère municipale depuis ce mandat.

M. Maxime DUROT : Bonjour à tous. Maxime DUROT, conseiller municipal depuis ce mandat aussi.

M. Benjamin QUANEUX : Bonjour. Benjamin QUANEUX, conseiller municipal également.

M. Pierre LEFAUX : Pierre LEFAUX, conseiller municipal depuis trois mandats.

M. Régis LADANT : Régis LADANT, troisième adjoint, deuxième mandat.

Mme Michèle CRIGNON : Bonjour. Michèle CRIGNON, deuxième adjointe et je fais un deuxième mandat dans la commune. J'habite depuis 33 ans à Laversines et donc je vois les choses évoluer dans le temps.

M. Hervé CARON : Bonjour à tous. Hervé CARON, je suis premier adjoint.

Mme Caroline CAYEUX : Vous vous êtes installés par ordre chronologique !

M. Hervé CARON : Oui, toujours. (*rires*) J'ai déjà fait deux mandats de conseiller avec des maires différents. J'ai rempli pour aider Marie dans sa tâche et je suis content. C'est pareil, du point de vue avions, j'ai vu une grosse différence, on va en parler tout à l'heure, mais ça a beaucoup évolué.

M. Thomas DUBUS : Bonjour à tous. Thomas DUBUS, je suis directeur d'exploitation de la S.A.G.E.B., la société qui exploite, dans le cadre de la concession actuelle, la plateforme de Paris-Beauvais. En tant que directeur d'exploitation, j'ai en charge les sujets environnement qui nous concernent aujourd'hui et l'ensemble des opérations au sol de la plateforme. Parallèlement, je suis membre du directoire de la S.A.G.E.B., la S.A.G.E.B. étant aujourd'hui dirigée par un directoire et un conseil de surveillance.

M. Philippe TRUBERT : Bonjour. Philippe TRUBERT, Directeur du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais, c'est l'établissement public qui réunit les collectivités propriétaires de la plateforme.

Mme Caroline CAYEUX : Caroline CAYEUX, Présidente de la Communauté d'Agglomération et Présidente du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Marie-Manuelle JACQUES, Maire de Laversines, c'est mon troisième mandat. Le premier, je l'ai réalisé en tant que conseillère municipale, le second en tant qu'adjointe, et j'ai le plaisir de diriger celui-ci depuis 2020.

Mme Dominique LAZARSKI : Bonjour. Je suis Dominique LAZARSKI et je suis Présidente de l'A.D.E.R.A. depuis déjà 12 ans.

M. Philippe BREBION : Bonjour. Philippe BREBION, Président de l'A.C.N.A.T., l'Association Contre les Nuisances de l'Aéroport de Tillé, et habitant de Laversines depuis 1978.

M. Emmanuel DAUBOUIN : Bonsoir à tous. Je m'appelle Emmanuel DAUBOUIN et je suis conseiller municipal depuis ce mandat.

Mme Gisèle MOURET : Bonsoir. Je suis Madame MOURET Gisèle, conseillère municipale depuis ce mandat.

Mme Joëlle MAROT : Bonsoir. Joëlle MAROT, c'est mon deuxième mandat, conseillère municipale.

Mme Chantal LELEUX : Chantal LELEUX, quatrième mandat depuis 2001 et j'habite Laversines depuis 1976, soit 47 ans. Et en 47 ans, on a vu grimper, grimper, grimper, grimper, grimper... !

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Je vous laisse la parole.

Mme Caroline CAYEUX : Merci beaucoup bien. Bonsoir à tous. Je voulais vous dire aussi, chère Marie-Manuelle, mon plaisir d'être ici à vos côtés. Je mesure depuis un certain temps à la fois le souci et votre volonté d'être au plus proche de vos habitants. Je vous en remercie, je vous en félicite parce que c'est vrai qu'ici, avec cette commune, en tant que maire, je sais à quel point vous êtes sollicitée et si je suis là ce soir, c'est pour pouvoir, avec Philippe TRUBERT et avec Monsieur DUBUS de la S.A.G.E.B., répondre aux questions des uns et des autres.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, je voudrais simplement, puisque je partage avec Madame LELEUX un certain nombre d'années de mandat depuis 2001, vous faire un petit historique, comment nous sommes arrivés là où nous sommes aujourd'hui avec les deux structures représentées ici ce soir, la S.A.G.E.B. et le S.M.A.B.T.

En 2001, quand je suis élue, il y avait l'A.D.E.R.A. déjà qui était présidée par Monsieur CERVERA qui me disait « c'est épouvantable etc. ». On s'est tout de suite mis au travail avec François RUBICHON à l'époque, et je me plais à le rappeler parce que c'est lui qui, en 2002, m'emmène au cabinet de Monsieur GAYSSOT et nous obtenons le couvre-feu qui est en place aujourd'hui, et que nous avons toujours considéré comme un totem, minuit-05h00. Jamais, depuis 21 ans, avant Maire et maintenant Présidente de l'Agglo, nous n'avons envisagé une seule seconde de revenir sur ce couvre-feu. On pourrait peut-être imaginer l'améliorer mais il n'est en aucun cas question, et j'aimerais bien que vous en soyez convaincus, de revenir en arrière. Les compagnies le savent. C'est pour ça que quand je vois sur la table « extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé », il n'y a pas d'extension au sens physique du terme. Je voulais vraiment le préciser.

Et puis il y a eu la loi de 2004 qui a voulu décentraliser et qui a proposé que les plateformes aéroportuaires qui avaient un certain nombre de mouvements puissent devenir des aéroports d'intérêt national. Beauvais, à l'époque, était présidé par le Président de la Chambre de Commerce, Jacky LEBRUN ; et le Directeur de l'aéroport, puisqu'il n'y avait pas de structure comme aujourd'hui, était Monsieur AMOUDRY. J'ai été invitée en tant que maire de Beauvais et Présidente de l'Agglo au cabinet de Gilles DE ROBIEN en 2004 qui m'a dit « est-ce que Beauvais souhaite que l'aéroport devienne une plateforme d'intérêt national au même titre qu'Orly, au même titre que Roissy ? » Là-dessus, à l'époque, j'avais comme première vice-présidente Marie-France CAYEUX, la maire de Troissereux, et tout de suite on a dit à Gilles DE ROBIEN « quelle est l'alternative si nous le refusons ? ». L'alternative, c'est qu'à ce moment-là, les collectivités deviennent propriétaires de l'aéroport de Beauvais. Les collectivités, ça ne pouvait être que l'Agglomération ou la Région. À l'époque, c'était Monsieur GEWERC qui était Président de la Région, il ne voulait pas s'occuper de l'aéroport, donc nous avons candidaté. Il s'est trouvé que le nouveau Président du Département, Yves ROME, a fait un arrangement avec Claude GEWERC en

lui disant « moi, je prendrai la présidence si tu acceptes d'être propriétaire de la plateforme ». Donc nous nous sommes trouvés un peu marginalisés à l'époque.

Néanmoins, on a constitué le syndicat mixte S.M.A.B.T. de l'aéroport de Beauvais-Tillé. À ce moment-là, ils ont commencé à gérer l'aéroport, et en 2008, on a lancé une première Délégation de Service Public. Nous avons travaillé, je me souviens, avec Madame MOULA, l'actuelle D.G.S. de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, sur le juridique de cette délégation. Mais une fois que la Délégation de Service Public a été lancée, les membres du syndicat n'ont pas géré cette délégation, nous n'avons pas participé au choix du délégataire qui est devenu la Chambre de Commerce et Transdev. Les choses se sont déroulées d'une manière à peu près correcte. Nous avons beaucoup travaillé sur l'isolation phonique des habitants de Tillé et ça me permet, en étant ici ce soir, d'imaginer qu'on puisse travailler aussi sur l'isolation phonique des maisons traversées ou survolées par les avions, je pense évidemment à Laversines. Néanmoins, ce travail a été fait en termes d'isolation. Cette D.S.P. courait sur 15 ans ; 2023, nous sommes donc à la fin de cette première Délégation de Service Public.

Quand Nadège LEFEBVRE a été élue Présidente du Département en 2014, si je ne me trompe pas, nous avons convenu que c'était finalement l'Agglo qui prendrait la présidence, avec l'accord d'ailleurs en 2008 de Xavier BERTRAND, le Président. Il y a donc aujourd'hui deux structures, il y a le Syndicat des Propriétaires et il y a le Syndicat des Gestionnaires, si je peux m'exprimer ainsi ; et d'ailleurs, S.A.G.E.B., il y a gestion dans le nom.

Aujourd'hui, à l'issue de ces 15 ans, l'Agglo, le Département et la Région ont relancé une nouvelle Délégation de Service Public, dont nous ne pourrons pas vous parler ce soir parce que nous n'avons pas les réponses, nous pourrons simplement vous dire qu'il y a quatre candidats. Il y a deux équipes qui sont en groupement et deux candidats où il y a une seule entreprise. Les deux candidats en solitaire, en une entreprise, c'est Vinci et les Italiens qui s'appellent S.A.V.E., qui gère d'ailleurs l'aéroport de Milan et de Venise, des aéroports desservis par Beauvais. Et puis il y a deux groupements, il y a un groupement de la Chambre de Commerce avec Transdev de nouveau mais deux autres partenaires, et un groupement avec Egis et des fonds financiers et Bouygues. Ils doivent rendre leurs offres le 15. Entre le 15 septembre et disons Noël, les assistants qu'on a en maîtrise d'ouvrage de nos Conseils vont nous permettre de travailler et d'analyser ces offres. Après ça, il y aura ce qu'on appelle des dialogues compétitifs entre les différents candidats.

Voilà les différentes étapes que je voulais rappeler en insistant d'une part sur le fait qu'il n'y ait pas d'extension de l'aéroport pour la bonne raison qu'on ne pourra jamais créer une autre piste. On peut créer du dégagement, une piste en dégagement, mais en aucun cas il ne peut y avoir une deuxième piste d'atterrissage et de décollage ; ça, il faut que ça soit clair.

La deuxième chose que j'ai vue, le nombre de vols de nuit ne cesse de croître, il n'y a pas de vol de nuit entre 23h00 et 05h00 du matin, on ne peut pas écrire des choses qui sont fausses.

Sur le reste, je vais vous écouter. Je suis à votre disposition pour répondre avec l'aide de Philippe TRUBERT, qui est notre Directeur, et avec l'aide de la S.A.G.E.B. qui ne manquera pas de corriger un certain nombre de propos si cela est nécessaire. Mais croyez bien que, que ça soit à titre personnel ou à titre de Présidente du S.M.A.B.T., nous ne sommes pas du tout dans une frénésie de développement et d'extension, nous avons toujours dit, et c'était notre mantra, que l'aéroport aurait un développement maîtrisé. C'est la raison pour laquelle nous avons refusé à Gilles DE ROBIEN que cette plateforme devienne une plateforme d'intérêt national. Que les choses soient claires. Et maintenant, je vous écoute.

Mme Dominique LAZARSKI : Merci Madame JACQUES de nous avoir invités, les associations et moi en particulier. Sachez que l'A.D.E.R.A. a beaucoup de membres à Laversines également, sur

tout le territoire du Beauvaisis d'ailleurs. Notre association est assez active depuis 1999, vous l'avez rappelé, Madame CAYEUX. Je suis donc Présidente de cette association depuis 12-13 ans. Je suis aussi Présidente de l'Union Européenne contre les Nuisances Aériennes, qui est une O.N.G. européenne qui regroupe les riverains d'aéroports en Europe et même au-delà. À ce titre, je fais partie de groupes d'experts à la Commission Européenne sur le bruit et sur les réglementations européennes, sur le bruit sur les aéroports également. Je fais aussi partie de groupes d'experts de l'Organisation d'Aviation Civile Internationale, O.A.C.I., deux groupes d'experts sur le bruit et les aéroports encore. Cette O.A.C.I. élabore la réglementation, les règles et les standards de certification des avions qui sont appliqués par les États membres, c'est une grande partie des États de ce monde.

Oui, j'ai appelé ce document « extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé » et je vais vous expliquer pourquoi un tout petit peu après.

Auparavant, faisons juste un petit point sur l'état des lieux, aujourd'hui, ce qui se passe. Vous êtes là depuis longtemps à Laversines, je crois. En l'an 2000, il y avait 4 500 mouvements commerciaux. En 2022, il y en a eu 29 000. Et cette année, il y en aura encore plus, je ne sais pas combien, nous aurons les chiffres un peu plus tard. Il y a eu un pic en 2015, et ensuite les attentats de 2015, il y a eu un coup de frein sur les déplacements en Europe. En 2016-2017, il y a eu une baisse d'activité, une reprise en 2018, une bonne reprise en 2019, ensuite l'arrêt du Covid. Vous parliez du couvre-feu, Madame CAYEUX, c'est un totem et on n'y touchera jamais. Pourtant, vous avez tenté une première fois de modifier ce couvre-feu pour permettre des dérogations à toute heure de la nuit pour permettre à Ryanair d'installer une base à Beauvais. Il n'y avait aucune limitation horaire dans cet arrêté qui avait été signé par le Ministre et que nous avons fait annuler devant le Conseil d'État. Le second arrêté tient compte des commentaires du Conseil d'État, donc il y a bien des dérogations possibles entre minuit et 01h00 du matin ; 25 par an, ce n'est pas un nombre énorme, mais cet arrêté permet à Ryanair d'avoir une base à Beauvais, donc c'est tout l'intérêt de cet arrêté. Avoir une base à Beauvais a beaucoup changé le fonctionnement de l'aéroport puisqu'avant, la base à Beauvais, nous avions toujours des avions un peu tard le soir avec des retards ; pas énormément. Mais surtout le matin, les avions arrivaient à Beauvais vers 08h00-08h30, donc on avait une grande plage horaire, même si on avait été réveillé à minuit par un avion un peu tardif qui avait du retard, on avait le temps de récupérer un peu plus tard le matin. Aujourd'hui, puisqu'il y a une base à Beauvais, les avions sont les premiers à quitter l'aéroport. Il y a eu une période où ils quittaient l'aéroport à partir de 06h00, et puis nous l'avons signalé et j'ai remarqué que maintenant, ils partent à 06h30, comme vous vous y étiez engagée auparavant. Donc les avions partent à 06h30. Mais 06h30, ce n'est pas 08h30, c'est beaucoup plus tôt. Et puis on s'est aperçu qu'il y avait de plus en plus de vols de nuit. Et oui, la nuit, ce n'est pas minuit-5h00, ni-même 23h00-5h00.

Mme Caroline CAYEUX : Je me suis trompée, c'est minuit-5h00.

Mme Dominique LAZARSKI : Le couvre-feu est de minuit-5h00. Mais la nuit, ce n'est pas minuit-5h00. La définition de la nuit, en France, c'est 22h00-6h00. Ah bah oui ! Parce que voyez-vous, peu de gens ne dorment que 5h00. Les enfants, par exemple, j'ai mes petits-enfants à la maison en ce moment, ils dorment 10-12 heures la nuit et il est très difficile de les endormir le soir quand les avions ne cessent de passer. Nous avons noté une augmentation des vols de nuit, pratiquement un doublement de ces vols de nuit depuis l'installation de la base Ryanair à Beauvais. Ce sont les chiffres qui sont donnés par l'aéroport, ils sont publiés sur le site internet de l'aéroport, vous pouvez les retrouver sur la page professionnelle environnement et vous avez tous les bulletins de l'environnement de l'aéroport. On a constaté cette augmentation des vols de nuit, notamment sur

la tranche 23h00-minuit parce que les avions sont en retard. Ce sont des avions qui tournent beaucoup dans la journée et ils accumulent souvent un retard, et ce retard est répercuté sur nous les riverains.

Excusez-moi, je n'ai pas apporté de clé USB pour ma présentation mais vous l'avez sous les yeux et je passe à la page 4. Depuis 2021, nous avons chaque trimestre le nombre d'événements sonores aériens qui sont constatés sur les stations de mesure de bruit. Il y en a une à Laversines, elle est située sous le couloir d'arrivée des avions et elle enregistre des valeurs élevées pour toutes ces arrivées, puisque les avions passent au-dessus de la station de mesure. Vous voyez qu'on a des bruits élevés : il y a 65 dB à 70 dB. Mais 70 à 75 dB, 75 dB à 80 dB, ce sont des valeurs très élevées. Il y a des valeurs un peu moins élevées : 60-65, 65-70. Il s'agit là non pas des avions qui arrivent, mais des avions qui décollent de l'aéroport et qui sont quand même enregistrés sur cette station de mesure. Donc il y a de nombreux événements. Vous voyez, on arrive à certains trimestres à près de 2 500 mouvements entre 70 et 75 décibels. C'est élevé. Et puis si on fait un petit zoom sur les événements les plus bruyants, vous voyez que les événements 75 et 80 décibels ont augmenté récemment. Peut-être que l'aéroport pourra nous expliquer pourquoi il y a cette augmentation de bruit, des événements sonores. Et on voit aussi sur la page suivante la moyenne du bruit. Si vous voyez les documents de l'aéroport, vous verrez que le bruit est exprimé en L.D.E.N., c'est le niveau de bruit jour, soirée, nuit. C'est un niveau de bruit qui évolue assez lentement, il peut y avoir une augmentation importante du bruit, mais il ne va pas évoluer de façon significativement très importante, il va absorber une partie du bruit avant d'évoluer. On voit là encore, alors il manque des données puisque l'aéroport n'a pas publié les données en 2018 ; en 2020, il y a un creux mais ça correspond à la période Covid, et on voit une augmentation de ce bruit moyen à Laversines, donc c'est la station de mesure, toujours sous les arrivées. Donc ça, c'est l'existant.

Et puis il y a ce projet que nous, nous appelons extension. Pourquoi une extension ? Ce ne sera pas une extension au-delà de la clôture, mais ce serait une extension par l'extension, l'agrandissement des installations à l'intérieur de cette clôture. Il y aura, on nous annonce, un parking avec des étages. On nous annonce un terminal 1 qui va être redimensionné parce qu'on nous avait dit que jusqu'à présent, les terminaux 1 et 2 étaient dimensionnés pour 4,5 millions de passagers. Peut-être qu'on peut en mettre un peu plus, ce sera moins confortable pour eux, mais il était dimensionné, d'après ce qu'on nous avait dit auparavant, pour 4,5 millions de passagers. 4,5 millions de passagers, on l'a atteint, donc on est quasiment à saturation de l'aéroport aujourd'hui pour ce qui est des passagers. Donc ce terminal va être revu et il y a plusieurs projets : on nous a parlé par exemple d'une liaison entre les 2 terminaux pour que ce soit un seul bâtiment continu, terminaux agrandis, plus de passagers, parking à étages, plus de voitures pour les passagers qui viendront. Et puis, pas une deuxième piste, il n'y a pas besoin d'une deuxième piste parce que la piste existante est suffisante aujourd'hui, est suffisante pour un grand nombre de mouvements. Ce qui va permettre d'augmenter la capacité de l'aéroport et de la piste, ce sera un taxiway complet qui ira du bout de la piste, qu'on appelle le seuil de piste, qui est du côté de la route de Saint-Just et qui viendra jusqu'aux terminaux. De sorte que les avions, qui aujourd'hui arrivent et se retrouvent en bout de piste coté route de Saint-Just, au lieu d'attendre 2-3 arrivées et de repartir sur les terminaux, ils pourront remonter directement au terminal, libérant ainsi la piste à tout moment. Aujourd'hui, pour revenir au terminal, ils doivent remonter par la piste et ça occupe la piste pendant 5-10-15 minutes en fonction du nombre d'avions qui attendent. Ça occupe la piste, pendant ce temps-là, la piste ne peut pas être utilisée. Une seule piste avec un taxiway complet, la D.G.A.C., les Services Techniques de l'Aviation Civile, le S.T.A.C. qui fait partie de la Direction Générale de l'Aviation Civile, estiment qu'une piste avec un taxiway complet a une

capacité de 35 à 50 mouvements à l'heure. Bien sûr, ça dépend des conditions météorologiques etc. Aujourd'hui, la piste aurait 15 avions à l'heure en capacité. Donc on passe de 35 à 50 au lieu de 15 avions à l'heure. Augmentation de la capacité de la piste, augmentation de la capacité des terminaux, augmentation de la capacité des véhicules particuliers des passagers, j'appelle ça une extension, en effet, puisque le but, vous l'avez dit Madame CAYEUX, c'est de passer à 8 millions de passagers.

Mme Caroline CAYEUX : Ah non !

Mme Dominique LAZARSKI : Vous l'avez dit à TF1, c'était votre ambition, c'était de passer à 8 millions de passagers. Monsieur TRUBERT nous avait donné un chiffre, une ambition de 50 000 mouvements à terme à l'aéroport. Je me réfère à 2019. Pour les aéroports en ce moment, à cause du Covid, on se réfère aux chiffres de 2019. Pour moi c'est un doublement du trafic, doublement des passagers. Voilà pourquoi nous parlons d'une extension et d'un doublement des passagers.

Un doublement des mouvements, parce que ce ne sont pas les passagers qui polluent, ce sont les avions, c'est 100 % de plus de pollution. Qu'est-ce qu'on a comme pollution ? On a le bruit, bien entendu, nous avons la pollution de l'air et la pollution qui vient impacter le climat. Le bruit peut-être d'abord, vous le connaissez, vous l'avez entendu, vous avez entendu les augmentations de bruit, vous avez vu d'ailleurs sur les graphiques l'augmentation du bruit régulière. L'impact sur la santé, ce sont principalement les maladies cardio-vasculaires, c'est encore démontré par une étude qui vient d'être publiée, une étude de, une étude de quand ?, publiée cette semaine, le 7. Il y a des dizaines d'études qui le démontent depuis des dizaines d'années, qui démontrent l'impact du bruit sur la santé et sur les maladies cardio-vasculaires.

On nous dit que les avions Ryanair, les avions des autres compagnies également, vont être moins bruyants. En effet, les avions sont moins bruyants. On le constate, chaque avion individuellement, les nouveaux avions Ryanair, auparavant ils avaient des 737-800 Boeing, maintenant ils ont des Boeing 737 Max 8 et bientôt des Boeing 737 Max 10 qui seront un peu plus gros. Généralement, quand un avion est un peu plus gros, il fait un peu plus de bruit, on verra les chiffres, mais pour l'instant on a toujours constaté que les avions plus gros faisaient plus de bruit. En effet, les avions font moins de bruit. Mais finalement, est-ce qu'ils font beaucoup moins de bruit ? Je suis allée chercher les chiffres de la certification des avions Max de Ryanair. Je ne sais pas si ce sont ceux de Ryanair parce que chaque avion a une certification. Je n'ai pas accès au dossier de certification des avions de Ryanair. J'ai pris des valeurs assez faibles pour ne pas être accusée de prendre les valeurs les plus élevées de bruit dans les avions certifiés. J'ai pris plutôt les valeurs les moins élevées. En revanche, pour comparer avec les vieux avions de Ryanair, j'ai pris plutôt des valeurs un peu élevées, comme ça la marge devrait être beaucoup plus importante. On s'aperçoit qu'en effet, il y a une bonne différence de bruit au décollage sur la piste en latéral et sur le survol ; mais à l'approche, il n'y a quasiment pas de différence. Parce qu'on passe, à l'approche, de 96 décibels, un ancien avion, à 94 décibels. Ce sont 2 décibels de moins, ça ne s'entend pas, ça ne se perçoit pas, l'oreille humaine ne peut pas percevoir 2 décibels de différence. En revanche, elle va commencer à percevoir 3 décibels de différence ; 3 décibels de différence, c'est une réduction du bruit de 50 %. Donc quand on vous dit que les avions font 40 % de bruit en moins, c'est vrai, mais on calcule en énergie sonore. Mais nous, ce n'est pas l'énergie sonore qu'on ressent. Donc il y a bien une réduction de 40 % ou plus de 40 % du bruit des avions avec les nouveaux avions, mais ils restent à des niveaux de bruit très élevés. Puisque vous voyez, le moins élevé dans les nouveaux avions Ryanair Max 8, c'est 80 décibels, ce qui reste très élevé. En plus, il y en aura de plus en plus.

Donc qu'est-ce qui nous gêne ? Vous entendez une voiture, son bruit vous gêne, chaque événement sonore vous gêne, chaque avion vous gêne. Tant qu'ils auront un niveau élevé de bruit, ils seront gênants. Là, ils gardent un niveau de bruit élevé donc ils seront toujours gênants. Imaginez qu'on électrifie. Parce que souvent, on nous parle d'avions électriques. Aujourd'hui, on n'y est pas du tout, en tout cas pas pour cette taille-là, on y est pour les tout-petits. Un avion électrique, vous voulez comparer avec une voiture électrique. Une voiture électrique au ralenti ne fait pas beaucoup de bruit ; en revanche, sur la route, elle fait du bruit. Un avion électrique sera très bruyant au décollage, il faudra bien le soulever. Il faudra beaucoup d'énergie pour le soulever, il fera du bruit. À l'arrivée aussi il fera du bruit. À l'arrivée, un avion, 50 % du bruit, c'est le bruit du frottement sur l'air, ce n'est pas le bruit des moteurs. Donc un avion fera toujours du bruit quel que soit le mode de propulsion. Les avions sont donc à des niveaux très élevés dangereux pour la santé.

Ensuite, la qualité de l'air, l'impact sur le climat. On distingue deux choses, pour les avions surtout. Ils restent finalement près du sol assez peu longtemps. À basse altitude, on considère l'approche, le décollage et puis le roulement sur la piste à basse altitude, on considère qu'il y a un impact sur la qualité de l'air. À plus haute altitude, on considère qu'ils agissent plus sur le climat. Il y a toujours de la pollution, mais en altitude, il y a des courants aériens qui dispersent cette pollution, elle va se retrouver ailleurs à des dizaines de milliers de kilomètres. Il y aura toujours une pollution mais elle ne sera pas pour nous. La pollution de l'air, ce sont les oxydes d'azote principalement et les particules ultrafines. On va commencer par l'impact climatique. Vous voyez, ici, ce sont les projections d'Eurocontrol. Eurocontrol et A.E.S.A., l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne, Eurocontrol, les contrôleurs aériens du ciel européen, et l'Agence Environnementale Européenne rédigent tous les deux ans un rapport environnemental pour l'aviation européenne. Vous voyez les projections, c'est une augmentation de dioxyde de carbone qui est un des gaz à effet de serre très importants. Les projections sont plutôt vers une augmentation des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050 puisqu'ils prévoient une augmentation du trafic. Augmentation du trafic, ça veut dire toujours augmentation des gaz à effet de serre. Je ne vais peut-être pas aller dans le détail, mais j'ai entendu l'autre jour, dimanche, Monsieur PIA était interrogé par le Courrier Picard, il a dit « en 2030, les avions voleront à l'hydrogène ». Aujourd'hui, les avions qui sont sur les lignes d'assemblage d'Airbus, qui sont construits par Airbus ou qui sont construits par Boeing, ce sont des avions qui ne sont pas du tout prévus pour l'hydrogène, ce sont des avions qui fonctionnent au kérosène. Le kérosène, c'est une énergie fossile et elle va petit à petit compléter ce qu'on appelle des carburants d'aviation durable. Ils seront produits avec différentes matières, des déchets, des déchets organiques par exemple. J'ai vu récemment que le Directeur de l'aviation civile avait inauguré des champs de cameline, qui est une culture intermédiaire qui servira à produire des carburants d'aviation durable. En sachant que vous êtes dans une région rurale donc vous connaissez déjà les méthaniseurs qui sont alimentés par des cultures intermédiaires, et il y aura en plus de nouvelles cultures intermédiaires aussi pour fabriquer des carburants, du kérosène. Mais les capacités de production ne vont pas être efficaces avant de nombreuses années. Et aujourd'hui, ce carburant est très, très cher. Donc on n'aura pas de carburant d'aviation durable avant longtemps dans les réservoirs d'avions. Aujourd'hui, les compagnies aériennes qui disent en mettre chez eux et qui en font la publicité en mettent 1 %. On peut en mettre plus aujourd'hui dans les réservoirs, mais ça coûte cher. Les compagnies aériennes ne veulent pas payer. En plus, vous connaissez les compagnies aériennes qui fréquentent l'aéroport, ce sont peut-être les dernières à mettre des carburants d'aviation durable dans leurs moteurs s'il est si cher. Nous n'aurons pas d'amélioration avant longtemps sur les gaz à effet de serre, sans compter qu'il y a

d'autres événements, d'autres effets de serre qui sont dus aux avions et qui sont les traînées de condensation, vous savez ces traces blanches que l'on voit dans le ciel et qui contribuent à former des nuages, des cirrus, et ces nuages contribuent à l'effet de serre sur la planète. Le dioxyde de carbone n'est que 1/3 de l'effet de serre de l'aviation. Les 2/3, ce sont les traînées de condensation et d'autres phénomènes. Ensuite, je suis page 15, on parlait des oxydes d'azote, c'est la qualité de l'air. On parle beaucoup des oxydes d'azote pour les véhicules routiers, sachez que les avions en émettent également beaucoup. Regardez le diagramme du rapport environnemental de l'aviation européenne et vous verrez que les oxydes d'azote vont augmenter. Pourquoi ? Parce qu'on ne peut pas les réduire aujourd'hui. Les Safran, General Electric, Rolls Royce ne savent pas, ce sont des motoristes d'avions, ils ne savent pas réduire les oxydes d'azote aujourd'hui, donc il va y en avoir toujours beaucoup. Vous savez, un moteur d'avion, c'est une combustion libre dans l'air, il n'y a pas de pot d'échappement, il n'y a pas de filtre à particules ou de pot catalytique, donc on ne peut pas limiter les émissions des avions. Les particules ultrafines, ce sont des particules qui sont, pour les avions, entre 10 et 20 nanomètres, elles sont 1 000 fois plus petites que les PM10 dont vous entendez parler pour les véhicules terrestres, ce qui leur permet de passer directement dans la circulation sanguine et d'atteindre directement les organes et de les affecter. Pour l'instant, elles ne sont pas réglementées, il est recommandé de les mesurer. Elles sont mesurées à certains endroits, mais pas partout. Donc ces particules ultrafines sont dangereuses pour la santé.

Je ne vais peut-être pas aller dans tout le détail, vous pourrez le lire si vous voulez sur la présentation, je vais peut-être aller à la conclusion et vous parler de ce que nous demandons à l'aéroport. Bien sûr, une évaluation environnementale du projet, parce que nous aimerions bien que des scientifiques se posent sur le sujet. Et puis la protection de la nuit, l'allongement du couvre-feu de 23h00 à 06h30, parce que nous avons des avions, bien sûr, après 23h00. Le plafonnement administratif de la capacité de l'aéroport à 32 000 mouvements. 32 000 mouvements. Pourquoi ? Parce que c'est aujourd'hui le plafond du Plan d'Exposition au Bruit. Vous savez, c'est ce plan d'urbanisme qui s'applique sur le territoire couvert par les nuisances aériennes à fort niveau de bruit. 32 000 mouvements, ce n'est pas une limitation d'activité ni une réduction d'activité. J'ai oublié de le dire mais nous ne sommes pas anti-aéroport, nous n'avons jamais demandé la fermeture de l'aéroport et nous n'avons jamais demandé la réduction d'activité de l'aéroport. Ça permet de conserver les emplois. Il y a des emplois à l'aéroport. Et ils sont importants, ces emplois-là. Mais un emploi correspond à des tâches. Si les tâches existent, l'emploi existera. Donc les emplois qui existent aujourd'hui sont justifiés, seront maintenus. On ne demande pas une réduction d'activité, on ne demande pas une réduction et surtout pas de réduction des emplois.

L'interdiction des vols cargo. Pourquoi ? Parce que depuis des années, on nous dit qu'il n'y aura jamais de vols cargo à Beauvais, mais « jamais » on veut s'engager sur ce point. C'est vrai qu'il n'y a pas de vols cargo aujourd'hui à l'aéroport. Mais vous avez tous remarqué cet immense entrepôt à côté de l'aéroport, on peut toujours avoir la crainte que cet entrepôt demande l'accès à l'aéroport et que ça puisse être accordé pour transporter des vols cargo. Il fait quand même 11 hectares, cet entrepôt, il est immense. Peut-être pas dans l'immédiat mais dans l'avenir, qui sait ! Moi, je suis là depuis 1998 à Milly-sur-Thérain et moi aussi j'ai vu l'augmentation d'activité et on l'avait prévue depuis tout le temps. On avait demandé de limiter l'activité, limitation des avions basés à 3, parce que nous avons remarqué l'augmentation des vols de nuit depuis qu'il y a des avions basés et nous voulons limiter les vols de nuit et donc que ce soit constaté par un arrêté ministériel.

Je vous remercie.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Tu as une présentation à faire, Philippe ?

M. Philippe BREBION : Non, je n'ai pas fait de présentation particulière, je savais que Dominique faisait ça très bien et d'ailleurs je la remercie pour ce qu'elle vient de faire et le travail qu'elle a effectué encore cette fois pour présenter le développement de l'aéroport, on peut l'appeler comme ça. Je crois que tous les gens qui sont autour de cette table qui vivent à Laversines depuis de nombreuses années ne peuvent que constater la dégradation de leur cadre de vie. Il est difficile de pouvoir admettre aujourd'hui que l'ambition de l'aéroport soit d'aller vers 8 millions de passagers, donc de doubler le trafic. Cette situation est totalement décorrélée de l'urgence climatique et ça, c'est inacceptable.

Sinon, je voulais revenir sur un petit point qui a été évoqué tout à l'heure par Madame CAYEUX, notamment l'isolation phonique des logements. Évidemment, l'isolation phonique, ça peut présenter un avantage l'hiver, ça veut dire qu'on enferme les gens chez eux quand il fait beau pour qu'ils soient à l'abri des nuisances sonores. Je ne pense pas que ce soit la solution. D'autre part, pour pouvoir bénéficier de cette isolation phonique, il faut que le logement soit dans le Plan de Gêne Sonore. Le Plan de Gêne Sonore correspond en gros aux zones A, B, C. du Plan d'Exposition au Bruit. Il faut savoir que Laversines est en zone D, donc pas du tout dans le Plan de Gêne Sonore, si bien qu'aucun logement de Laversines n'a dû être isolé. Il y a juste une petite proposition qui avait été faite à un moment donné pour les personnes qui étaient vraiment aux limites d'une zone pour éventuellement prendre en charge 40 % des frais liés à l'isolation phonique. Aujourd'hui ça va mieux, mais on a tous vécu une période caniculaire, on dormait tous fenêtres ouvertes et je pense que l'isolation phonique, quand les fenêtres sont ouvertes, ça ne sert pas à grand-chose. Ça nous a valu, cette période caniculaire, de nous réveiller tous les matins à 06h30 puisqu'on dormait fenêtres ouvertes. Donc tout n'est pas beau comme on veut nous le laisser entendre.

Le développement de l'aéroport pour Laversines, pour Troissereux, pour Plouy Saint-Lucien, pour Tillé bien évidemment, c'est une catastrophe. Ça veut dire qu'on ne va pas s'occuper du tout d'une partie de la population, c'est-à-dire que nous sommes des sacrifiés et ça, il faut y penser. Je vais me limiter à ça. Je vous parle là en tant que riverain, en tant qu'habitant de Laversines, je suis Président de l'A.C.N.A.T. Tout a été dit par Madame LAZARSKI, vous pouvez croire ce qu'elle dit. Je pense qu'il n'y a personne autour de cette table qui a ses connaissances, personne, tout ce qu'elle vous a dit aujourd'hui, c'est la vérité. On voit bien ce qui va se passer dans le futur, ça a déjà été démontré auparavant, il y a eu d'autres moments, même avant que l'aéroport commence à se développer, on avait senti le vent venir, on parlait du troisième aéroport parisien, « non, non ce n'était pas ça » et finalement, qu'est-ce qu'on constate aujourd'hui ? Beauvais, c'est le troisième aéroport de Paris. Sachant qu'à Roissy, on veut un peu limiter le trafic ; qu'à Orly, il y a un plafonnement. Bien évidemment, il y a toutes les possibilités pour qu'à Beauvais, on développe et que le trafic augmente. Et ça, je vous demande surtout de ne pas l'oublier.

J'en profite aussi, puisque j'ai le micro, pour remercier toutes les communes qui nous ont rejoints, qui ont compris quel était le message et le danger qui se préparait, qui ont délibéré et proposé des motions durant leur Conseil Municipal. Elles sont quand même maintenant assez nombreuses, je crois qu'il y a Tillé, Troissereux, Guignecourt, Fouquerolles, Velennes, Hermes, Le Fay-Saint-Quentin depuis peu. Même si ces motions, on peut nous l'entendre dire, n'ont pas de valeur, au moins elles prennent en compte l'avis des riverains et ça permet aussi de faire savoir à ceux qui ont le pouvoir de décision qu'ils prennent une décision qui va à l'encontre du choix des riverains et des maires de certaines communes. Je vais m'arrêter là, je passe le micro.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : J'aurais juste une petite question. Je vous remercie, Madame LAZARSKI, pour votre présentation que je connais puisque vous l'avez présentée à multiples reprises. Ce qui me surprend c'est que, et je vais être très égoïste, on est ici à Laversines, je suis Maire de Laversines, pas de Troissereux, ni de Tillé, ni d'autres communes de l'Agglo. Donc je vais raisonner Laversines pur. Sur vos 20 pages, il y en a 3 où vous faites un constat, c'est un constat de la situation où apparaît le nom de Laversines, mais il n'y a qu'un constat sur les sonores. Ce qui me manque dans vos présentations, je ne vois jamais de propositions sur les résolutions des gênes aux riverains. Il y a un constat mais il n'y a pas de propositions. Comment ça, il n'y en a pas ?

M. Philippe BREBION : Il faut limiter le trafic, c'est tout. Il n'y a que le plafonnement qui est une solution pour Laversines. Nous sommes dans l'axe des pistes, donc tous les décollages qui s'effectuent vers Laversines vont passer à 500 mètres au nord, peut-être à 500 mètres au sud, mais en tout état de cause, le bruit sera perçu par les Laversinois, il n'y a pas de solutions. La solution qui existe cependant, c'est d'éviter ce qui s'est passé par exemple lundi 4 septembre où on a eu 5 avions dans la journée qui ont décollé dans l'axe de piste sans se décaler vers le nord, et là on a tout le village qui subit les nuisances sonores de ces décollages. Ceux-là, on peut lutter contre en allant voir la D.G.A.C. en leur disant « ce n'est pas normal, il y a des trajectoires standards qui sont établies, pourquoi vous ne les avez pas suivies ? » ; ça, d'accord. Mais dire que Laversines va pouvoir continuer à être un village agréable si on multiplie par deux le trafic, il n'y a aucune solution. Il y a une seule solution, c'est le plafonnement.

Mme Dominique LAZARSKI : J'ajouterai peut être une chose. Ce que prévoit le droit européen, et qui est intégré dans le droit français puisque c'était directement applicable, c'est un règlement européen 598-2014, ce règlement n'est pas applicable à l'aéroport de Beauvais puisque l'aéroport de Beauvais n'a pas encore 50 000 mouvements, je dirais heureusement pour le moment. Ce règlement explique comment on peut réduire le bruit, quelles sont les procédures, comment on doit faire pour réduire le bruit dans les aéroports.

La première mesure, c'est la réduction du bruit à la source. La réduction du bruit à la source, on l'a vu, les avions de Ryanair sont parmi les moins bruyants, les nouveaux sont parmi les moins bruyants. Mais vous avez vu les niveaux de bruit ? Ils sont encore très élevés. Vous les entendez tous les jours, vous le voyez bien, ils font du bruit. Ce sont les nouveaux, les tout nouveaux, ils viennent de les acheter. Ils ont commandé 150 appareils, ils se sont engagés pour 300 et ils ont fait la même chose pour les Max 10 un peu plus gros qui comptent 20-30 places de plus. Donc ce sont des avions qu'ils vont garder un certain nombre d'années. Les constructeurs d'avions ou de moteurs ne savent pas aujourd'hui réduire le bruit plus qu'il n'est réduit actuellement. Ils ne savent pas le faire. À l'O.A.C.I., il y a en ce moment même des discussions pour l'adoption d'un nouveau standard de bruit mais qui va être ridiculement bas et qui ne va en rien changer pour les avions les plus modernes comme les A320neo ou les Boeing 737 Max de Ryanair, ils vont rester pendant longtemps les moins bruyants, pendant des années. Ryanair a encore des avions qui ont 13 ans. J'en ai vu passer récemment puisque j'ai eu une question, on m'a dit « mais vous avez remarqué quand même qu'il n'y a que des avions modernes aujourd'hui à Beauvais ? » Eh bien non, j'ai regardé ce jour-là, l'ensemble des avions qui avaient survolé Beauvais, 33 %, 1/3 étaient des avions qui avaient plus de 10 ans, et certains 22 ans, parce qu'il n'y a pas que Ryanair.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Est-ce qu'on peut laisser Monsieur DUBUS peut être répondre ? Ou vous, Monsieur TRUBERT ? Et laisser ensuite la parole aux élus pour poser des questions.

M. Philippe TRUBERT : Déjà est-ce qu'il y a d'autres questions chez les élus ? Puisque le but de cette réunion, c'est aussi et avant tout de vous donner la parole, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à

présent. Est-ce que vous avez des questions sur la présentation de Philippe ou Dominique LAZARSKI ?

Mme Michèle CRIGNON: On aura des commentaires à faire, oui.

M. Philippe TRUBERT: Le but est que vous puissiez aussi les faire.

M. Hervé CARON : Je veux bien commencer. Je pense que 2023, le trafic a explosé par rapport aux années précédentes parce qu'on le vit nous, tous les jours, et les avions avant passaient beaucoup plus loin, que ce soit aux atterrissages et aux décollages, et maintenant on a des décollages avec des avions qui passent en plein cœur du village, alors qu'on n'avait jamais ça avant. Donc je trouve qu'il y a un gros travail à faire sur les trajectoires. Ça, c'est une première chose. Parce que je préfère entendre de très loin 35 000 avions beaucoup plus loin, que 32 000 au-dessus de moi. L'impact bruit, c'est déjà là-dessus. Donc il y a beaucoup plus d'atterrissages, de décollages, on l'a vu avec Monsieur TRUBERT, du côté de Laversines par rapport à Troissereux, on arrive à 75 % pour Laversines et 25 % pour Troissereux. Alors je voudrais bien savoir pourquoi, parce que si à Laversines il faut voter une motion pour être tranquille, on va le faire. Pourquoi une telle différence ? J'espère que vous allez nous apporter la réponse. On nous a parlé du vent, mais du vent quand il n'y en a pas, ça ne change pas grand-chose ! Voilà ce que je voulais dire pour l'instant. Donc je laisse la parole à Michèle.

Mme Michèle CRIGNON : Nos questions et nos commentaires vont souvent se rejoindre. Effectivement, ce qui est pour moi une évidence absolue, aujourd'hui on a des décollages, et cette semaine du fait qu'on avait la réunion, j'ai été particulièrement attentive à ce qui se passait dans le ciel. Et alors qu'avant on n'avait que les atterrissages, exceptionnellement des décollages, aujourd'hui on a des décollages systématiquement.

M. Philippe BREBION: Mais des décollages, il y en a tout le temps eu, ils passent juste à 500 mètres de la rue Saint-Martin.

Mme Michèle CRIGNON : Oui, moi en tout cas, je les percevais moins. C'est de la perception personnelle peut-être, mais en tout cas aujourd'hui pour moi, ils sont vraiment d'une nuisance pour nous très perceptible. Peut-être qu'effectivement ils existaient, mais ils n'étaient pas au même endroit.

M. Philippe BREBION: La rue Saint-Martin, elle est prise en sandwich entre les décollages et les atterrissages.

Mme Michèle CRIGNON : J'avais toujours cru comprendre et entendre qu'on était plutôt sur les atterrissages et Troissereux plutôt sur les décollages. Aujourd'hui, on a l'impression que c'est nous qui vivons les décollages et les atterrissages. Après, ce sont des perceptions. J'ai un bien immobilier qui est en vente à Laversines, donc là c'est du concret, je suis très factuelle par rapport à ça puisque c'est ce que je vis en ce moment. Nous avons régulièrement des refus de visite parce que nous sommes sur le couloir aérien, donc nos biens immobiliers sont en train de vraiment être déclassés d'une manière très forte. Quand en plus aujourd'hui on rajoute la conjoncture générale de l'immobilier, qui là n'est pas liée effectivement à l'aéroport, mais quand on rajoute cette crainte des vols, et j'ai eu hier soir et aujourd'hui, c'est pour vous dire que c'est concret, deux informations par des agences de refus de visite à cause de l'aéroport. Donc vous pouvez comprendre qu'on se fait beaucoup de souci aussi pour ça.

Quand on voit qu'on œuvre au niveau communal pour avoir une commune dynamique recevant des jeunes, qu'on offre des multiples services pour l'accueil des familles et qu'on se dit que peut-être nos biens immobiliers demain ne se vendront plus, ne se loueront plus parce qu'il y a des telles gênes que les familles vont partir ailleurs. Que va devenir notre commune ? Alors qu'on œuvre tous les jours, depuis plusieurs mandats, à l'embellissement et à l'amélioration du cadre de

vie en permanence dans notre commune ! Donc ce sont des grosses questions auxquelles on n'a pas de réponse.

Je voudrais qu'on puisse avoir ce soir des engagements de votre part sur la fréquence du trafic aérien, que vous puissiez nous rassurer sur ce que ça va devenir. Je crois comprendre que l'appel d'offres, on ne peut pas savoir ce qu'il a été, mais c'est bien cet appel d'offres que vous avez passé qui va déterminer ce qui va se passer dans le ciel demain pour nous. Peut-être qu'il y a un secret professionnel, je ne sais pas comment le qualifier parce que je n'ai pas les bons termes, qui fait que vous ne pouvez pas nous le dire, mais en même temps si vous ne le dites pas, ça ne fait qu'accentuer nos angoisses. Parce que généralement quand on dit les choses, c'est qu'on est droit dans ses bottes et qu'on n'a pas de soucis. Si on n'arrive pas à avoir d'informations sur la fréquence des vols, sur le plafonnement, sur le respect du couvre-feu, sur le fait qu'il n'y aura pas de vols cargo, on ne peut que s'inquiéter sur le fait qu'effectivement nos inquiétudes sont justifiées. Ça ne peut que renforcer notre inquiétude. Donc j'aimerais vraiment que vous puissiez nous rassurer concrètement et puis qu'il y ait à un moment des écrits sur ça qui nous rassurent.

Après, je me pose vraiment une question, c'est quel est l'intérêt pour l'Agglo de développer le trafic aérien à Beauvais ? Parce qu'en fait, l'aéroport de Beauvais, il sert certes à quelques personnes de l'Agglo, évidemment je pense que peut-être autour de la table tout le monde a pris au moins une fois l'avion à Beauvais, ou peut-être pas, mais personnellement je ne l'ai pris qu'une seule fois dans ma vie parce que justement je me dis que ce n'est pas bien de le faire. Mais quel est l'intérêt économique ? J'aimerais comprendre. Parce que je suppose que si on veut développer un aéroport local, c'est qu'il y a un intérêt économique local aussi, donc j'aimerais que vous puissiez nous apporter des éléments sur l'intérêt économique que ça représente pour l'Agglo. Voilà, pour l'instant je vais en rester là.

M. Régis LADANT : Je voudrais juste rajouter un petit quelque chose par rapport à Michèle et Hervé. Je suis du côté atterrissage aussi, effectivement on a les avions à 250-300 mètres au-dessus la tête, donc c'est très compliqué. Ce midi, en rentrant du travail pour déjeuner, j'ai vu aussi deux avions maintenant qui décollaient du côté des atterrissages. Donc je pensais qu'on était vraiment que du côté des atterrissages, mais maintenant on subit les atterrissages et les décollages, pas plus tard que 12h12 et 12h27 ce midi. Donc je pense que la trajectoire, on est condamné à l'avoir selon là où on est dans le village, donc je propose qu'on change l'I.L.S., c'est-à-dire le guidage qui se situe entre Laversines et Therdonne, pour vraiment décaler la trajectoire d'atterrissage.

Mme Emilie DOUZINEL : Je veux juste compléter aussi sur les trajectoires, j'entends plein de choses différentes et j'aurais bien voulu avoir du concret. On m'a dit pendant très longtemps que les avions étaient censés contourner Laversines, qu'ils devaient passer dans le champ. Moi, j'habite dans la rue des Hermites, j'ai l'impression qu'ils passent au-dessus de ma maison. Donc j'aimerais bien qu'on me dise concrètement, les avions passent là, et est-ce que tous respectent ce couloir ou est-ce qu'il y a des dérives ou des choses comme ça ? Et qu'est-ce qu'on peut faire concrètement pour que ces trajectoires soient bien définies et respectées, pour nous protéger un maximum ?

Mme Caroline CAYEUX : Juste un mot sur les trajectoires et, après ça, je passe la parole au Directeur de l'aéroport pour qu'il réponde question par question sur les propos de Madame LAZARSKI. J'ai reçu le patron national de la D.G.A.C., Damien CAZÉ, le 20 juillet, et il m'a promis qu'il allait étudier tout ce que vous dites, pour vérifier pourquoi il y avait des changements et des modifications, pour voir pourquoi il y a atterrissage-décollage alors qu'avant vous pensiez être uniquement dans un autre couloir. Il doit revenir et il sera prêt à venir à l'Agglo, je ne sais pas s'il arrivera à résoudre les problèmes, mais ce sont des sujets sur lesquels ni l'Agglo, ni le S.M.A.B.T.,

ni la S.A.G.E.B. ont la main. C'est ça qu'il faut que vous compreniez, ce n'est pas nous qui décidons des trajectoires, c'est la D.G.A.C., la Direction Générale de l'Aviation Civile. Donc je regrette, comme Marie-Manuelle JACQUES, qu'ils aient décliné l'invitation pour ce soir, mais je sais qu'ils sont au travail pour réviser ce sujet-là et essayer d'alléger le problème pour les riverains.

Mme Emilie DOUZINEL : Mais c'est peut-être ça qui nous inquiète, le fait que vous n'ayez pas la main là-dessus.

Mme Caroline CAYEUX : Mais on ne l'aura jamais, ça ne changera pas.

Mme Emilie DOUZINEL : Mais est-ce qu'il n'y a pas une possibilité au moins d'avoir une contrainte ?

Mme Caroline CAYEUX : Oui, mais on pèse, on pèse dessus, on est remonté jusqu'au Ministère et je crois que le Sénateur BASCHER a reçu une lettre du ministre des Transports qui a dit qu'il suivait le dossier.

Mme Emilie DOUZINEL : Mais ce n'est pas non plus un problème de là il y a une semaine...

Mme Caroline CAYEUX : C'est devenu un problème depuis le mois de janvier l'année dernière.

Mme Emilie DOUZINEL : Ça fait quand même des années qu'on est embêtés par la trajectoire des avions. Rue des Hermites, oui, en tout cas.

Mme Caroline CAYEUX : Ah non, ça ne nous est jamais remonté à ce point-là. Jamais. Je pense que le moment est venu que le Directeur de la S.A.G.E.B. de réponde aux questions.

M. Thomas DUBUS : Alors, deux points d'introduction de mon côté. Le premier point, le but de mon intervention ne va pas être de remettre en cause les nuisances qui peuvent exister. L'activité de la S.A.G.E.B., comme beaucoup d'activités aéronautiques, génère effectivement aujourd'hui de la pollution gazeuse, comme vous le rappeliez, et génère de la pollution sonore. Mon rôle ici n'est pas de la nier, mon rôle ici est de travailler à la réduire et c'est mon deuxième point. Je ne suis pas dans une position de confrontation vis-à-vis de vous, je suis dans une position de travail constructif avec vous pour réduire ces nuisances. Clairement, je pense qu'il y a beaucoup de choses à faire, contrairement à ce que j'ai pu entendre, pour travailler ensemble à réduire les nuisances, et nous, on a beaucoup de choses à faire aussi pour travailler à réduire ces nuisances. J'ai beaucoup apprécié, Madame LAZARSKI, notamment tout le travail de vulgarisation que vous avez fait, c'était vraiment intéressant. Il y avait beaucoup de choses que je partageais. Par contre, j'ai relevé un certain nombre de points sur lesquels je voulais revenir, qui me semblaient importants. Et après, je passerai peut-être la parole au S.M.A.B.T., parce que moi, mon horizon de compétences aujourd'hui s'arrête à la fin de l'année, donc je suis désolé, sur un certain nombre de sujets de perspectives, je ne suis pas compétent. Et comme le rappelait Madame la Présidente, on regrette fortement le fait que l'Aviation Civile ne puisse pas être présente parce que c'est légitime, ce sont ces questions de trajectoire qui vous préoccupent, mais j'avoue aussi mon incompetence à m'exprimer, en tout cas sur le sujet.

Sur les points sur lesquels je voulais revenir pour ce qui me concerne, le premier point c'était le couvre-feu. Beauvais est un des rares aéroports aujourd'hui à bénéficier d'un couvre-feu. J'estime que c'est un bénéfice parce que c'est une protection forte pour les riverains, c'est un des couvre-feux, hormis celui d'Orly, qui est le plus étendu et donc le plus protecteur. Et je voulais revenir sur le fait que l'année dernière on a eu une dérogation et que nous nous employons tous à faire respecter ce couvre-feu. Cette année, on est à 3 dérogations, on est bien loin des 25, et je voulais insister sur le fait que toutes les équipes et les compagnies s'appliquent à respecter strictement ce couvre-feu. Vous l'avez dit, ce couvre-feu aujourd'hui s'arrête à 05h00. Il n'y a pas de vols aujourd'hui à 05h00 ni entre 05h00 et 06h00, ils commencent aujourd'hui à 06h30. On est tous

très conscients de l'importance du respect de ces sujets et on s'applique strictement à les appliquer et à les respecter. C'est le premier point.

Le deuxième point, on parlait de la base et vous revenez sur ce sujet de base, et pourquoi est-ce que ce sujet de base est important pour un aéroport ? Au-delà des intérêts économiques de l'aéroport, la base nous a permis de maîtriser les types avions qui sont installés. Je reviendrai un petit peu sur les notions de bruit des avions après mais il faut voir qu'un aéroport est une structure qui, un peu comme une route, une autoroute, est ouverte à la circulation aérienne. On doit accepter tous les avions qui se présentent, quels qu'ils soient, donc il peut arriver qu'il y ait des avions plus anciens que d'autres qu'on n'aimerait pas voir mais qui viennent quand même, et on n'a pas la main dessus, sauf grâce à ce contrat de base dans lequel on a imposé à la compagnie aérienne ces types avions Max que vous présentiez tout à l'heure, 8 200, qui sont, comme vous le disiez, les avions les plus vertueux en termes de bruit. Et c'est ça l'intérêt de la base pour nous, c'est que ça nous permet de maîtriser, et c'est le seul moyen que l'on ait de maîtriser ces types avions. Le taxiway, vous parliez effectivement des risques que vous identifiez sur l'intégration d'un taxiway. Un taxiway, ça a aussi d'autres vertus, j'en citerai deux. Une vertu en termes de consommation de CO₂ ; aujourd'hui tous nos avions sont obligés d'aller au bout de la piste pour faire demi-tour, revenir, tout ça avec les moteurs en route et on double le temps de trajet à cause de ces demi-tours ; un taxiway permet une sortie immédiate. Et deux, on échangeait tout à l'heure avec Madame le Maire sur le sujet, aujourd'hui on n'a pas de taxiway, donc un avion pour s'arrêter va utiliser ses « reverse » pour pouvoir sortir plus tôt. Il va utiliser ses « reverse », les « reverse » génèrent du bruit et de la consommation de kérosène. L'autre intérêt pour nous du taxiway, c'est d'éviter ou de réduire cette utilisation de « reverse », c'est un bruit en moins, une consommation de kérosène en moins avec une sortie rapide qui permet à l'avion de sortir à tout moment et non pas soit de faire demi-tour, soit d'attendre le bout de la piste.

Pour ce qui est des avions les moins bruyants, je revenais effectivement sur le bruit, on n'est pas d'accord sur cet impact bruit. Nous, quand un avion génère 50 % d'énergie de bruit en moins, on estime que c'est colossal. Alors on peut remettre l'échelle de calcul en cause, on peut la limiter en disant que c'est 3 décibels. Le bruit une courbe exponentielle, donc effectivement...

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : 3 décibels, au contraire, ce n'est pas exponentiel puisque logarithmique c'est très plat.

M. Thomas DUBUS : Je ne suis pas d'accord. On en parlera ensemble. De toute façon, on a une C.C.E. aussi sur laquelle on aborde ces sujets-là. 50 % de bruit en moins, c'est colossal, de mon point de vue. (*hors micro*) Bref, on ne va pas passer trop de temps là-dessus.

Un point important, vous disiez que ce ne sont pas les passagers qui polluent et je voudrais vraiment m'arrêter là-dessus. De manière évidente, vous avez raison. Sauf que quand on calcule, vous avez tort. On a fait, nous, le bilan carbone de l'ensemble des activités de l'aéroport avec un organisme totalement objectif, donc le bilan carbone. Et je sais que c'est là aussi qu'on va sûrement discuter. Le bilan carbone de l'aéroport, pour être au clair, ce sont toutes les émissions de l'aéroport au sol, plus les phases de décollage et les phases d'atterrissage. Vous me direz qu'on n'intègre pas la pollution des avions en vol en croisière, vous avez raison, on n'intègre pas, on ne sait pas le calculer et donc on intègre atterrissage, décollage, roulage et puis toutes les émissions carbone de la plateforme. En faisant ce travail-là, on s'est rendu compte que 43 %, et c'est la première source des émissions carbone de l'aéroport, ce sont les passagers qui viennent en voiture à l'aéroport. 43 %, ce sont les passagers qui viennent en voiture ; et les avions, c'est 38,8 % de nos émissions carbone. 38,8, c'est beaucoup, mais le premier sujet des émissions carbone de l'aéroport, ce sont les voitures et l'utilisation de la voiture des gens qui viennent prendre l'avion à

l'aéroport. Heureusement, on est un aéroport sur lesquels 50 % des passagers viennent en transport en commun et ces 50 % là génèrent 11 % de nos émissions carbone. Donc nous, immédiatement, le premier enseignement qu'on en tire, c'est un passager qui vient en transport en commun, c'est 4 fois moins d'émissions carbone qu'un passager qui vient avec sa voiture particulière. Notre premier sujet, c'est effectivement de réduire fortement l'utilisation des voitures particulières pour nos passagers et pour nos salariés, parce que c'est la première source d'émissions carbone. Sur ce sujet d'émissions carbone, un, on ne communique pas suffisamment sur ce que l'on fait ; deux, on peut en faire plus que ce que l'on fait aujourd'hui. Donc on présente aujourd'hui à nos instances S.A.G.E.B. un plan de réduction de nos émissions carbone, on ira présenter pour validation au S.M.A.B.T. dans un second temps ce plan et on vous le transmettra. C'est un plan très volontariste de réduction de nos émissions carbone parce qu'on peut faire plus, on a maintenant cette photo, on sait d'où on part, on communiquera avec vous sur la situation actuelle, sur ce qu'on fait, et puis régulièrement sur où on va, parce qu'il y a énormément à faire et on doit faire énormément et ce plan, vous verrez, sera détaillé.

Deux sujets, ou un sujet, je laisserai peut-être le sujet du P.E.B. si vous voulez l'aborder et du volume de mouvements, un sujet où là je partage juste mon expérience sur les vols cargo. Donc ce que je vais dire n'engage que moi, je travaille dans l'aviation depuis 25 ans, j'ai fait une dizaine d'aéroports, j'ai fait deux compagnies aériennes, j'ai une petite expérience. Les vols cargo, pour tout vous dire, j'ai essayé de les développer sur une grosse plateforme et j'ai appris qu'on ne les développe qu'avec des produits à très forte valeur ajoutée, ce qui veut dire soit des produits agricoles type des fruits exotiques ou des fleurs à très forte valeur ajoutée, soit du produit industriel à très forte valeur ajoutée. Et quand on veut développer des vols cargo, on va d'abord étudier la capacité économique d'une région à produire ces produits à forte valeur ajoutée. J'ai travaillé en Suisse notamment, il y a eu du vol cargo qui a été développé sur de l'industrie pharmaceutique, c'est possible sur de l'industrie électronique de pointe, mais il faut des très gros volumes parce qu'un avion-cargo, ce sont plusieurs tonnes de cargo tous les jours. Donc je ne pense pas que sur l'activité agricole aujourd'hui on puisse développer du cargo. Je ne pense pas que sur l'activité industrielle on ait encore cette activité cargo.

Mme Caroline CAYEUX : A moins de balader les tracteurs Massey Ferguson !

M. Thomas DUBUS : J'entends que ce soit une préoccupation.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : C'est formidable, donc vous pouvez vous engager à ne pas en avoir. C'est très bien !

M. Thomas DUBUS : Je n'ai pas la capacité à m'engager, je suis désolé, je partage juste mon expérience avec vous sur ce sujet cargo qui, pour moi, n'est peut-être pas le premier à aborder ensemble. On a d'autres sujets sur le bruit, on a d'autres sujets sur les émissions carbone à aborder.

Mme Dominique LAZARSKI : Je veux rebondir sur certaines choses que vous venez de dire. L'inverseur de poussée, donc les « reverse », ce sont les moteurs qui poussent dans l'autre sens pour freiner l'avion. Et je crois que le problème de l'utilisation des inverseurs de poussée vient du fait que si l'avion freine, il va produire énormément de chaleur sur les freins, il ne pourra pas repartir avant que les freins soient refroidis. Et on nous a toujours dit « à l'aéroport de Beauvais, on n'utilise pas les freins parce que les avions ont une rotation très rapide et si on veut repartir dans la demi-heure, on ne peut pas si on a utilisé les freins ». En revanche, vous vous étiez engagé à ce que les freins soient utilisés pour tous les avions qui atterrissent, les derniers atterrissages des 3 avions basés.

M. Thomas DUBUS : On ne va pas se lancer dans un débat d'experts, une fois de plus comme que je disais, j'ai un petit peu travaillé en compagnie aérienne, ce sujet de remplacer les « reverse » par les freins n'existe pas.

Mme Dominique LAZARSKI : C'est très bien, on reposera la question à un pilote. C'était le pilote qui nous l'avait expliqué, vous savez je ne suis pas pilote de ligne. Et quand vous parlez des avions et de la limitation sur place à l'aéroport des émissions carbone, en effet je suis tout à fait d'accord, il faut que les passagers viennent en transport en commun, c'est beaucoup plus raisonnable pour la pollution de l'air comme du climat. Quand même, vous allez travailler sur des réductions, très bien, avec des avions qui ne rouleront que sur un moteur par exemple pour rejoindre le terminal etc. C'est bien mais n'oubliez pas que cet avion, évidemment il va atterrir et décoller à Beauvais, mais cet avion, il va faire tout un trajet, des milliers de kilomètres. Et ce trajet, il va avoir encore un impact sur le climat, donc ce n'est pas simplement un impact local qu'on peut constater, c'est un impact sur tout le trajet de cet avion. Et donc c'est ça qui va venir impacter la lutte ou obérer la lutte...

Mme Caroline CAYEUX : Ça, c'est un autre sujet

Mme Dominique LAZARSKI : Ce n'est pas un autre sujet, c'est exactement le sujet où on est ! Un avion qui vole, c'est un avion qui a un impact climatique sur toute la durée de son trajet.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Si vous permettez, j'aimerais qu'on revienne plutôt au cas de Laversines et à ce qui nous préoccupe aujourd'hui, même si on a bien évidemment tous des raisons de nous inquiéter du climat. Aujourd'hui, même si le climat nous intéresse, c'est plutôt nos nuisances proches qui nous intéressent. Est-ce que d'autres conseillers veulent prendre la parole et ont des questions à poser ?

Mme Dominique LAZARSKI : Sur les trajectoires peut-être.

Mme Michèle CRIGNON : J'aurais bien voulu aussi réagir à des informations données par Monsieur. Donc j'ai noté, vous disiez que 43 % de la pollution est liée aux passagers qui viennent en voiture. Du coup, ma réflexion, ça ne me rassure pas du tout parce que je me dis, si on augmente le nombre de vols, on augmente obligatoirement le nombre de passagers, donc on va encore plus augmenter la pollution liée aux voitures qui vont arriver. Du coup, ça m'inquiète encore plus. Et puis quand vous dites qu'un passager qui vient en transport en commun, c'est 4 fois moins de pollution, je me dis, mais alors pourquoi on fait des parkings à étages si on veut justement avoir moins de passagers qui viennent en voiture. Donc là, je ne comprends pas la logique de tout ça.

M. Philippe TRUBERT : Est-ce que vous avez vu des parkings à étages à l'aéroport ?

Mme Michèle CRIGNON : C'est le projet a priori qui...

M. Philippe TRUBERT : Non mais là, on est dans de la prospective. Vous devriez déjà vous satisfaire que 50 % des passagers viennent en transport en commun, qu'il n'y a pas de parkings à étages à l'aéroport et que les projets à court terme de l'exploitant sont encore des parkings soit de surface, soit au contraire promouvoir la flotte de bus pour avoir des véhicules de meilleure qualité, une meilleure qualité de service, des prix raisonnés. Aujourd'hui, il n'y a pas de parkings à étages, il n'y a pas de taxiway parallèle. Quand on raisonne sur 30 ans et quand une maire ou un maire de territoire se doit de raisonner sur 30 ans, il est obligé de faire des scénarios où en cas de développement il faut artificialiser, il faut construire de la verticalité, etc. Mais aujourd'hui, les 5,5 millions de passagers de l'aéroport, il n'y a pas de parkings à étages. Maintenant, je ne peux pas vous dire que sur 30 ans, il n'y aura pas de parkings à étages ou de parkings souterrains.

Mme Michèle CRIGNON : Oui, mais nous, l'engagement que l'on veut, ce n'est pas juste pour l'année à venir.

M. Philippe TRUBERT: Oui, mais vous n'êtes pas l'exploitant de l'aéroport, vous êtes riverains de l'aéroport.

Mme Michèle CRIGNON : Oui et c'est pour ça qu'on a des nuisances. On n'a pas les mêmes logiques, il y a des logiques financières d'un côté...

M. Philippe TRUBERT: Non mais là, les parkings à étages, je comprendrais qu'on ait ce débat-là avec Tillé par exemple, mais en quoi Laversines serait gênée par les parkings à étages ?

Mme Michèle CRIGNON : Parce que ça veut dire plus de passagers qui viennent.

M. Philippe TRUBERT : Non parce que le but c'est que la part de passagers en transport en commun continue d'augmenter justement.

Mme Michèle CRIGNON : Oui, mais s'il y a plus de passagers en transport en commun et plus de passagers avec ces véhicules personnels, c'est de toute façon plus de passagers au global et donc plus d'avions qui décollent.

M. Philippe TRUBERT: Mais moi, je raisonnais sur le parking à étages, je ne parle pas des mouvements d'avions.

Mme Michèle CRIGNON : Mais ce qu'il y a, et puis ce n'est pas un engagement pour l'année juste devant nous qu'on veut, comme vous dites vous-même, la gestion va être confiée pour 30 ans supplémentaires. Nous, nos enfants et nos petits-enfants, dans 30 ans, ils vivront ici et ils subiront les nuisances des décisions qui sont prises en ce moment même. Donc on ne peut pas ne pas s'en préoccuper.

M. Philippe TRUBERT : C'est le sens même de l'action politique d'engager les générations futures. Nous, on a un contrat de 30 ans, et je vois que Madame LAZARSKI ou Philippe, personne n'a relevé que 30 ans c'est aussi ce qu'il faut pour accomplir la transition énergétique de l'aéroport qu'il y a aujourd'hui, Thomas en a parlé. Si on n'a pas un temps long, on ne peut pas le faire.

Mme Michèle CRIGNON : On veut bien qu'il y ait un temps long, mais on veut être rassurés justement sur cette période.

M. Philippe TRUBERT : Mais ce temps long est nécessaire. Personne n'a parlé des injonctions réglementaires sur les aéroports. On a dit qu'il n'y avait pas d'extension, mais pourquoi il n'y a pas d'extension de la plateforme ? Parce qu'on applique la loi Climat Résilience. Personne ne dit que l'aéroport va solariser ses toitures pour produire son énergie verte. Personne ne dit qu'on va réduire notre consommation d'énergie de 60 % d'ici 2040. Pourtant, c'est la réalité. Ce que je veux dire, c'est quand Monsieur BREBION dit, il y a un camp de la vérité, Madame LAZARSKI incarne le camp de la vérité, ça ne sert à rien de venir débattre. Si vous partez du principe qu'il va y avoir des parkings à étages à l'aéroport et un taxiway parallèle sur 30 ans, je ne peux pas vous dire qu'il n'y aura jamais de parkings à étages à l'aéroport. Par contre, je dois faire l'exercice de dire sur 30 ans, alors que je ne peux pas étendre mon foncier, comment je vais faire pour accueillir des passagers, des nouvelles mobilités sur les 30 prochaines années ?

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Mais pourquoi développer ?

M. Philippe TRUBERT : Alors voilà, pourquoi développer, alors déjà est-ce qu'il y avait d'autres questions ? Parce que le but de ce genre de réunion, c'est surtout que les conseillers, vous preniez la parole. Moi, Philippe et Dominique, on échange régulièrement, donc je salue aussi l'initiative de Madame JACQUES. Mais nous, on a l'occasion de se voir formellement ou informellement, donc ce n'est pas trop le sujet. C'est surtout vous, conseillers, habitants, riverains de Laversines, les questions sur l'immobilier, sur l'intérêt économique pour le territoire de développer une plateforme en termes sans doute de retombées économiques ou d'emplois par exemple.

J'ai noté les informations sur l'appel d'offres, je vais vous en donner, il n'y a pas de cachotteries, c'est juste qu'il y a une procédure, donc il y a des temps de la procédure où on doit respecter ce

qui est communicable aux candidats ou pas, et puis ce qu'on peut vous dire ce soir, le 12 septembre à 3 jours de la remise des offres. Je vais vous dire, je n'ai pas reçu les offres donc je ne peux pas vous dire ce qu'il y a dans les offres. En revanche, je peux vous dire comment nous, on a essayé de bâtir le contrat de concession sur 30 ans. Comme si un territoire, la ville de Beauvais ou le Beauvaisis, se projette sur son P.L.U.I. avec la Z.A.N., comment on réagit nous, ce qui existe comme injonctions réglementaires sur 2020-2025-2030.

Je partage aussi l'avis de Dominique sur l'adjonction de carburant durable dans le kérosène aujourd'hui, ça existe, mais je ne vais pas vous dire que c'est la moitié du carburant, en effet c'est marginal pour le moment. Donc on sait ce qu'on peut faire aujourd'hui, mais je ne sais pas vous dire précisément, et personne ici ne peut vous dire précisément à quoi ressemblera la vie de Laversines en 2055. Il y a une pression foncière sur le Beauvaisis, il y a une pression économique sur ce territoire qui est très dynamique, vous l'avez dit, la commune est dynamique, elle s'embellit, etc. Mais le dynamisme du Beauvaisis, et là je vais reprendre ce que disait Dominique LAZARSKI, c'est l'aéroport, comment nous, on le projette sur 30 ans, mais c'est la zone Novaparc aussi, comment elle va modifier le territoire du Beauvaisis sur les 15-20 prochaines années. Donc nous, on n'est pas isolés comme un sanctuaire, comme une réserve d'Indiens dans notre coin où on ferait les choses ; au contraire, ça ne nous dérange pas d'échanger avec vous, avec tous les élus. C'est quand on se pose sur 30 ans et qu'on réfléchit, combien il y aura de passagers, de mouvements ? A quoi ressembleront nos infrastructures ? Produiront-elles une énergie suffisante, seront-elles autonomes ? Comment on fera l'accessibilité à l'aéroport ? Vous l'avez dit, les parkings à étages, mais le parking à étages, ce n'est pas notre but, ça coûte 10 fois plus cher qu'une place classique. Notre but, c'est peut-être d'avoir une route dédiée à l'aéroport ou une voie dédiée sur celle qui existe déjà pour mettre en avant nos transports en commun, nos bus, puisque les bus, on a la chance de les avoir intégrés dans l'aéroport, donc on a la main dessus. Plus on aura la main sur ce qu'est l'aéroport de Beauvais-Tillé sur 30 ans, plus on maîtrise. Par contre, quand on fait l'exercice en 2022 en sortie de Covid, on fait des exercices de prévisions de trafic et on dit : voilà la position de Beauvais par rapport à Paris, en effet, 3/4 de nos passagers viennent de l'Île-de-France. Pour autant, une bonne majorité des habitants de Beauvais ou du Beauvaisis ont déjà pris au moins une fois l'avion à Beauvais, voire plusieurs fois par an pour certains. On sait que nos passagers viennent de Normandie, des Hauts-de-France, donc on a fait tout un travail de diagnostic, que je partagerai à un moment donné avec Dominique. Je pense qu'on va y arriver.

Mme Caroline CAYEUX : On a fait un sondage aussi.

M. Philippe TRUBERT : Effectivement, je l'ai là si vous voulez, je vais pouvoir répondre à vos questions tout à l'heure. Mais en 2019, on a fait un sondage sur la perception de l'aéroport de Beauvais par les habitants du Beauvaisis. Non mais j'entends déjà « ah bah ». On fait l'exercice, on pourrait ne pas le faire. (*hors micro*) J'y viens, Dominique. Je fais l'exercice en 2019. C'est une adhésion assez large, à peu près 80 %-85 %, mais on pose des questions sur vos attentes environnementales. Et à l'époque, c'est sur les avions basés, notamment l'acceptation d'horaires d'exploitation comme vous l'avez souligné, et Thomas l'a rappelé, on n'est pas là pour nier les choses, ni l'activité de l'aéroport, ni les nuisances qu'il génère. On a fait ce travail en 2019 sur les horaires d'exploitation de l'aéroport, et notamment des atterrissages plus tard ou des vols plus tôt le matin. On a refait cet exercice en 2023 sur les attentes environnementales liées à la crise Covid notamment. Moins de transport aérien...

Mme Caroline CAYEUX : Il y en a qui ont dû assister au rendu du sondage ici.

M. Philippe TRUBERT : Oui, il y avait des élus de Laversines qui étaient présents.

Mme Caroline CAYEUX : Et il y avait vous, Monsieur BREBION, vous étiez là au rendu.

M. Philippe BREBION : Oui.

M. Philippe TRUBERT : Philippe était là, avec d'autres personnes d'associations...

Mme Caroline CAYEUX : Avec une dame qui nous a dit « ce n'est pas la bonne rue qu'ils ont interrogée ».

M. Philippe TRUBERT : On fait l'exercice, après, bien évidemment, on aura une contestation des résultats parce que si je vous dis que 85 % des gens sont pour l'aéroport, vous allez me dire « oui mais vous n'avez pas interrogé les gens de Laversines ».

Mme Dominique LAZARSKI : (*hors micro*)

M. Philippe TRUBERT : Mais oui, je sais, Dominique, j'entends aussi votre discours. Moi, ça me fait plaisir, même si des fois il y a des bémols, mais vous dites, « on n'a jamais été contre l'aéroport et on n'est pas contre la réduction de son activité », au sens où il semblerait qu'on ait trouvé une sorte d'équilibre d'acceptabilité. Je ne sais pas si le terme est juste. Mais on est obligé de faire cet exercice. Si on fait l'exercice en 2019, on a des taux de croissance annuels moyens de 4-5 % par an, doublement du trafic tous les 20 ans. On refait l'exercice après Covid, on a des taux de croissance annuels moyens beaucoup plus bas et Madame LAZARSKI l'a dit, la production de carburant durable va coûter beaucoup plus cher, le coût de matière première plus cher, etc. Nous, dans nos prévisions, on voit un plafonnement de la demande, et ce plafonnement, je ne peux pas vous dire qu'il arrive maintenant puisqu'on n'a jamais eu autant de monde, et là je ne parle pas de Beauvais, il n'y a jamais eu tant de monde dans les avions. La demande de trafic en 2022-2023 explose, ce n'est pas Beauvais qui explose.

Mme Caroline CAYEUX : Et à Roissy, à Orly, partout.

M. Philippe TRUBERT : Là aussi, on fait l'exercice. Maintenant je ne suis pas hermétique aux injonctions contradictoires de dire il faut faire moins, plus sobre, ce qu'on va faire dans le contrat, et en même temps les gens, nous, vous, prennent de plus en plus l'avion. Alors peut-être pas vous ici autour de cette table en U, mais on a des générations de jeunes qui prennent l'avion pour passer des week-ends partout en Europe, qui prennent l'avion de plus en plus tôt et qui le prennent de plus en plus souvent. Alors ce n'est pas la génération de la honte de l'avion mais la demande de consommation s'exprime aussi dans le transport aérien. Nous, par rapport à ça, quand on fait nos prévisions de trafic, ces schémas-là entrent, ils vont produire le plan d'investissement, c'est-ce qu'on disait sur les parkings ou sur les terminaux, ce que Monsieur BREBION a dit. Oui, plus de passagers, c'est sans doute plus de places. On a une qualité de service, je me tourne vers Thomas, qui n'est pas excellente mais il travaille avec toutes ses équipes pour l'améliorer, donc on part de zéro ou presque. J'exagère, excuse-moi, Thomas. Mais on peut améliorer les choses.

En revanche, sur la performance énergétique des bâtiments, là on est assez faible, on a des gens qui viennent en bus mais on a des bâtiments qui sont des gouffres énergétiques. Donc le plan d'investissement qu'on demande aux candidats, ce n'est pas de construire des places de parking pour le plaisir d'avoir des parkings aériens et de gêner les gens, c'est de dire si j'ai 5 000 voitures et que je ne peux pas m'étendre, ou si j'ai des passagers et que je dois améliorer la qualité de service, je peux et je dois me pencher sur différents scénarios. Je peux faire des parkings souterrains, si le problème c'est que ce soit des parkings à hauteur, on peut les faire souterrains. Nous, ce qu'on veut, c'est que les gens viennent en bus le plus possible. Je peux avoir des bâtiments où, comme aujourd'hui, on a des gens qui, si vous avez pris l'avion à Beauvais, parcourent 50-100 mètres à peine et se retrouvent dans l'avion. Pas d'escalators, pas de bus pour emmener des passagers au large à une position avion éloignée, donc on est déjà relativement sobre, et c'est peut-être le reproche qu'on pourrait revoir après dans les détails, mais il y a déjà des trucs qui ne sont pas mal

à Beauvais par rapport à d'autres aéroports. Objectivement, et quand on compare sur des paradigmes, pas seulement l'empreinte carbone, c'est plutôt un aéroport qui fonctionne bien, je suis désolé de le dire ici à Laversines, mais les dérogations, Thomas l'a rappelé, il y en a une ou deux par an. Vous ne l'avez pas rappelé, mais ce sont uniquement dans des cas de circonstances exceptionnelles.

Mme Dominique LAZARSKI : Mais ça ne supprime pas le bruit.

M. Philippe TRUBERT : Je sais bien, Dominique.

Mme Caroline CAYEUX : Madame LAZARSKI, est-ce qu'on peut quand même répondre à vos affirmations qui font un peu de politique-fiction tout à l'heure, permettez-moi de vous le dire. Et quand vous me dites que le Conseil d'État, quand le Conseil d'État a cassé, il n'a pas cassé puisqu'en fait il y a des circonstances exceptionnelles qui autorisent l'atterrissage de ces avions, il y a la neige, il y a la tempête, il y a une grève, il y a des raisons. Et comme l'a dit Thomas tout à l'heure, il y en a eu 2 ou 3 cette année et il y en a eu 5 ou 6 qui ont été demandées, ça a été refusé par la D.G.A.C. Donc il y a eu 3 avions.

M. Philippe BREBION : Ce que j'aimerais vous entendre dire c'est qu'effectivement, les dérogations ont permis à Ryanair d'installer une base, et comme le disait tout à l'heure Monsieur DUBUS, alors c'est bien, la base a permis d'avoir des avions moins bruyants... Mais des avions moins bruyants, ils décollent... (*hors micro*)

Mme Caroline CAYEUX : Monsieur BREBION, ça a permis d'installer la base qui était une sécurité pour ces avions. Ils voulaient pouvoir atterrir puisqu'ils doivent laisser l'avion là. Donc cela permettait qu'il n'y ait pas d'accident et qu'on puisse laisser atterrir un avion une fois, deux fois ou ou trois fois...

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Ce n'est pas un problème d'accident, c'est un problème d'exploitation économique.

Mme Caroline CAYEUX : Non !

M. Philippe BREBION : C'est juste 40 000 € d'économie pour Ryanair s'il arrive en retard !

M. Philippe TRUBERT : Non, mais ce qu'on voulait dire, c'est que des avions sanctionnés à Beauvais, il y en a, on n'échappe pas à la règle, donc ce n'est pas le problème. Ce que je voulais juste dire, c'est que quand on essaie de poser le débat, il y a quelques années, sur la base, on nous dit « oui mais ça va être open bar, les avions vont rentrer toute la nuit », etc. La réalité, et c'est là où je pense qu'il faut faire confiance à l'aéroport, ou en tout cas à ses collectivités, c'est quand il y a un engagement. D'ailleurs, c'est 3 ans, le bilan, je crois. La valeur de l'arrêté, c'est une durée de 3 ans, on pourra faire le bilan au bout des 3 ans. C'est de dire il y a des engagements, on les tient, on les respecte, l'aéroport, l'exploitant, c'est l'Aviation Civile qui accorde des dérogations, mais surtout il n'y a pas d'infractions au couvre-feu, il y en a très peu, et quand il y en a et qu'elles ne sont pas justifiées, elles sont sanctionnées, comme partout ailleurs. Donc on n'échappe pas à la règle sur ça.

Les investissements, ce qui va coûter très cher c'est la performance énergétique des bâtiments pour produire une énergie qui elle-même coûte très cher, c'est de solariser toutes les couvertures des bâtiments, des parkings, donc je ne sais pas s'ils seront à étages ou pas, mais on a la loi sur l'accélération des énergies renouvelables qui oblige les exploitants aéroportuaires, enfin en tout cas les exploitants qui ont des parkings de plus de 1 250 m², donc ça va vite. Nous, nos parkings se comptent en hectares, à couvrir ces surfaces de parcelles avec des ombrières photovoltaïques, ça coûte très cher. Nos bâtiments vont être couverts d'ombrières photovoltaïques, là aussi ça coûte très cher. Si on n'a pas une durée longue de contrat, on ne trouvera personne pour porter ces investissements. Je le rappelle pour vous, en tout cas la question qui était posée sur l'intérêt

économique, c'est que le risque et le péril sont supportés par les investisseurs, par les exploitants. L'aéroport de Beauvais coûte très peu aux collectivités et surtout il rapporte beaucoup plus au territoire, même s'il y a ces nuisances que personne n'ignore ou ne feint d'ignorer, il rapporte beaucoup aux territoires.

Ce que je peux vous montrer, si vous le voulez, c'est l'étude d'impact économique, l'Observatoire des retombées socio-économiques de l'aéroport, qui monitore les retombées directes, indirectes, induites, catalytiques de l'aéroport et les emplois également sur le territoire. Et puis j'ai le sondage aussi. Dominique, vous voulez le sondage ? Je l'ai, donc si vous voulez, je peux les projeter. Je n'avais pas prévu de les projeter mais on les a. Par exemple, le sondage, c'est pour ça que là on est à Laversines, on a le plaisir d'échanger, de débattre avec vous, le sondage est posé sur tout le Beauvaisis. On ne sous-estime pas les populations exposées aux couloirs aériens, donc aux nuisances directement, mais on le fait sur une échelle représentative de la population du Beauvaisis. Donc c'est certain que si vous êtes interrogé et que vous habitez le centre-ville de Beauvais ou je ne sais pas, Warluis ou une commune de Beauvaisis par exemple, la perception, et vous l'avez dit vous-même, au sein de Laversines, la perception de la trajectoire n'est déjà pas la même, atterrissage, décollage. Vous, Hervé, votre habitation est survolée, notamment à l'atterrissage, ce n'est pas du tout la même perception que vous, Madame, vous n'êtes peut-être pas dans la même rue, rue des Hermites. Si, c'est la même rue ?

M. Hervé CARON (*hors micro*) : Je suis parallèle à la rue des Hermites.

M. Philippe TRUBERT : Ce n'est peut-être pas la même perception qu'une personne de Laversines qui habiterait vers le cimetière. Et pourtant, cette perception, on l'a tous différemment. Sur les trajectoires, après je projette, mais j'ai noté quand même votre proposition, Monsieur l'Adjoint, je ne peux pas répondre au nom de la D.G.A.C. ou du S.N.A. sur la proposition de décaler l'axe d'I.L.S. En revanche, ce que je me suis toujours engagé à faire, avec Madame JACQUES ou avec n'importe quelle commune, c'est de relayer mot pour mot les demandes qui sont faites. Si la D.G.A.C. n'est pas là ce soir, en tout cas elle n'est pas représentée, la Présidente a rappelé que Damien CAZÉ était venu et qu'il reviendrait avant la fin de l'année avec des engagements concrets pour les communes impactées par l'aéroport de Beauvais. Madame JACQUES et une partie de son équipe ont été reçus par justement le Service de la Navigation Aérienne, donc ce sujet-là s'est cristallisé de façon virulente depuis plus d'un an, le non-respect des trajectoires. Mais le but, ce n'est pas de se défausser, c'est de dire que c'est un sujet qui est maîtrisé par le S.N.A. Et heureusement que ce n'est ni le S.M.A.B.T. ni la S.A.G.E.B. qui le font, parce que les trajectoires, ça renvoie à ce qu'est le transport aérien, c'est-à-dire quelque chose d'ultra local mais de global. La trajectoire de l'avion ne peut pas être faite à Beauvais par nos équipes, elle est faite en considération de tout un axe qui est français, européen, global.

Mme Emilie DOUZINEL : Ce n'était pas l'idée de gérer les trajectoires mais de gérer les dérives des trajectoires.

M. Philippe TRUBERT : Oui, notre rôle et le rôle de la Présidente, ça a été au niveau de l'Agglo du Beauvaisis d'organiser des réunions avec une vingtaine, trentaine de maires de l'Agglo, pour faire pression sur les services de l'État. Ça a débouché sur des courriers à la Préfète, l'ancienne préfète et la nouvelle préfète, qui ont permis de réactiver un travail auquel vous étiez, Dominique, groupe trajectoire, qui est l'émanation de la C.C.E., et de porter à l'ordre du jour de la C.C.E. ces sujets trajectoires. La C.C.E. ou les instances comme le groupe trajectoire, (*hors micro*) comité permanent, merci Dominique, seront placés sous l'égide de la Préfecture, ça reste dans le giron de l'État. Là aussi, je ne cherche pas à me défausser mais dans l'organisation des choses, c'est l'État qui pilote ce sujet.

Mme Dominique LAZARSKI : Sur les trajectoires, je peux dire juste un petit mot, si vous permettez ? Sur les trajectoires, vous avez vu la carte géographique, vous avez vu où est placé l'aéroport, où est placée Laversines. Laversines est dans l'axe. Sur les trajectoires d'arrivée, les avions se mettent en ligne de la piste très longtemps à l'avance, vous ne pourrez pas ne pas être survolé. Sur les décollages, en effet les trajectoires directes, normalement il ne devrait pas y en avoir. En revanche, sur les trajectoires qui évitent Laversines, on peut difficilement être moins proche de Laversines parce que vous êtes quand même très proche de la piste et qu'il faut monter l'avion, il ne peut pas tourner immédiatement en montant, il faut qu'il ait atteint une certaine altitude et là il va pouvoir tourner. Je sais qu'on a demandé depuis longtemps d'essayer d'éloigner les décollages de Laversines, mais c'est très difficile.

Sur l'utilisation des pistes, en effet, il y a une utilisation plus intense du côté de Laversines que du côté de Troissereux. N'oubliez pas qu'il y a quand même Plouy-Saint-Lucien entre les deux et que Plouy-Saint-Lucien a systématiquement atterrissages et décollages de ce côté qui les survolent, ils ne peuvent échapper ni aux décollages ni aux atterrissages de ce côté-là. Et puis les avions vont la plupart du temps vers l'Est et les pilotes demandent, c'est vrai, de partir vers l'Est lorsque c'est possible, parce que ça leur fait une économie de kérosène.

M. Philippe TRUBERT : Sur le sujet des trajectoires, tout ce travail qui est remonté, traité par les instances de l'État, donc D.G.A.C., Direction Générale de l'Aviation Civile, S.N.A., Service de la Navigation Aérienne, sous l'égide de la Préfecture, on a relevé des contradictions. Je rejoins Dominique sur le côté Est, mais ce qu'on nous fait remarquer, ce sont des trajectoires qui, parfois en tout cas, n'ont pas l'air d'être motivées et on a l'impression que les avions font une boucle sur Laversines. On demande, quand il y a des sorties de trajectoire ou quand, vous avez fait part, je ne vais pas dire d'un nouveau phénomène mais qui est le décollage au droit. Normalement, il y a une procédure de contournement de Laversines qui est presque unique en France ou en Europe. Quand vous me dites, et c'est nouveau, c'est quelque chose que je n'entendais pas ces derniers temps, c'était plutôt l'atterrissage, le virage au-dessus de Bonlier, Velennes, l'avion en effet monte très haut, très serré, il émet un bruit plus fort, mais décoller au droit de Laversines, normalement c'est quelque chose qu'on ne doit pas avoir de façon systématique, comme vous me l'avez dit plusieurs fois dans la journée. Donc ça, je vais le faire remonter, c'est notre rôle. Il n'y a pas d'ambiguïté là-dessus, on le fait remonter au S.N.A. Si vous le permettez, je vais vous projeter les documents.

S'il y a d'autres questions, dites-le-moi, je voulais répondre sur l'appel d'offres et l'immobilier. L'immobilier, on a une étude d'impact économique à l'Observatoire de retombées socio-économiques de l'aéroport qui comprend, sur certaines occurrences, un volet immobilier pour mesurer, excusez-moi pour la redondance, dans quelle mesure c'est l'aéroport qui fait baisser les prix ; ou s'il y a une baisse de prix, est-ce qu'elle est due à l'aéroport ? Donc on va, cette année, sélectionner le cabinet d'études qui va réaliser l'étude d'impact-éco, et on a prévu d'agréger un volet immobilier. Je peux vous donner un cas précédent puisqu'on a fait cette étude d'impact et d'analyse de l'immobilier, c'était en 2011-2012, mais à l'époque, le seul territoire du Beauvaisis qui avait vu ses prix baisser, c'était Bresles et c'était vraiment plutôt lié à une activité économique, peut-être après crise, les subprimes etc., mais aussi à la fermeture de la sucrerie. Donc on va faire l'exercice. La difficulté de cet exercice, c'est de bien corrélérer la baisse éventuelle ou supposée des prix de l'immobilier à Laversines par rapport à celle du Beauvaisis. Généralement, et c'est-ce qu'on avait observé, si tous les prix du Beauvaisis augmentent et seule Laversines voit ses prix baisser, peut-être qu'on va pouvoir établir cette corrélation qu'on essaie de faire en croisant deux bases de données, dont celle des notaires, et on essaie de relier à des types d'habitation.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Ça peut être une moindre augmentation.

M. Philippe TRUBERT : Oui, oui. Mais quand je mesure l'évolution, c'est par pourcentage, ça peut être plus 5, plus 10.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Il y a beaucoup d'études sur les valeurs pratiquées autour des aéroports. Il y a eu des études françaises d'ailleurs qui ont été faites également.

M. Philippe TRUBERT : C'est quelque chose qu'on est capable de faire. Sachant que dans certains cas, la présence d'un aéroport peut faire grimper les prix aussi, quand vous n'êtes pas directement sous les couloirs.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Quand on n'a pas les nuisances, bien sûr ! Ça fait monter les prix !

M. Philippe TRUBERT : Ça sera dans l'étude. Nous, on est ici à Laversines, quand on mesure les phénomènes sur un territoire, bien évidemment il y a des disparités et des singularités.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Il y en a qui profitent. Ça peut bénéficier à certains, mais pas à tout le monde.

M. Philippe TRUBERT : Alors, l'appel d'offres. Déjà, est-ce qu'il y a d'autres questions par rapport à ce qu'a dit Thomas ? Allez-y. Parce que le but, c'est vraiment que vous preniez la parole.

M. Maxime DUROT : Je voudrais revenir sur le couvre-feu. Déjà, pourquoi avoir choisi ces horaires-là ?

M. Philippe TRUBERT : Lesquels ? Minuit-5h00 ?

M. Maxime DUROT : Minuit-5h00. Parce que je prends un exemple, je fais partie des personnes qui se lèvent de bonne heure pour aller travailler. Je suis désolé mais minuit, ce n'est pas possible.

M. Philippe TRUBERT : Quand vous dites ce n'est pas possible, c'est que c'est... ?

M. Maxime DUROT : C'est trop tard ! Je vais me coucher bien plus tôt mais je n'ai pas envie d'être réveillé par un avion. Surtout, comme on l'a dit, en ce moment c'était la canicule, on ouvre les fenêtres pour avoir un peu d'air frais, forcément une isolation phonique ça ne servira à rien, à part tout fermer ou mettre une clim, alors qu'il faut économiser l'énergie, ce n'est pas la peine. Effectivement, pourquoi minuit-5h00 ?

M. Philippe TRUBERT : Ok. D'autres questions sur le couvre-feu ou son application ? L'arrêté de restriction de l'exploitation, qu'on appelle communément couvre-feu, minuit-5h00, c'est en fait un arrêté ministériel. Pour Dominique, ce n'est pas le cœur de nuit, parce que le cœur de nuit... (*hors micro*) Non mais c'est l'essentiel, le basé.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*)

M. Maxime DUROT : Je me lève à 4h30, donc il ne me reste plus beaucoup de temps pour dormir.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : C'est le couvre-feu minimum, si vous voulez, c'était minuit-5h00. A Orly, à Nantes, à Bâle, c'est plus long. On a le couvre-feu le moins long.

M. Philippe TRUBERT : Oui mais peut-être le plus drastique par rapport à Nantes.

Mme Dominique LAZARSKI : Peut-être le mieux respecté parce qu'il existe depuis très longtemps. Alors que dans les autres aéroports, il existe depuis beaucoup moins longtemps, donc ils ont beaucoup de mal à le faire respecter. Ici, il est respecté. Donc on n'a pas de questions sur le couvre-feu qui existe, on sait qu'il est respecté. Notre souci, ça vient juste de la facilité pour la base Ryanair. Le couvre-feu minuit-5h00, c'était le minimum proposé à l'époque.

M. Maxime DUROT : C'est pareil, effectivement, il est peut-être respecté par rapport à Beauvais mais ça n'empêche pas les avions qui viennent atterrir sur Paris de passer dans le coin, j'ai eu l'exemple hier matin.

M. Philippe TRUBERT : On a répondu à la question. Je vais compléter ce que disait Dominique, elle n'a pas cité la terminologie mais l'étude d'impact d'approche équilibrée. Vous étiez sur le premier pilier. J'ai senti qu'on allait venir sur l'étude d'impact d'approche équilibrée et Dominique expliquait que le premier des piliers, c'est la réduction du bruit à la source. L'arme fatale, l'ultime, c'est la restriction d'exploitation, donc ce qu'on a déjà à Beauvais, le couvre-feu. En revanche, ce qu'on a pris en compte dans la construction du contrat de concession, c'est la nécessité de mener une étude d'impact d'approche équilibrée à Beauvais, quand bien même l'aéroport n'y est pas soumis, puisqu'il n'est pas au-dessus des 50 000 mouvements. C'est réglementaire au-delà de 50 000 mouvements. C'est ce qui est en passe d'être fait à Lille sur 2023-2024, ça a commencé à Lille. Donc on aura cette étude d'impact pour Beauvais qui va analyser quelles sont les mesures qui existent déjà. C'est une étude d'impact qui est pilotée par l'Aviation Civile et la Préfecture, mais on a mis dans notre cahier des charges, on a averti les candidats qu'elle aurait lieu sur 2023-2024.

Mme Dominique LAZARSKI : Monsieur CAZÉ m'a indiqué que l'étude d'impact serait pour l'instant limitée au renouvellement de l'arrêté sur les dérogations au couvre-feu. Je le rencontre aussi régulièrement.

M. Philippe TRUBERT : L'idée, c'est d'explorer tout ce qu'il est encore possible de faire à Beauvais, ce que disait Thomas, pour encore améliorer les choses. Le couvre-feu minuit-5h00, Madame la Présidente l'a rappelé, il date de 2002, c'est un totem, vous l'avez dit, c'est très important pour nous. Pourquoi minuit-5h00, on a répondu à la question. Mais l'étude d'impact fera aussi l'exercice de dire, est-ce qu'on peut modifier ces horaires, est-ce qu'il peut être étendu jusqu'à 6 h du matin par exemple ? Donc il n'y a pas, dans notre souci de regarder toutes les sources, par exemple aussi pour les trajectoires de Laversines...

M. Maxime DUROT : Oui, mais les extensions à 6 heures, la plupart des gens commencent à se réveiller...

M. Maxime DUROT Maxime DUROT TRUBERT : Oui, mais moi, je ne raisonne pas dans un cas particulier.

Mme Caroline CAYEUX : Ce n'est pas ce que disait Monsieur BREBION, il disait que ça le réveillait à 6h00.

M. Philippe TRUBERT : Je ne raisonne pas dans un cas particulier, je regarde l'intérêt général. L'étude d'impact, c'est l'examen de plusieurs piliers pour voir ce qui peut être amélioré. Et si vous, vous n'y voyez pas un intérêt d'avoir une heure de plus de couvre-feu, nous, on fera l'exercice pour voir si c'est conciliable à tout niveau. On ne doit pas s'interdire de se dire si on peut le prolonger jusqu'à 6h00, c'est quelque chose qui sera fait.

M. Maxime DUROT (*hors micro*) : Entendre un avion de journée et entendre un avion de nuit, c'est une grosse différence.

M. Philippe TRUBERT : Oui, vous soulignez aussi les vols de nuit, cette fois-ci je vais volontairement prendre l'expression, Dominique, les vols de nuit, et notamment ceux des vagues, des hubs de Roissy, ceux que vous entendez en plein cœur de nuit...

M. ?? (*hors micro*) : Non mais ceux qui atterrissent à Beauvais.

M. Philippe TRUBERT : Mais nous, ils atterrissent avant minuit.

Mme Dominique LAZARSKI : 22h00-minuit, c'est la nuit.

Mme Caroline CAYEUX : Mais ça, ce n'est pas la conception aéroportuaire de la nuit, je crois.

Mme Dominique LAZARSKI : Mais absolument, c'est une définition juridique.

Mme Caroline CAYEUX : De la nuit ?

Mme Dominique LAZARSKI : Oui, tout à fait, en France, elle est dans la réglementation.

M. Maxime DUROT (*hors micro*) : La nuit, on entend plus que dans la journée.

M. Philippe TRUBERT : Oui, le phénomène d'émergence sonore, Madame LAZARSKI en parlera aussi bien que moi ou même mieux que moi. On entend plus les mouvements le soir en effet, sur les tranches horaires où il y a moins bruit ambiant autour. Donc ça, c'est pour le couvre-feu, ce dont vous parliez.

Je voulais vous parler de l'appel d'offres, et notamment ce qu'on peut dire sur l'appel d'offres. On vous a déjà un peu expliqué comment on avait prévu les choses. Et se projeter sur 30 ans, ce n'est pas un exercice facile. Dimensionner le trafic en termes de mouvement de passagers, Philippe BREBION ou Dominique LAZARSKI l'ont rappelé, il y a une sorte de dimensionnement un peu à tous niveaux, un phénomène d'enveloppe, de trafic, de montant d'investissement, d'enveloppe foncière. Il n'y aura pas d'extension foncière de l'aéroport. C'est un contrat sur 30 ans. C'est un contrat qui est porté avant tout sur la transition énergétique, ça peut parfois ne pas sembler conciliable avec le transport aérien, pour autant sa seule voie, c'est d'accepter cette transition. Nous, en aéroport, les compagnies aériennes sur les avions, le carburant etc., les motoristes, tout le monde y est. Je ne reviens pas sur la prise en compte ou pas des émissions de CO₂ en vol. Nous, si vous voulez, on a raisonné sur un aéroport dans son territoire et ça, dans les offres qu'on va recevoir, il n'y a pas de prime donnée au développement à tout crin, c'est-à-dire qu'on ne va pas récompenser, les élus, les collectivités ne vont pas aller récompenser, primer celui qui va mettre le plus de mouvements possibles ou le plus de passagers possibles. Dans nos critères de notation, le facteur R.S.E., Responsabilité Sociétale Environnementale, il vaut le même nombre de points que le facteur développement par exemple. Donc ce contrat est prévu un démarrage au 1^{er} octobre 2024, après la période estivale des Jeux Olympiques. Sa procédure a commencé le 15 décembre 2022. On a d'abord habilité des candidats, il y a eu 4 habilités dans une période du 15 décembre 2022 au 15 janvier 2023. Une fois qu'on a habilité ces candidats-là, on leur a transmis un cahier des charges, un règlement de consultation. Les candidats ont eu 6 mois, donc 15 mars-15 septembre, pour produire leur offre. Alors, ce sont 6 mois matériels, mais ils s'intéressaient à l'aéroport de Beauvais depuis déjà 2021-2022, ils avaient déjà une certaine conception un peu de la plateforme. Je rappellerai quand même qu'on sort d'un épisode Covid qui a bouleversé les choses, y compris dans la façon de répondre à un appel d'offres sur les aéroports, où tous les groupes vous disent que pour un aéroport aujourd'hui finalement, l'essence même de l'offre, c'est la partie environnementale, ce n'est pas la partie purement financière. Ceux qui veulent faire du financier pur, on n'en aura pas ou en tout cas ce ne sont pas les messages qu'on a fait passer. Les candidats sont à l'affût de tout ce qui se dit sur l'aéroport, à la fois il y a l'augmentation du trafic, mais ils savent aussi que des débats sont en cours sur la place de l'aéroport dans le territoire, etc. Donc on a des offres qui sont remises au 15 septembre et, la Présidente l'a rappelé, s'ensuit une période d'analyse des offres et une période de négociation avec les candidats. C'est le moment où les élus du S.M.A.B.T. rappellent les messages sur le développement, sur l'acceptation sur le territoire, vous l'avez dit à demi-mot sur l'isolation phonique des maisons, personne ne l'a rappelé donc je vais le faire. Mais 100 % des logements éligibles le seront en 2023. C'est-à-dire que depuis le moment où l'aéroport a été « anusé » c'est-à-dire qu'il a dépassé le seuil des 20 000 mouvements en 2011-2012, on a fait 100 %. Le S.M.A.B.T., la S.A.G.E.B., quand vous prenez l'avion, vous payez une taxe qui sert à financer, à compenser les nuisances. Les fonds avancés ou les fonds générés par la plateforme ont permis en fin d'année de faire 100 % des logements. Ça, c'est une réussite, ça veut dire aussi que quand on a un engagement, on le fait. Pourquoi Laversines, il y avait une question de remarque tout à l'heure sur l'isolation phonique, etc. ?

Mme Caroline CAYEUX : Oui, que ce n'était pas possible parce qu'on n'était pas dans la bonne catégorie. Mais s'il s'avère que vous devenez dans la bonne catégorie, il y aura des propositions qui pourront être faites.

Mme Dominique LAZARSKI : C'est une catastrophe, c'est bien pire, ça veut dire que le bruit augmente considérablement.

Mme Caroline CAYEUX : Donc c'est qu'on ne considère pas que ce soit nuisible pour Laversines.
(hors micro)

M. Philippe TRUBERT : C'est là où on est parfois sur des injonctions un peu contradictoires. Soit vous me dites on n'a pas le droit aux insonorisations et dans ce cas-là, on peut essayer de voir. Mais si vous me dites que votre souhait c'est de ne pas être dans la zone qui permet d'être compensé parce que c'est justement une zone où on a des nuisances...

Mme Dominique LAZARSKI : Mais ce n'est pas un souhait en fait, on n'a pas le choix. On est ou on n'est pas en fonction du bruit, donc si le bruit augmente, forcément Laversines...

Mme Caroline CAYEUX : Je pensais que s'il y avait vraiment des gens qui avaient des nuisances, ça n'était pas une question d'augmentation du bruit, mais que nous, on pourrait peut-être défendre une augmentation des isolations. Vous voyez, c'est ça que je veux dire.

Mme Dominique LAZARSKI : Mais ce serait payé par les territoires, par les collectivités territoriales et pas par la taxe sur les nuisances sonores aériennes puisque par définition, il n'y aurait pas suffisamment de bruit pour être dans le plan de gêne sonore, et donc c'est nous qui payerons à travers nos impôts.

M. Philippe TRUBERT : Non, parce que l'argent du S.M.A.B.T., il provient du concessionnaire, de la redevance, essentiellement.

Mme Caroline CAYEUX : Il ne vient pas de vos impôts.

M. Philippe TRUBERT : Donc là aussi, on essaie de tordre cette idée-là, je l'ai dit tout à l'heure, la majeure partie de la manne économique est supportée et produite par l'exploitant de l'aéroport, pas par les collectivités.

M. Philippe BREBION Il y a quand même 400 000 € qui arrivent au S.M.A.B.T., une partie Région, une partie départementale.

M. Philippe TRUBERT : Oui, tout à fait. La cotisation annuelle de l'Agglo, c'est 80 000 € ; l'État, c'est 80 000 € ; le Département, 120 000 ; la Région, 120 000 €. Pour un aéroport qui génère un peu plus de 300 millions d'euros de retombées sur son territoire, c'est la réalité des chiffres.

Mme Dominique LAZARSKI : Sur le territoire national, pas sur son territoire.

Mme Chantal LELEUX : Pourquoi on n'a rien à Laversines ?

M. Philippe TRUBERT : Pourquoi vous n'avez rien à Laversines ? Vous avez peut-être des gens qui travaillent à l'aéroport, vous avez peut-être des gens qui font un peu d'Airbnb ou du parking. Je sais bien que vous n'avez pas grand-chose. Vous me dites qu'il n'y a rien mais moi, quand je commence à gratter un peu, je peux vous dire qu'à Laversines, il y a plusieurs personnes qui font du Airbnb et qui font de l'aéroport, sous le manteau ou pas... Mais c'est vrai que vous n'avez pas grand-chose, et c'était la volonté des élus dans le contrat de concession, par rapport à la manne économique, c'est de dire il faut flécher ce que le nouveau contrat va produire vers les communes qui n'ont rien, je schématise, je reprends vos termes, ou pas grand-chose.

Mme Michèle CRIGNON (hors micro) : On aimerait que vous repreniez les chiffres des coûts pour les différentes collectivités et des gains financiers.

M. Philippe TRUBERT : Oui, 80 000, Agglo ; 80 000 en dotation de l'État, pas grand-chose ; 120 000, Département ; 120 000, Région. Pour faire simple, ça fait à peu près 400 000 €, les

400 000 € dont parlait Philippe. Et par an, la S.A.G.E.B. verse une redevance de concession de 840 000 € annuels, à peu près le montant 2022, 2023, 2024.

Mme Dominique LAZARSKI : C'est 1/3 finalement des revenus qui sont financés par le...

M. Philippe TRUBERT : Non parce que le S.M.A.B.T. a aussi des revenus du fait qu'il a des occupants sur ses terrains, notamment l'I.G.N. qui verse un loyer. De la même façon que l'aéroport, la S.A.G.E.B. touche des loyers par ses occupants, notamment ceux qui sont titulaires d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public, l'I.G.N. verse un loyer de plus de 300 000 € par an au S.M.A.B.T. C'est le revenu, si vous voulez, la structure des revenus.

Mme Dominique LAZARSKI : C'est très élevé par rapport à celui de l'aéroport, celui de l'I.G.N. Je ne comprends pas la proportion.

M. Philippe TRUBERT : C'est simple, on a construit des bâtiments pour l'I.G.N., donc ils nous remboursent.

Mme Dominique LAZARSKI : Oui, donc finalement, le loyer, c'est un amortissement.

Mme Caroline CAYEUX : C'est l'amortissement de l'investissement.

M. Philippe TRUBERT : Je détaille en toute transparence les structures de revenus du S.M.A.B.T.

Mme Emilie DOUZINEL : Est-ce que je peux juste revenir sur l'isolation phonique pour vous poser une question ? Le fait qu'on ne soit pas éligibles sur Laversines, est-ce que c'est lié au bruit que fait l'avion quand il passe ou est-ce que c'est lié au nombre d'avions qui passent au-dessus de notre maison ? Parce que c'est vrai qu'en 10 ans de temps, la différence est quand même conséquente et je pourrais dire qu'il y a 10 ans, personnellement, je n'estimais pas avoir le besoin d'être éligible. Aujourd'hui, j'ai l'impression que je pourrais être complètement concernée. Donc quels sont les critères pour rentrer dedans ?

M. Philippe TRUBERT : On a ce que disait Dominique, c'est que les courbes qui servent à définir les zones, A, B, C, D, sont des courbes de bruit L.D.E.N., donc l'indice dont parlait Madame LAZARSKI, qui vont mesurer le bruit Day Evening Night cumulé et ça donne des indices moyens. Donc la courbe, c'est 56, par exemple, la limite extérieure, 56.

Mme Dominique LAZARSKI : Ce ne serait pas de 55 sur le plan de gêne sonore ? 56, c'est le P.E.B.

M. Philippe TRUBERT : Oui, 55 et 56, effectivement.

Mme Dominique LAZARSKI : On avait pris le niveau le plus bas sur le plan de gêne sonore, une partie de Troissereux, et dans le plan de gêne sonore, la moitié du village à peu près.

M. Philippe TRUBERT : Troissereux, Tillé, et on fait aussi un peu de Beauvais, cité des fleurs.

Mme Caroline CAYEUX : Quand on regarde les constructions à Troissereux, il y a eu une exagération qui condamne les habitants qui sont logés dans ces logements.

Mme Dominique LAZARSKI : Je suis tout à fait d'accord. Ce ne sont pas eux qui sont indemnisés sur le plan de gêne sonore, puisque ce sont des constructions postérieures au plan de gêne sonore.

Mme Caroline CAYEUX : Oui, mais la dernière bande de construction sur la hauteur. Je peux vous dire qu'en tant que Présidente de l'Agglo, j'ai bataillé contre.

Mme Dominique LAZARSKI : Je suis heureuse de vous l'entendre dire, parce que nous aussi nous avons écrit à l'Office H.L.M. pour leur dire qu'il était honteux de construire dans cette zone, parce que ça, c'est un des piliers aussi de l'approche...

Mme Caroline CAYEUX : Et je peux vous dire qu'à Tillé, il y a eu des erreurs de construction énormes. Donc aujourd'hui, ce n'est pas la faute de l'aéroport, c'est la faute des maires qui ont donné les permis de construire.

Mme Dominique LAZARSKI : Exactement, le long de la piste, je suis d'accord. L'un des moyens de réduire la population affectée par le bruit, ce sont les règles d'urbanisme applicables. Donc le but,

c'est de limiter la possibilité de construire les terrains. A Troissereux par exemple, il y a eu 42 hectares de terrains à construire, à bâtir, qui ont été transformés en terres agricoles, puisqu'ils devenaient inconstructibles par leur entrée dans la zone C du plan d'exposition au bruit. Et à Troissereux, ce lotissement a obtenu son permis de construire 15 jours avant la publication par le Préfet du plan d'exposition au bruit.

Mme Caroline CAYEUX : Parce que la Maire a bataillé pour l'avoir.

Mme Dominique LAZARSKI : Il ne faut pas construire dans les zones exposées au bruit, ça a atteint Laversines.

Mme Caroline CAYEUX : Aujourd'hui, c'est impossible.

Mme Dominique LAZARSKI : Dans les zones C. Mais à Laversines, on peut encore construire, c'est la zone D, on peut encore construire avec une isolation, mais ce seront des gens qui ne vont pas être heureux parce que vous voyez, ici, vous avez des habitants qui ne sont pas heureux d'avoir ce bruit permanent au-dessus d'eux. Les habitants qui viendraient s'installer dans le village seraient des habitants qui ne seraient pas heureux non plus. Le plafonnement par exemple, ça permet d'envisager un avenir sur un territoire, alors que si on nous dit « cet aéroport, on en maîtrise la gestion », vous nous le dites depuis de nombreuses années, et finalement on s'est aperçu que le trafic a augmenté, augmenté, augmenté, il était tout à fait acceptable au départ ; aujourd'hui, on est à la limite. Je dirais qu'aujourd'hui, c'est difficilement acceptable. Et vous voulez encore augmenter le trafic ? Ça va devenir insupportable, on va avoir une commune, des communes parce qu'il n'y a pas que la nôtre, les autres sont impactées de la même manière, des communes où il va être difficile de vendre des maisons. Un aéroport, il y a des études qui ont été faites, plus de la moitié de candidats acquéreurs ne vont pas visiter une maison soumise au bruit des avions. Plus de la moitié. C'est d'ailleurs le bruit le moins supporté par les candidats acquéreurs, ils préfèrent même être à côté d'une autoroute, d'une voie ferrée ou d'un café.

Mme Chantal LELEUX : Je connais des gens qui sont à côté d'une autoroute, s'ils pouvaient vendre leur maison...

Mme Dominique LAZARSKI : Non mais je ne dis pas que tout le monde est heureux à côté d'une autoroute. C'est juste que les candidats à l'acquisition vont plus facilement vers une grosse route qu'à côté d'un aéroport.

Mme Chantal LELEUX : Monsieur DUBUS, je voulais vous poser une question. Quand un avion décolle, est-ce qu'il est complet ? Parce que ça pourrait réduire éventuellement le nombre d'avions si tous les avions qui décollent, si vous mettez 50 dans un avion et que c'est prévu pour 100, il y en a 50 qui vont partir dans un autre avion. Donc si un avion qui a 100 places décolle avec 100 places, on gagne peut-être un demi-avion ou je ne sais pas comment vous comptez. Pourquoi je vous dis ça, parce qu'il m'est arrivé, j'ai fait un voyage à Vienne, l'avion n'était pas plein, eh bien on est resté sur place et on n'a pas décollé, on a perdu une journée, il a fallu qu'on se débrouille. (*hors micro*) Oui, à Vienne, on nous a dit « l'avion n'est pas plein ».

Mme Caroline CAYEUX : Vous étiez à Vienne ?

Mme Chantal LELEUX : Oui, j'étais à Vienne. L'avion n'est pas plein, donc il ne décolle pas. Donc ça ne nous a peut-être pas fait plaisir, mais pour le gestionnaire de l'aéroport, certainement qu'il avait une raison. Je ne veux pas dire qu'on fasse la même chose à Beauvais. Mais je veux dire à la limite, peut-être que les avions qui décollent, s'ils étaient remplis au maximum, on gagnerait peut-être un ou deux avions, je n'en sais rien.

Mme Caroline CAYEUX : Ils sont exceptionnellement remplis. Je ne prends pas la parole de Monsieur DUBUS, il va confirmer.

Mme Chantal LELEUX : Alors ça, je ne savais pas.

Mme Caroline CAYEUX : Et je voudrais extrapoler en disant que les avions dont a parlé Dominique LAZARSKI, les modernes, ils peuvent décoller avec peut-être 220 ou 240 passagers, il ne faut pas raisonner en termes de passagers, mais en termes de rotations. Parce que demain, les avions seront plus importants, moins bruyants, et donc ils auront plus de passagers. Si vous parlez en termes de passagers, ça paraît phénoménal, mais en fait il n'y aura qu'un seul avion pour 220 personnes. Aujourd'hui, il n'y en a peut-être que 160 ou 170 dans l'avion.

Mme Dominique LAZARSKI : La capacité aujourd'hui des avions de Ryanair par exemple, c'est 189 passagers, il me semble. Elle a augmenté avec les Max 8, il y a eu 20 places de plus, je crois, dans les Max 8, et il y aura encore 20 à 30 places de plus, il me semble, dans les 10. Plus un avion est gros, plus un avion fait de bruit, il est possible que les Max 10 fassent un peu plus de bruit que les Max 8, on le verra quand ils seront construits et certifiés, ils ne sont pas encore certifiés.

M. Thomas DUBUS : Sur les Max 10, je propose qu'on en parle quand ils seront certifiés parce que pour l'instant, tout ça n'est que conjecture.

Pour répondre à votre question, le taux de remplissage des appareils au décollage de l'aéroport de Paris-Beauvais, c'est 91 %, donc c'est un taux effectivement particulièrement élevé et aujourd'hui, vous avez raison, l'activité de la plateforme est en croissance et le premier levier, c'est le remplissage des avions. Avec cette augmentation, comme vous le disiez, Madame la Présidente, de la capacité d'emport, on a effectivement 2 types d'avions principaux, les Boeing 737, qu'ils soient en 800 ou en Max, avec des capacités, comme vous le rappeliez, qui varient entre 289 et 208 sièges, et puis les Boeing de la flotte Airbus 320 ou 321 qui varient entre 186 et 230 sièges. Et c'est par l'augmentation de la capacité des avions et l'augmentation du remplissage des avions qu'on effectue une grande partie de notre croissance aujourd'hui et il y a un gros travail qui est fait sur le remplissage des avions, qui est aussi un intérêt économique des compagnies aériennes, bien entendu. C'est le premier levier pour faire croître le trafic, le mérite étant de ne pas augmenter le nombre de mouvements.

Mme Caroline CAYEUX : Madame la Deuxième Adjointe, parce que j'ai repéré que vous étiez dans l'ordre du Conseil, vous allez avoir les réponses sur le développement économique. Moi, je vais m'éclipser, je vais vous demander de m'excuser. Je pense que vous êtes en de bonnes mains. J'ai de la route à faire ce soir et je sais que l'autoroute ferme à 21h30, donc il faut que je m'éclipse. Mais je vous laisse avec Philippe TRUBERT et avec Monsieur DUBUS. Merci, excusez-moi pour ce départ.

M. Philippe TRUBERT : Est-ce qu'il y a encore d'autres remarques, questions ?

M. Benjamin QUANEUX : Oui, s'il vous plaît. Concernant le respect des engagements, nous sommes à Laversines, je suis désolé pour Plouy-Saint-Lucien ou Milly et les autres villages, pour quelle raison nous avons 75 % des vols qui sont en notre direction plutôt que de l'autre côté ?

M. Philippe TRUBERT : Effectivement, vous aviez souligné ce point-là tout à l'heure. Toutes les informations, et je remercie Thomas pour la S.A.G.E.B., vous les avez sur le site internet de l'aéroport, bon nombre des indicateurs qui ont été repris là par Madame LAZARSKI ou par la S.A.G.E.B. sont disponibles. Vous avez aussi les outils de suivi des trajectoires en temps quasi réel, etc. Sur ce seuil-là, ce qui est étonnant, il y a toujours eu, pas un préférentiel puisque le terme peut prêter à confusion, mais il y a toujours eu un axe Est, un seuil Est, plus emprunté on va dire, mais jusqu'à présent on n'était pas dans de telles proportions, notamment pas sur le même nombre de volume de vols. On avait toujours eu 60/40, 65/35 ; là, on a constaté qu'on est au-dessus des 70 %, voire 75 % par moment. On a fait remonter ce point au S.N.A., donc à l'Aviation Civile, pour nous expliquer ce qui justifiait qu'il y ait un tel déséquilibre. Ça fait partie des réponses qui vous seront apportées, là aussi c'est un sujet de trajectoire, ce n'est pas moi qui vais vous

donner. Il y a un flux vers les pays de l'Est, vers l'Italie, un flux naturel sur l'Est qui est important par rapport à nos destinations, donc qui explique, mais ça ne justifie pas ces boucles dont on parle, que des arrivées Nord-Ouest viennent se positionner en faisant une longue boucle comme ça pour revenir se positionner côté Laversines.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Nord-Ouest et Sud-Ouest.

Mme Dominique LAZARSKI : Il y a des boucles de l'autre côté aussi.

M. Philippe TRUBERT : Oui, bien sûr, mais vu le volume, et ça augmente encore la disparité. Je sais bien qu'il peut y avoir des boucles dans les sens.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : J'insiste parce que je veux défendre le territoire de Laversines. Ça fait un an que de façon très aléatoire, je fais le relevé des décollages et atterrissages sur les deux pistes, la 12 et la 30, sur une journée entière. La moyenne, et je l'ai fait remarquer à Monsieur TRUBERT, comme je l'ai fait remarquer à la D.G.A.C. lors de ma dernière visite, et on a également vu le sujet hier avec Monsieur DUBUS, en moyenne on arrive sur la piste 12 à 25 % de décollages-atterrissages, et sur la piste 30 à 75 %. Sur les 25 % de mouvements qui se font du côté de la piste 12, il y en a certains qui décollent en direction de la piste 12, je parle du décollage, mais ils ne vont pas jusqu'à Troissereux, ils font une boucle très courte et ils reviennent sur Laversines, ils passent à Laversines. Donc le taux de 25 est erroné. 25 en moyenne, j'insiste, c'est une moyenne, il y a des fois plus, des fois moins. Et concernant la piste 30, au niveau des atterrissages, il y en a quelques-uns qui viennent sur Laversines, je ne sais pourquoi, on en a remarqué 2 ou 3 hier soir, mais pas que puisque je les ai relevés. Mes relevés sont ici, ça paraît du gribouillage mais il a un sens pour moi. Ils arrivent du Sud-Ouest, ils font une boucle vers Beauvais, ils passent au sud de Beauvais, ils font un tour à Clermont, ils atterrissent à Laversines. Ils arrivent d'Angleterre ou d'Irlande ou d'ailleurs, ils passent au nord de Beauvais, ils font le tour jusqu'à Clermont et ils atterrissent à Laversines. Donc moralité, on a beaucoup d'atterrissages qui n'ont pas lieu de l'être, et quelques décollages qui n'auraient pas lieu d'être. J'utilise le conditionnel parce que je ne suis pas un expert de la D.G.A.C. ni de l'aviation, dans tous les sens du terme. En revanche, au fur à mesure de mes réclamations et de mes contacts avec Monsieur COCHEZ qui me dit « il y a interférence avec un avion, il y a interférence avec ceci, interférence avec cela ». Dernièrement, mes deux dernières recherches et en tout cas analyses me démontrent que quand il y a ces fameux décrochés, il n'y a pas d'autres interférences dans les parages.

Et puis autre remarque que je ferai, c'est que quand les avions partent sur la piste 12 en direction de Troissereux pour autant qu'ils l'atteignent, les avions volent à une hauteur de 700-750 mètres, et quand ils atterrissent à Laversines, ils sont à 300-350 mètres, ce qui est tout à fait différent.

Mme Dominique LAZARSKI : Les atterrissages sont à 600-700 mètres au-dessus de chez moi, à Milly-sur-Thérain et encore au niveau de Bonnières, vous voyez ?

Mme Marie-Manuelle JACQUES : C'est-ce que j'ai vu sur les statistiques quand je les ai faites moi. J'ai utilisé Aérovision. Et à Laversines, ils sont à 300-350 en moyenne. Il est évident qu'ils font beaucoup plus de bruit au décollage qu'à l'atterrissage, malgré le fait qu'ils en fassent quand même. Il a été vu avec la D.G.A.C., quand on les a rencontrés le 8 juin à la tour de contrôle, je regrette que la D.G.A.C. ne soit pas là, mais néanmoins ils ont écouté et entendu notre requête. Un travail doit se faire, donc c'est celui, vous m'arrêtez si je me trompe, du comité permanent des trajectoires pour pouvoir envisager, au niveau des décollages, de corriger le tir. Comment ? Pour le moment, on ne le sait pas. Et au niveau des atterrissages, il y a des axes d'amélioration qui pourraient être envisagés.

M. Philippe TRUBERT : Même chose, on a transmis et appuyé votre demande sur à la fois décollage et atterrissage. Et je vais, dès ce soir, et on a un point hebdo avec eux mercredi matin,

soumettre aussi la doléance, le grief de Laversines sur des décollages au droit constatés, vous disiez le 4 septembre ?

M. Philippe BREBION : Le 4 septembre, j'ai envoyé un message à Monsieur COCHEZ.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : J'ai une autre interférence qui se présente justement, qui ne plaide pas en notre faveur mais qui peut peut-être arranger quelques décollages ou quelques atterrissages, ce sont les survols des avions de l'aéroclub. Il y a des jours où il y en a énormément, ils volent à basse altitude et ils gênent certains atterrissages ou décollages, ce qui les oblige, pour le coup là il n'y a pas photo, à passer sur Laversines, et le Fouga Magister, qui pour le coup fait énormément de bruit ; alors il ne fait pas autant de mouvements que l'aéroport de Beauvais à proprement dit mais il gêne énormément.

M. Thomas DUBUS : Il est sorti ces derniers jours, sans foi ni loi, parce que pour le coup, il n'y a aucune trajectoire, sur Tillé aussi.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Mais si on pouvait résoudre ça.

Mme Dominique LAZARSKI : Sur la répartition entre les deux pistes, vous avez exactement les chiffres qui sont donnés par année sur le site de l'aéroport, c'est intéressant, dans le bulletin de l'environnement.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : J'ai fait les miens à la main, on est tombé d'accord.

Mme Dominique LAZARSKI : Le travail est fait aussi par l'aéroport. Vous avez raison, il y a peut-être du travail à faire sur ces arrivées. Maintenant, imaginez, au-delà de ce travail si vous voulez, imaginez le travail fait et le trafic qui double !

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Pour le moment, il faut déjà que le trafic actuel réduise le bruit. C'est juste ça.

M. Philippe BREBION : Sur le bulletin de l'environnement, la répartition, je crois qu'elle concerne uniquement les décollages. Il n'y a pas les atterrissages, on n'a jamais réussi à savoir.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : J'ai fait les deux.

Mme Dominique LAZARSKI : C'était 40/60 pendant longtemps.

M. Philippe BREBION : Oui, mais ce n'est pas noté officiellement sur un document. Et puis pour compléter la réponse de Benjamin, il a existé à une époque une note qui disait de privilégier la piste 12 lors des décollages. Donc la piste 12, contrairement à ce que tu dis à Marie-Manuelle, c'est vers Laversines et la piste 30 vers Troissereux. Et donc de privilégier la piste 12 au décollage durant une C.C.E., parce que ça avait été débattu de nombreuses fois en comité de trajectoire. Et il y a Monsieur LEPIDI, à l'époque, qui a proposé, lors d'une C.C.E., de voter et éventuellement de faire sauter cette note qui privilégiait la piste 12. Les votes ont été tels que cette note n'existe plus, donc officiellement par écrit il n'y a rien qui privilégie la piste 12 pour les décollages. Pour revenir à ton 75/25 ou 70/30, il n'y a rien. Par contre, ce qui a été constaté, c'est que la note n'existe plus mais il n'y a pas eu d'amélioration pour autant.

Mme Dominique LAZARSKI : Ils nous avaient prévenus à l'époque, si tu te souviens bien, qu'il n'y aurait peut-être pas un grand changement justement parce que les vols vont principalement vers l'Est et il y en a assez peu qui vont vers l'Ouest. Alors, il y a ceux qui partent vers Porto, le Portugal, quelques vols vers l'Espagne qui partent de la piste du seuil 30, vers Troissereux, disons que c'est plus simple. Les vols vers Dublin partent, normalement, aussi dans ce sens-là. Mais après, on est quand même très à l'Ouest déjà de la France et au-delà, il n'y a plus grand-chose. Il faut à chaque fois qu'ils fassent des boucles s'ils partent vers l'Ouest, il faut qu'ils bouclent pour revenir vers l'Est. Donc voilà la raison principale, je crois, elle est économique pour les compagnies aériennes.

M. Thomas DUBUS : J'ajoute un point, je ne suis pas aussi spécialiste que vous en navigation aérienne, mais je pense que ça serait vraiment utile d'avoir nos interlocuteurs de la navigation

aérienne. Je pense qu'ils vous expliqueront aussi la complexité des espaces aériens supérieurs, il y a des effets économiques assez simples, mais il y a beaucoup d'autres effets, c'est beaucoup moins simple que ça. Et c'est vraiment un travail d'expert et on doit avoir, comme ça a été noté par Philippe TRUBERT, par la Présidente et par Madame le Maire, les interlocuteurs de la navigation aérienne présente qui nous expliqueront les interconnexions des espaces d'approche de Charles de Gaulle, du Bourget, qui nous impactent aussi, et il faut bien prendre en compte tous ces éléments-là. Il y a un vrai travail d'expert à mener, il y a sûrement des pistes de travail, mais il ne faut pas réduire le sujet à des simples considérations économiques des compagnies. C'est plus complexe que ça.

M. Philippe BREBION : A Troissereux, ils sont encore relativement bas parce que justement dans le couloir supérieur, c'est Roissy.

M. Thomas DUBUS : Il y a beaucoup de contraintes de ce type-là qui nous impactent et qui expliquent en partie les phénomènes que vous connaissez. Et il est vraiment impératif d'avoir ces experts autour de la table qui, eux, ont la main sur ces éléments-là.

M. Philippe TRUBERT : Je vous propose de conclure. Mais avant de conclure, on a été interrogé sur l'impact économique et social de l'aéroport. Comme ça a été précisé en préambule, les documents exposés présentés, on va vous les donner, seront en votre possession donc je ne vais pas dérouler l'intégralité de l'étude d'impact ni tout le sondage, mais on peut essayer de répondre à vos interrogations qui étaient les plus importantes, finalement quel est l'intérêt pour l'Agglo du Beauvaisis de pousser ou de vouloir ce développement pour l'aéroport, avec en sous-jacent quel est l'intérêt pour le territoire, notamment économiquement ? Qu'est-ce qu'il reste sur le territoire ? Vous avez différentes diapos qui mesurent, en tout cas qui illustrent la mesure qui a été réalisée, celle-ci est faite en 2020 mais elle porte sur l'exercice 2019. Comme je l'ai précisé, on va relancer l'Observatoire sur les exercices 2022-23 avec un partenaire, un bureau d'études. Donc on distingue le chiffre d'affaires, la valeur ajoutée, le nombre d'emplois équivalents temps plein. Madame LAZARSKI, il y a, pour ce qui concerne l'aéroport de Beauvais, qu'est-ce qui est produit de façon incontestable et qu'est-ce qui reste sur le territoire, où là on est aussi sur des mesures où finalement ça produit beaucoup et personne ne conteste la production de l'aéroport, mais beaucoup, moi le premier, souhaiteraient qu'il y ait plus d'argent qui reste sur le territoire. Vous l'avez dit, on l'a dit tout à l'heure, le sous-jacent de passagers qui prennent pour 50 % un mode de transport, notamment pour aller vers Paris, c'est qu'il y a une consommation, une dépense qui est faite en dehors des Hauts-de-France, notamment en région parisienne. On vous donnera l'étude. Là, vous avez la mesure par zones, par flux financiers, géographiques, il ne faut pas confondre dépenses et chiffre d'affaires. Quand vous achetez une baguette à Laversines, 1 € la baguette, il y a quelques centimes qui restent à Laversines, la plupart c'est pour les taxes, la farine, tout ce qui vient d'ailleurs, l'énergie etc. Donc ici, on a vraiment fait l'exercice d'économétrie de mesurer ce qui est produit et ce qui reste sur le territoire. Là, on vous met une iconographie avec des petits symboles, vous voyez notamment ce que fait l'exploitant aéroportuaire, donc plutôt la S.A.G.E.B., ce que ça représente en chiffre d'affaires, en P.I.B. La S.A.G.E.B. a des partenaires, Thomas représente la Société de Gestion Aéroportuaire, mais on a des avitailleurs, on a des assistants en escale, il y a des sous-traitants, on a des commerces, on a des loueurs de voitures. Donc sur la plateforme, on a différentes familles d'activités. Et ici, on a voulu les monitorer, les mesurer et montrer à chaque branche comment c'est impacté. Les dépenses passagers qui sont faites pour certaines, et une grosse partie, en dehors de l'aéroport, notamment l'hôtellerie, l'hébergement ou la restauration, la mobilité locale. Les emplois sur site, c'est ce qu'on appelle souvent les emplois directs, indirects, induits, donc là sur site comment ça se répartit entre les métiers d'exploitation

aéroportuaire. Vous avez le régalién, ce sont les services de l'État, notamment la police aux frontières, la gendarmerie des transports aériens, tous les métiers liés au contrôle aérien, la navigation aérienne, etc. Tout est intéressant. Là, c'est la répartition des emplois par zone sur l'aéroport côté ville, côté piste, etc. Alors là, c'est la répartition géographique des employés de l'aéroport, des personnes qui travaillent à l'aéroport. Vous voyez que 75 % d'entre eux résident à moins de 30 km de l'aéroport. Je ne suis pas sûr qu'il y ait Laversines écrit...

(les documents présentés : Étude d'impact économique et sondage, sont consultables en mairie)

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Non, on l'avait vu l'autre jour à l'Agglo et vous m'aviez dit qu'il y avait une erreur dans le tableau, parce qu'on n'a pas Laversines dans le tableau.

M. Philippe TRUBERT : En fait, on n'a pas tous les petits villages. Petits villages où il fait bon vivre, dynamiques. Mais vous voyez la part prédominante de Beauvais. 330, plus d'un tiers des gens qui travaillent à l'aéroport habitent Beauvais. C'est déjà beaucoup pour Beauvais. C'est selon où on se place. Et c'est vrai que pour vous, à Laversines, vous allez me dire « c'est encore Beauvais, ce n'est pas Laversines ».

(hors micro)

M. Philippe TRUBERT : Oui, c'est en lien avec notre flotte de bus puisque notre service d'exploitation de la navette, le dépôt des autocars, est à Saint-Denis à côté de Paris, d'où cette extra-territorialité de l'aéroport. Mais vous voyez Amiens, Crèvecœur etc. Donc nous, et c'est une vérité, c'est que la majeure partie des gens qui travaillent à l'aéroport n'habitent pas très loin de l'aéroport, en tout cas ils habitent dans l'Oise.

Là, on est sur une répartition par type de contrat, vous voyez 90 % c'est du CDI, c'est souvent une attaque ou une pique sur l'aéroport pour dire ce sont des emplois pas forcément pérennes, etc., en tout cas les faits montrent que 90 % sont des CDI, qu'il y a une répartition 2/3-1/3 hommes-femmes, on ne l'a pas vu tout à l'heure mais les métiers côté piste sont plutôt des métiers masculins, mais côté ville c'est assez équilibré.

Et là, vous avez une répartition par collectivité, Communauté de Communes de la Thelloise, Pays de Bray. L'étude est à votre disposition. Là, je disais pour Laversines, si vous l'avez, Dominique, on vous l'a envoyée, chaque année vous me la demandez. Mais je l'ai sur la clé U.S.B., je vous la donne, il n'y a aucun problème. Ce que je voulais dire c'est que comme tout est enregistré et archivé, elle est à la disposition de la mairie de Laversines, etc. Elle peut circuler librement, elle peut être diffusée. Là, on vous explique aussi en toute transparence, dans le mix des destinations, qu'il y a des passagers, on va faire simple, qui rapportent plus que d'autres dans leur consommation. Et pourquoi la stratégie de l'aéroport de Beauvais, tout à l'heure on pouvait l'évoquer, c'est de dire ce serait bien qu'il n'y ait que des vols remplis, il n'y a déjà que des vols remplis à Beauvais, mais la volonté du S.M.A.B.T. ou de ses collectivités, de ses élus, c'est aussi de dire quitte à avoir des avions, autant cibler certaines destinations qu'on n'a pas aujourd'hui ou des destinations qui sont plus contributrices pour l'aéroport de Beauvais. Donc là, on voit la typologie, le mix passagers, la S.A.G.E.B. ouvre une ligne sur Stockholm-Arlanda, l'aéroport principal de Stockholm, Copenhague, les destinations scandinaves. La population scandinave a des passagers à haute contribution pour nous. Il y a tout ce travail de détails typologiques qui nous guide Thomas et moi sur la projection de l'aéroport, allons chercher aussi des lignes qui peuvent être voulues au bénéfice du territoire. Tout ça, je vais vous le laisser, c'est le mix passagers, comment on calcule la dépense par passager en fonction des nationalités, etc., c'est la version complète. Alors, si vous voulez bien, je voulais vous parler du sondage.

Mme Dominique LAZARSKI : J'ai des questions sur cette analyse. Est-ce qu'on retire le bénéfice que pourraient apporter les résidents français qui s'en vont à l'étranger ?

M. Philippe TRUBERT : Sous-entendu, c'est une consommation qui échappe au territoire puisque les gens vont passer leurs vacances en Italie.

Mme Dominique LAZARSKI : Quand on analyse l'apport économique de l'aéroport, est-ce qu'on déduit les passagers qui s'en vont de France pour aller dépenser leur argent à l'étranger ?

Et deuxième chose, parce que ça ne figure pas là, il y a eu un rapport de l'A.D.E.M.E. que vous connaissez tous, sur les impacts sociaux du bruit en France et l'aérien représente 6,1 milliards par an de dépenses de la société à cause du bruit aérien. Et on n'en tient pas compte dans cette étude.

M. Philippe TRUBERT : Première réponse à la première question, c'est le propre du transport aérien de relier des pays. La France est la première destination touristique au monde, donc on a cette chance, je pense, en tout cas à mon sens, d'attirer du monde, plus de monde que de gens qui partent. L'étude prend en compte en effet les résidents, mais elle ne mesure pas le gars de Laversines ou de Beauvais ou de Paris qui est allé prendre l'avion à Beauvais pour aller en Italie et qui n'a pas consommé sur le territoire.

Mme Dominique LAZARSKI : Oui, mais s'il avait consommé sur le territoire...

M. Philippe TRUBERT : Mais est-ce que cette personne-là serait partie en vacances à Laversines ou à Beauvais ?

Mme Dominique LAZARSKI : Ben non !

M. Philippe TRUBERT : Vous avez un premier élément de réponse. Ce que je n'ai pas rappelé, mais c'est important, quand on parle de mouvements d'avion, un décollage est un mouvement. Donc quand on dit 32 000 mouvements, ce sont 16 000 décollages, 16 000 atterrissages. Et Madame LAZARSKI, Thomas, on parlait de 4 millions de passagers, c'était la donnée métrique en 2019, un passager comptait deux fois. Si vous prenez l'avion, vous êtes compté passager départ et vous êtes compté passager arrivée, donc 4 millions de passagers, c'est 2 millions de personnes parce qu'il faut le mettre en relation aussi avec ce qu'ils produisent en termes d'impact économique, c'est une échelle de valeur importante. Après, Dominique, l'étude d'impact éco ne soustrait pas les dépenses d'insonorisation, vous disiez 6 milliards d'euros par an liés au transport aérien.

Mme Dominique LAZARSKI : Pour le transport aérien en France, ce sont les conséquences du bruit du transport aérien, pour la société française.

M. Philippe TRUBERT : Là, non. On est sur un observatoire des retombées socio-économiques de l'aéroport de Beauvais. Je ne l'ai pas mesuré.

Mme Dominique LAZARSKI : Je comprends bien mais si ça tient compte des externalités, ce qu'on appelle les externalités négatives, le coût pour la société, par exemple, le bruit entraîne des maladies et ces malades, qu'il faut se soigner...

(hors micro)

M. Philippe TRUBERT : Non mais là, on est sur un autre modèle, on a le mérite de tenir un observatoire des retombées socio-économiques depuis 2010-2011, il mesure ça. Après, l'étude d'impact d'approche équilibrée ou les études d'impact, elles mesurent les externalités positives et négatives. Donc on aura, j'espère, dans ce cadre-là, un autre tableau de bord, une mesure du négatif plus précise. Donc ça, c'est pour vous et si on peut terminer par le sondage. Ça, c'est pareil, c'est de l'archivage pour vous, on vous explique la méthodologie, souvent « ah, vous avez fait un sondage, oui, d'accord, mais vous n'avez interrogé que des personnes pro aéroport ». Non, ce n'est pas du tout notre souhait, on veut mesurer au plus juste possible les échantillons, un échantillon représentatif.

Mme Dominique LAZARSKI : Rappelez-nous le nombre de communes dans l'Agglomération du Beauvaisis.

M. Philippe TRUBERT : 820 questionnaires, ce sont 53 communes dans l'Agglo du Beauvaisis, 103 000 habitants et on est sur 19 communes de P.E.B. avec 6 à 7 000 habitants impactés au sol pur sur les zones de P.E.B., pour l'échelle de valeurs, donc 800 personnes sur 100 000 habitants à peu près.

Mme Michèle CRIGNON : Comment ils l'ont eu, ce questionnaire ?

M. Philippe TRUBERT : C'est administré par téléphone et ça dure environ... Personne n'a été interrogé ici ?

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Mon épouse !

M. Philippe TRUBERT : Votre épouse ? Ça dure 10-15 minutes je crois, au total quand on déroule les 15-20 questions, une dizaine de minutes.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Elle a constaté que certaines questions étaient bien orientées.

M. Philippe TRUBERT : On va les voir, il n'y a pas de problème. Non, non, mais on peut avoir du parti pris, puis essayer d'être objectif. On a essayé, quand on dit orientées, je vous l'ai dit tout à l'heure, la notoriété du S.M.A.B.T., vous voyez que ça me fait plaisir d'être invité à Laversines parce que je suis en manque de notoriété. On n'est pas connus, mais c'est un problème, c'est que l'aéroport de Beauvais est un tout, c'est pour ça qu'on a commencé en disant la S.A.G.E.B., le S.M.A.B.T., l'Aviation Civile, l'État ; en fait pour vous le sujet, c'est l'aéroport, votre interlocuteur c'est celui qui va trouver la solution à votre problème.

Mme Dominique LAZARSKI : Dieu sait si on parle de vous pourtant, nous ! (*rires*)

M. Philippe TRUBERT : Ça doit être les 5 % alors ! Voilà l'image détaillée de l'aéroport, c'est petit mais...

Mme Michèle CRIGNON : On l'aura aussi ?

M. Philippe TRUBERT : Oui, oui. Voilà peut-être ce que disait Monsieur BREBION, dans l'intitulé on est obligé de verbaliser les choses. Est-ce que l'aéroport est une bonne chose ? Est-ce que l'aéroport contribue à l'essor ? Est-ce que c'est une fierté ? Est-ce qu'il est indispensable ? Est-ce qu'il donne l'occasion de voyager ? Mais si vous descendez un peu plus bas : apporte des nuisances sur le territoire, est un risque pour l'environnement. Vous voyez qu'on n'évite pas les mauvais aspects du transport aérien.

(*hors micro*)

M. Philippe TRUBERT : Là, pour le coup, c'est plutôt oui ou non, c'est ça ? Tout à fait, plutôt, plutôt pas, pas du tout. Il y a 90 % des gens qui pensent que c'est une bonne chose pour l'emploi sur le territoire ou qui contribuent à l'essor dynamique. Mais si vous descendez, il y a 63 % des gens qui pensent que l'aéroport, enfin qui expriment une opinion disant que l'aéroport présente un risque pour l'environnement. Quand on mesure les choses, on peut mesurer à la fois du plus et les mêmes gens, les mêmes personnes interrogées vont aussi dire « ah oui mais il y a des nuisances ». C'est toute la contradiction autour du transport aérien. Mais on n'a jamais été dans l'éluder les mauvais aspects de l'aéroport. Connaissance de l'aéroport, c'est assez intéressant et on partage volontiers avec l'exploitant parce qu'on est plus sûr, Beauvais est très lié à Ryanair, y compris dans la perception que les gens ont de Beauvais puisque Easyjet a changé les choses aussi, c'est une compagnie qui a une très forte notoriété, pour l'aéroport et son exploitant, c'est...

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : Ryanair est installé à Beauvais depuis combien d'années ?

M. Philippe TRUBERT : 97. 25 ans. Vous étiez là depuis 21 ans déjà, Madame. Et pourtant, ils sont toujours là. On nous a dit qu'ils allaient partir. Problème, c'est que les gens pensent qu'on a Air France.

M. Thomas DUBUS : On a eu un vol.

M. Philippe TRUBERT : On a eu un vol dérouté Air France, c'était peut-être le même jour, c'est pour ça. Je vous laisserai prendre connaissance du sondage. Il résume, en tout cas il illustre ce que peut être la pensée du Beauvaisis autour de l'aéroport. Est-ce que vous-même, ou vos proches, travaillez à l'aéroport de Beauvais ? Non, oui, moi-même ou un de mes proches. 13 % des gens du Beauvaisis connaissent quelqu'un qui travaille à l'aéroport, c'est un employeur assez majeur quand même sur le territoire, 1 000 emplois en privé, ça vous place au niveau, un peu en dessous peut-être, Massey, et l'hôpital, ou les collectivités sont beaucoup plus gros, mais c'est important quand même. Le couvre-feu, on ne présage pas des résultats quand on pose cette question. Bon, nous, c'est notre quotidien, donc on se dit au bout de 20 ans qu'on parle quand même souvent de l'aéroport et pour les nuisances ou les vols qui réveillent etc. Malgré tout, 40 % des sondés ignorent l'existence de ce couvre-feu, qui est la protection un peu historique et principale. Après, on va trouver la fréquence de voyages, pour motif professionnel, motif personnel, vous pouvez dérouler. Le mode de transport, pour nous, c'est important, la voiture personnelle, ce qui est assez commun parce que les gens du coin prennent leur voiture, ils ne prennent pas le bus de Paris, ils sont souvent accompagnés ou déposés à l'aéroport.

Mme Emilie DOUZINEL (*hors micro*) : Ce n'est pas du tout révélateur des chiffres qui nous ont été annoncés.

M. Philippe TRUBERT : Si, parce que nous, on raisonne à l'échelle de tous nos passagers et là vous avez des gens qui habitent dans le Beauvaisis, donc à 10 minutes de l'aéroport, ils ne vont pas prendre la navette de Porte Maillot pour venir à Beauvais. Satisfaction donc, là aussi un usager qui est généralement plutôt satisfait de l'aéroport. Pourquoi ? Parce qu'il y trouve des conditions pragmatiques pour prendre l'avion sur des vols moyens-courriers, économiques, c'est pratique, ce n'est pas loin. La satisfaction, ils expliquent pourquoi, c'est proche, c'est facile.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Pour ceux qui le prennent, c'est sûr !

M. Philippe TRUBERT : C'est proche mais c'est par rapport aussi aux aéroports parisiens comme Roissy et Orly, ceux qui ont le choix, l'alternative à Beauvais, on est considéré comme un aéroport assez simple d'utilisation et les gens recherchent cette simplicité. Allez-y, je vous laisse dérouler. Là, c'est la satisfaction sur les points qu'on a vus, donc ça va être l'accueil, la simplicité, la mobilité, l'accès à l'aéroport, la capacité des parkings. On a évoqué tout à l'heure les parkings de l'aéroport, ils sont toujours considérés comme trop chers, les parkings, donc les gens recommandent tout à fait l'aéroport et ça, c'est une très belle satisfaction pour la S.A.G.E.B., pour le travail qui est accompli au quotidien par toutes les équipes. A l'image un peu d'un consommateur qui est venu une fois et si ça s'est bien passé, il a tendance à renouveler l'expérience. Les besoins et les attentes, c'était aussi ce qu'on voulait par rapport au transport aérien...

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Le fait que vous fassiez trop bien votre travail nous pose un souci à nous, c'est que du coup ça développe l'aéroport !

M. Philippe TRUBERT : C'est un peu la contradiction de la réussite, il y a une fierté, je crois que c'était d'ailleurs le premier item, mais c'est vrai que ça ne doit pas vous laisser penser que c'est un aéroport en déclin ou qui est pas plébiscité. C'est-à-dire que quand on raisonne sur l'utilisation de l'aéroport, on a plutôt des gens, je ne sais pas si la nature humaine mais moi je suis arrivé il y a une vingtaine d'années, mais à l'époque il y avait Rome, les gens voulaient Prague, il y avait Prague, les gens voulaient Budapest et puis après, il y a eu Rome ou Madrid, Barcelone, les gens disaient « mais quand est-ce que vous faites Marrakech ? Et quand est-ce que vous faites la Corse ou Marseille ? Quand est-ce que vous faites Nice ? ». Quand on parlait de la demande qui ne se tarit pas, la réalité des nuisances, des vols que vous avez sur Laversines ou d'autres communes, elle a aussi sa source sur un fait générateur qui est que les gens prennent l'avion. Le jour où les gens ne

prendront plus l'avion ou moins l'avion, l'aéroport de Beauvais, comme tout équipement public, s'adaptera à l'inverse.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : C'est de la réaction de consommateur, si on est dans une analyse on va dire sociologique, je ne sais pas comment dire, évidemment, plus on offre aux gens des possibilités, plus ils les consomment. C'est comme quand plus on offre des possibilités de vêtements pas chers, plus ils vont acheter des vêtements pas chers, plus on offre des vols pas chers, plus ils vont voyager pas cher. Donc à un moment, c'est quelle société on veut aussi.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Et c'est au décideur d'être responsable.

Mme Dominique LAZARSKI : C'est une consommation qui va causer un dommage à autrui. Pour la drogue par exemple, c'est limité, c'est réglementé, ça cause un dommage à la personne qui se drogue, mais les vols en avion, ça cause un dommage aux riverains, ça altère leur santé et pourtant, on ne fait rien, on laisse se développer.

M. Philippe TRUBERT : Le parallèle avec la drogue est un petit peu discutable, veuillez m'excuser ! (*rires*)

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Non mais vous comprendrez, c'est qu'effectivement, plus on offre des possibilités aux gens et plus c'est... C'est humain.

M. Philippe TRUBERT : C'est bien ce qu'on décrit, c'est la nature.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : C'est le prix.

M. Philippe TRUBERT : Oui mais bien sûr. Mais le prix n'est pas propre à Beauvais.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Vous parliez de Roissy et tout ça, les prix ne sont pas les mêmes.

M. Philippe TRUBERT : Oui, mais vous avez Easyjet à Roissy, vous avez Vueling, vous avez Volotea. Des bases Ryanair, il y en a à Bordeaux, Toulouse, Marseille. Le low cost n'est pas propre à Beauvais. (*hors micro*) Non mais le phénomène de la consommation du low cost n'est plus propre à Beauvais, si vous voulez.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Non, ce n'est pas propre à Beauvais, le fait de développer le low cost.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Le vrai problème, c'est le low cost.

M. Philippe TRUBERT : Nous, on fait souvent le parallèle avec des gens qui ne venaient pas à Beauvais parce que c'était low cost il y a 15-20 ans, les mêmes gens qui n'allaient pas chez Lidl il y a 15-20 ans, et quand tout le monde consomme du Lidl ou du Dacia ou du Ryanair ou du WizzAir.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Ça coûte moins cher d'aller à Barcelone que d'aller faire un tour à Fort-Mahon ou à Berck, la question ne se pose pas. Donc il faut des gens responsables qui décident de dire ça, ça ne peut pas exister.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : On m'a dit tout à l'heure que je faisais de la politique-fiction, Madame CAYEUX me l'a dit. Ça fait des années qu'on parle du développement de l'aéroport et à chaque fois, ce qu'on avançait s'est avéré. 1 an, 2 ans, 3 ans, 5 ans après, tout s'est avéré. On nous a même dit « l'A.D.E.R.A. ment, l'A.D.E.R.A. vous ment », c'était un tract de Madame CAYEUX, 2 ans avant la construction du 2^{ème} terminal. Elle disait, « non, on n'a pas l'intention d'étendre l'aéroport », 2 ans après, le 2^{ème} terminal était construit ou se construisait. Aujourd'hui, on a un aéroport à Paris qui est déjà plafonné, c'est l'aéroport d'Orly. Charles de Gaulle va probablement être plafonné dans l'avenir. Il y a des discussions en ce sens. Le ministre des Transports est en discussion avec le ministre des Transports néerlandais pour voir comment ça s'est fait à l'aéroport d'Amsterdam, qui est non seulement plafonné, mais il y a une réduction de trafic qui est intervenue à Amsterdam. Donc les gouvernements sont en train de regarder comment le faire ici en France aussi. Et Clément BEAUNE s'est engagé à regarder le plafonnement

pour l'aéroport de Charles de Gaulle. Une fois que les deux autres aéroports parisiens seront plafonnés, le développement derrière, je vous assure, il va continuer. Où est-ce que ça va arriver ? Il n'y a pas d'autres aéroports à Paris pour le moment, il n'y en aura pas d'autres car il est Interdit d'en construire aujourd'hui de nouveaux. (*hors micro*) Non, non, la réglementation l'interdit.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : Pour l'instant. Est-ce que vous savez dans 30 ans comment ça va se passer ? On n'en sait rien.

Mme Dominique LAZARSKI : On a vu ce qui s'est passé pendant 30 ans, on l'a vu sur 30 ans.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Il y aura des régions qui empêcheront quand même ce qui se passe, que ça se construise.

Mme Dominique LAZARSKI : Aujourd'hui, il est interdit de construire de nouveaux aéroports en Europe.

(*hors micro*)

M. Philippe TRUBERT : Je n'ai pas la réponse sur Roissy ou sur 30 ans ou en Europe, mais on voit en effet, comme vous, on observe les tendances. Et le transport aérien, c'est vraiment ici local, mais c'est global par nature. Donc on observe tout ce qui se fait.

Je termine juste, parce que ça va être l'heure de conclure je pense pour Madame JACQUES, mais vous pouvez le partager dans le Conseil Municipal, même dans d'autres réunions. L'opinion, c'était sur l'avenir du transport aérien. Le transport aérien va devoir s'adapter aux exigences environnementales, le transport aérien va continuer à se développer, etc. Et vous voyez comment les gens se prononcent, se positionnent. Je vous laisse dérouler encore, s'il vous plaît, jusqu'au bout. Et en même temps, vous avez 82 % de gens qui disent aussi proposer une nouvelle destination. C'est ça l'équilibre, la contradiction est dans les destinations.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : A une époque, il avait été question de faire un projet pour les déplacements professionnels... Je sais parce que ma petite-fille avait travaillé sur le projet... Comment ça s'appelait ? « Pilote je ne sais plus quoi », et c'était un projet pour faire venir des industriels, pour faire des réunions.

M. Philippe TRUBERT : En connexe à l'aéroport ? Autour de l'aéroport, un hôtel pour les séminaires, etc. Oui, ça a été abandonné.

Mme Chantal LELEUX(*hors micro*) : Ça a été abandonné il y a quelques années.

(*hors micro*)

Mme Dominique LAZARSKI : Oui, mais vous voyez que finalement, ça ne pouvait pas se réaliser, c'était irréaliste.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : C'était trop cher. C'était un gouffre financier.

M. Philippe TRUBERT : En fait, il faut être réaliste, pragmatique. Beauvais, ce n'est pas Roissy, ce n'est pas Orly. Si vous voulez, dans l'Oise, une zone d'hôtellerie d'hébergement pour les séminaires, c'est Chantilly, et c'est pour Roissy.

J'en ai terminé avec le sondage, Madame JACQUES. Je suis désolé, j'ai été long, mais vous pouvez l'utiliser, je vous laisserai en sortant la clé U.S.B. et je vous l'enverrai également, Dominique.

M. Hervé CARON (*hors micro*) : On va repartir avec plein d'infos... Monsieur DUBUS, hier vous parliez d'installation d'appareils pour mesurer le bruit et la pollution. Est-ce que vous pouvez nous dire quand est-ce qu'on aura ces appareils-là sur Laversines ?

M. Thomas DUBUS : Effectivement, hier on s'est vus et on a pu constater ensemble un certain nombre d'atterrissages, on a vu ce phénomène de boucle dont on a déjà parlé ensemble et je vous ai confirmé qu'effectivement on avait une station de mesure de bruit mobile et qu'on allait se mettre d'accord ensemble sur différents points de mesure afin de mesurer concrètement les

impacts de bruit qu'il peut y avoir au-delà de la seule station implantée, mais sur d'autres points de la commune. Objectiver ce que l'on fait déjà, mais plus localement, effectivement, la différence de ces appareils de nouvelle génération en termes de bruit par rapport aux anciens, les vieux appareils, les nouveaux appareils, et objectiver ensemble tout ça. La station de mesure de bruit, on l'a, on peut la mettre en place, alors j'allais dire la semaine prochaine, peut-être pas, mais dans le mois qui vient, ça sera fait.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : On avait convenu d'en mettre deux, éventuellement.

M. Thomas DUBUS : Il y en a une qui est fixe et on a une station mobile qu'on va pouvoir déplacer. On peut la déplacer où vous voulez, elle est faite pour ça, cette station de mesure de bruit pour objectiver et derrière, comme vous le rappeliez tout à l'heure, toutes les données sont toutes publiées sur le site Internet. Je vois que vous allez y chercher des données. Une fois de plus, on s'astreint à cette stricte transparence sur tous les éléments.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Alors non, parce qu'on a demandé d'avoir une mesure de qualité de l'air à Laversines aussi, alors elle n'est peut-être pas sur le site, mais on l'a demandée. Le sujet a été abordé, et je remercie, avec Monsieur TRUBERT quand on s'est rencontrés la dernière fois en juillet et on a réabordé le sujet hier avec Monsieur DUBUS et les deux sujets sont lancés pour une station mobile.

M. Thomas DUBUS : Aujourd'hui, on n'a pas de station mobile de mesure de la qualité de l'air.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Non, non, station mobile pour le bruit et deuxième point pour la mesure de qualité de l'air.

M. Thomas DUBUS : Il faut qu'on regarde ensemble ce que l'on peut faire aujourd'hui, on n'a pas les moyens, il faut qu'on en discute sur la qualité de l'air, je ne suis pas contre mais il y a une discussion à avoir.

M. Philippe TRUBERT : Les stations sur la qualité de l'air, elles sont à Tillé. Mais techniquement, et là aussi c'est pour ça que je me fais l'écho des discussions, c'est de dire parce que c'est le renouvellement du contrat de concession, parce que c'est le moment pour les collectivités de décider d'agir, etc., il est techniquement possible d'avoir une station de mesure de qualité de l'air à Laversines. Ce sont des acquisitions qu'on pourrait faire. Et ce que disait Thomas, c'est qu'il y a une station de mesure du bruit mobile depuis des années. (*hors micro*) Et je dis ça pour des communes qui n'en ont pas de fixe. Vous, à Laversines, vous l'avez mais plein de communes nous demandent, on leur fait à chaque fois la proposition, la S.A.G.E.B. le fait, de leur dire, comment ?

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : J'allais dire que la station de mesure qu'il y a à Laversines, elle est top pour les atterrissages parce que bien située ; pour les décollages, elle perd 15 décibels.

M. Philippe TRUBERT : J'imagine que la mobile, vous la mettez plus sur la partie décollage peut-être ?

(*hors micro*)

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Sur la qualité de l'air, vous avez les stations de Tillé. De toute façon, sur la qualité de l'air avec les mouvements d'air, la pollution qui est à Tillé, elle arrive ici très rapidement.

M. Thomas DUBUS : Oui, et puis on a du mal à distinguer la pollution de l'autoroute de la pollution de l'aéroport. Vous, vous savez peut-être mais sur nos stations c'est plus compliqué. Par contre, ça ne répond pas directement à votre demande mais je reprends ce que j'ai dit tout à l'heure. Il y a beaucoup de choses à faire effectivement sur ces questions de décarbonation, de qualité de l'air, on fait mais on peut faire beaucoup plus sur le sujet. On a monté un plan qu'on va faire valider par le S.M.A.B.T. et ce que l'on s'engage à faire, comme sur la partie bruit, c'est être en totale transparence sur toutes ces émissions carbone, sur les actions faites, sur l'avancée de ces actions,

de manière à être très concret, très précis sur ces actions de décarbonation, il y a des engagements, des contraintes légales qui s'appliquent, que l'on applique bien entendu. Il y a ce que l'on peut faire au-delà, on pourra parler ensemble des nouveaux carburants, on a parlé du saf, on n'a pas parlé des fiouls, il y a beaucoup de choses à faire. Moi, mon sujet c'est de mettre en place autant d'actions que possible pour réduire ces nuisances, de manière à ce qu'on n'en arrive pas aux échanges que l'on a pu avoir ensemble tout à l'heure, où on remet en cause le transport aérien ; moi, je ne mets pas en cause le transport aérien. Il faut qu'on travaille sur ces nuisances qui sont toujours trop importantes, je suis totalement d'accord. Par contre, la remise en cause du transport aérien, j'ai plus de mal.

Mme Dominique LAZARSKI : Oui, mais j'ai l'impression que ce qu'on a aujourd'hui est suffisant et que de toute façon, quoi que vous fassiez, surtout à l'aéroport, parce qu'on va avoir un beau garage, mais il y a les avions qui nous survolent toujours, il y aura de toute façon du bruit et de la pollution, quels que soient les efforts que vous pourrez faire. Et on convient, je conviens, souvent il y a eu des efforts qui ont été faits, mais sur la plateforme, à l'aéroport, sur les terminaux, sur les parkings. Il reste les avions et nous, ce qui nous gêne, ce n'est pas le chauffage ou la climatisation de l'aérogare, c'est l'avion qui nous survole.

M. Thomas DUBUS : Et ce sont toutes les voitures parce que je vous le rappelle, ce que je vous disais, je serai prêt à partager les chiffres avec vous, la première source de pollution sur l'activité de l'aéroport, ce sont les véhicules.

Mme Dominique LAZARSKI : Vous parlez de pollution de l'air mais la pollution sonore, je n'ai pas de voitures à proximité de chez moi, je ne les entends pas, mais les avions, oui.

M. Thomas DUBUS : Mon sujet, c'était effectivement la pollution de l'air.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Par les avions ou par les voitures, c'est quand même l'aéroport qui génère la pollution.

M. Thomas DUBUS : On pourra en discuter de manière objective sur toutes ces pollutions. S'il n'y a aucune activité, on est d'accord, il n'y a aucune pollution. Après, ce n'est pas mon sujet. Mon sujet, c'est une activité avec des nuisances minimales.

Mme Dominique LAZARSKI : On n'a pas demandé la fermeture de l'aéroport, encore une fois.

M. Thomas DUBUS : Alors on est d'accord.

M. Hervé CARON : J'avais encore une petite question pour Monsieur TRUBERT. Concernant le groupe de travail, est-ce qu'on ne peut pas avoir une date butoir de compte-rendu ? Parce qu'on est un petit peu dans le vague, là.

M. Philippe TRUBERT : Vous faites référence à quel groupe de travail ? Celui des trajectoires ?

M. Hervé CARON : Concernant les trajectoires.

M. Philippe TRUBERT : Qui est placé sous l'égide de la Préfecture. Donc je n'ai pas de date à vous donner, je pense qu'il y en aura un avant la fin de l'année, avant la C.C.E., puisqu'il y a une C.C.E. par an, mais on ne pilote pas ce calendrier-là, donc je n'ai pas de date sur le groupe trajectoire. Ce que je fais, ce qu'on fait avec Thomas, S.A.G.E.B, S.M.A.B.T., c'est pression sur les services de la Préfecture à travers la Présidente pour que ça accélère et qu'il y ait du concret surtout ; ça, c'est ce qu'on fait. Mais là, je ne peux pas vous dire que le comité permanent de la C.C.E. se réunira au mois d'octobre par exemple.

Juste, ça participait aux engagements qui étaient demandés, je ne l'ai pas dit tout à l'heure, quand on a fait l'exercice de la préparation du contrat de concession, du renouvellement, il n'y a aucune prime donnée aux vols cargo. Ce que vous disiez alors, c'est pareil, je ne suis pas P.R.D. dans le bâtiment de logistique que vous avez décrit. Nous, dans les prévisions de trafic et dans notre stratégie de développement, les mouvements sont avant tout consacrés aux transports de

passagers, avec l'objectif d'avoir des taux de remplissage ou en tout cas une performance, d'avoir des avions de meilleure capacité, plus grande capacité avec un taux de remplissage qui reste très élevé, donc un emport moyen encore plus performant.

Mme Dominique LAZARSKI : Les avions cargo, en général, en Europe sont les plus âgés, ce sont les plus bruyants aussi. Voilà pourquoi nous préférons ne pas avoir de vols cargo à la place des vols passagers qui sont les plus, en effet, performants aujourd'hui.

M. Philippe TRUBERT : On n'a pas de vols cargo depuis 2008, donc on ne cherche pas à...

Mme Dominique LAZARSKI : Je sais bien mais vous nous dites on n'en a pas, on ne peut pas en avoir, alors dans ce cas-là, écrivez-le.

M. Philippe TRUBERT : Le béluga, c'était 2008, le plus tard, début des années 2000, 2004-2008 quand la pièce était fabriquée à Méaulte.

M. Thomas DUBUS : Un mot peut-être de mon côté pour confirmer ce que vient de dire Philippe TRUBERT. On est tous conscients qu'il y a un petit côté frustratoire à l'exercice parce qu'effectivement, ce sujet de trajectoire que vous avez mis en avant, que Madame le Maire aussi aborde souvent avec nous, il n'a pas été abordé parce que tous les interlocuteurs ne sont pas autour de la table, on en a conscience. On est tous frustrés de ne pas pouvoir l'aborder. Comme le disait Philippe TRUBERT, l'engagement que l'on prend aussi au niveau de la S.A.G.E.B., c'est d'insister auprès des autorités compétentes, la Préfecture, la navigation aérienne, la D.G.A.C., pour effectivement mettre ceci sur la table. On est tous preneurs de travailler sur ces sujets-là, il y a sûrement des leviers et je suis vraiment désolé qu'on n'ait pas abordé ce sujet qui est très important.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : C'est un sujet, pour le présenter, 15 à 20 % du trafic, donc il y a quand même un grand nombre d'avions qui suivent des trajectoires standards. Donc le travail qui va être fait, c'est un travail qui va porter sur 20 % du traitement et tout le reste, ça passe déjà et ça fait déjà beaucoup de bruit.

Mme Dominique LAZARSKI : 20 % du trafic, c'est pour les deux pistes, donc ce n'est même pas 20 %.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Ça aussi, c'est une information qu'on peut avoir sur le bulletin de l'environnement. C'est-à-dire que le respect des trajectoires, il est noté dans ce bulletin tous les trimestres. Je sais qu'à une période, quand le trafic était moins dense, on avait à peu près 10 % des trajectoires qui n'étaient pas respectées. Aujourd'hui, on est plutôt à 20.

M. Thomas DUBUS : Le sujet des trajectoires, c'est le respect et l'optimisation des trajectoires, il y a ces deux sujets-là qui sont dedans. J'entends que pour vous, c'est 15-20 % ; pour nous, c'est très important.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : C'est pour ne pas oublier quand même que la principale action, c'est le plafonnement de l'aéroport pour les gens qui sont ici, bien sûr.

Mme Dominique LAZARSKI : Mais le jour où on aura doublé le trafic, de toute façon, ça va devenir difficilement habitable.

Mme ?? (*hors micro*) : Ce qu'on a, ce qu'on connaît, le futur, c'est le futur.

Mme Dominique LAZARSKI : Oui mais le futur, ce sont nos enfants, nos petits-enfants...

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : Peut-être mais le futur n'est pas palpable. Là, on nous dit qu'il y a telle ou telle chose, il faut essayer de travailler pour diminuer, et donc on fait ça aujourd'hui. Moi, demain, est-ce que demain je serai encore là ?

Mme Dominique LAZARSKI : Il faut penser à vos enfants et à vos petits-enfants, Madame.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : Les enfants, les petits-enfants, vous savez, ils ont d'autres motivations pour leur avenir. Aujourd'hui ils sont là, demain ils seront en Australie...

Mme Michèle CRIGNON : Juste une dernière question. Au final, est-ce que oui ou non vous pouvez nous donner un nombre de vols maximum qui sera autorisé sur ce plan de développement à 30 ans ?

M. Philippe TRUBERT : Thomas n'est pas...

M. Thomas DUBUS : Du tout compétent.

M. Philippe TRUBERT : Si, il pourrait mais ce n'est pas sa position puisqu'il est côté exploitant. Ce que je peux vous dire, c'est qu'on reçoit les offres le 15 septembre, une des premières choses qu'on va regarder, que les élus, les collectivités vont analyser, ce sont les prévisions de trafic qui auront été produites par les candidats. Nous, dans l'exercice un peu préparatoire dont j'ai parlé tout à l'heure, et Philippe BREBION rappelait les métriques des 50 000 mouvements et 8 millions de passagers, il y avait cette enveloppe-là, si vous voulez, sur 30 ans, quand on mesure la progression de trafic. Maintenant, le choix n'est pas fait parce qu'on n'a pas les offres, mais ce qui est certain, c'est que les collectivités devront trancher sur des hypothèses de trafic. Donc c'est à ce moment-là que je pourrai vous dire, les collectivités auront pris l'engagement de dire là on est sur, je ne sais pas, 40 000 mouvements, 45 000 mouvements, etc. Allez-y, Philippe.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : J'ai un document du S.R.A.D.D.E.T. C'est le Schéma Régional de Développement.

M. Philippe TRUBERT : De cette année ?

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Qui stipule 6 à 10 millions de passagers en 2040-2045. Vous voyez, on n'est plus dans les 30 ans et on est au-delà de 8 millions.

M. Philippe TRUBERT : 170 passagers par emport moyen actuellement, enfin 167-170, si vous avez 40 000 mouvements, vous faites déjà environ 7 millions de passagers.

Mme Dominique LAZARSKI : C'est pour ça qu'on arrive facilement à 50 000 mouvements avec les 8 millions.

M. Philippe TRUBERT : Oui, oui, complètement.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : C'est l'information que vous nous aviez donnée de toute façon.

M. Philippe TRUBERT : Moi, je suis « transparent » avec vous sur ce qu'est le potentiel quand on mesure le potentiel de l'aéroport et qu'il y a un document prospectif. Tout le monde sait ce qu'est le S.R.A.D.D.E.T. ?

M. Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Non.

Mme Dominique LAZARSKI : Schéma Régional Territorial.

M. Philippe TRUBERT : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires. Il se trouve que dans le S.R.A.D.D.E.T. actuel, parce que là Monsieur BREBION parle du travail préparatoire pour le S.R.A.D.D.E.T., l'aéroport de Beauvais ne figure pas dans le S.R.A.D.D.E.T. actuel des Hauts-de-France, premier aéroport des Hauts-de-France, 9^{ème} aéroport de France, l'aéroport de Beauvais est absent.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : On a été gommé !

M. Philippe TRUBERT : Exactement, Madame. Pourquoi on pousse pour que l'aéroport soit dans le S.R.A.D.D.E.T. ? Pour bénéficier du soutien de la Région, notamment pour favoriser les transports en commun, avoir une route, un meilleur accès à l'aéroport, etc. Donc c'est aussi vertueux d'être dans un document cadre régional comme le S.R.A.D.D.E.T., plutôt que d'en être absent, volontairement ou pas, mais en tout cas de ne pas y figurer. Et puis après de dire « nous, on aimerait bien être aussi d'intérêt régional pour bénéficier de fonds », etc. Si on n'y est pas, on n'aura rien. Donc là, le but, c'est d'y apparaître. En effet, sur un document comme le S.R.A.D.D.E.T. à 15-20 ans, on peut flécher le trafic passager dans l'échelle de valeurs qui apparaît.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : On a parlé tout à l'heure du plan d'exposition au bruit, le plan d'exposition au bruit actuel est à 32 000 mouvements commerciaux. On va travailler sur un nouveau plan d'exposition au bruit après le choix du prochain exploitant, en fonction de ses objectifs peut-être, mais aussi des développements futurs possibles, probables. Quel que soit le chiffre qui sera mis dans ce document, c'est juste un seuil. Et à partir du moment où le nombre de mouvements atteint ce seuil, on doit travailler sur un nouveau plan d'exposition au bruit avec un seuil supérieur. Donc ce n'est pas un plafond, c'est juste un document d'urbanisme qui établit des règles pour une hypothèse de trafic. Mais cette hypothèse va varier dans le temps, et généralement jusqu'à présent, elles ont toujours augmenté. Et ce n'est pas une limitation du trafic de l'aéroport, ce n'est pas une indication sur le trafic de l'aéroport, c'est juste une hypothèse. Et si l'aéroport développe bien son activité, le jour où il aura atteint ce chiffre, rien ne l'empêche d'atteindre ce chiffre et rien ne l'empêche de le dépasser. Il faut juste que l'État mette à jour ses règles d'urbanisme en fonction d'une nouvelle hypothèse de trafic. Le plan d'exposition au bruit n'est contraignant que pour les habitants qui subissent les règles d'urbanisme et les communes qui perdent des terrains constructibles.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : Monsieur TRUBERT, en espérant que ça n'arrivera pas, aucun des 4 candidats qui ont soumis leur projet n'est retenu, on est récupéré par qui ? Par l'aéroport de Roissy ?

M. Philippe TRUBERT : Non. Alors, hypothèse d'école, en effet, 4 candidats, il pourrait y avoir zéro offre, ou dans votre hypothèse, il n'y a pas d'offre retenue. C'est la régie directe, ou d'autres modes d'exploitation. (*hors micro*) Les élus du S.M.A.B.T. se sont prononcés en avril 2022 sur le mode d'exploitation, on a tous parlé de Délégation de Service Public, moi-même je n'ai pas rappelé la chose, mais les élus auraient pu retenir le mode de la régie directe. Ils auraient pu retenir un mode concessif moins appuyé, une Société d'Economie Mixte, société dans laquelle il y aurait eu les collectivités dans le tour de table, il aurait pu y avoir une Société d'Economie Mixte à Opération Unique, une S.E.M.O.P., où on aurait retrouvé aussi du public et du privé autour de la table. Les élus du S.M.A.B.T., les collectivités propriétaires ont acté le fait qu'on serait sur un régime concessif du type D.S.P. Ce qui fait qu'on délègue l'exploitation de la gestion en fonction d'un contrat.

Dans le cas de figure que vous décriviez, non, on ne tombe pas dans le giron d'Aéroport de Paris. Mais ce qui pourrait se produire, c'est que le S.M.A.B.T., régie directe ou pas, fasse un contrat d'assistance technique avec une équipe exploitante, c'est-à-dire que la propriété et l'exploitation appartiennent au S.M.A.B.T. mais que les équipes exploitantes, je me tourne vers Thomas, il ne le dit pas parce qu'il est modeste mais il fait partie de cette génération justement d'exploitants aéroportuaires qui connaissent Beauvais mais qui connaissent aussi les aéroports parisiens, les aéroports de région, les compagnies, qui ont une vision aussi plus globale du transport aérien et de ce qu'est un aéroport dans cette activité-là, qui ne fonctionne pas en vase clos. Donc on pourrait aussi s'appuyer sur des équipes dirigeantes. Ce n'est pas le cas, mais là aussi on peut être dans la fiction et se dire qu'on ne va pas avoir d'offre. Le but des collectivités, c'est d'avoir des exploitants qui soient capables de mener un contrat d'exploitation sur 30 ans, d'investir dans les infra, de financer et de se financer eux-mêmes sur cet effort-là, mais de rétribuer le délégant, le concédant pour ça aussi.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : J'aurais une question, Monsieur TRUBERT. Je crois qu'on l'avait déjà abordé, mais j'ai un petit peu oublié quelques informations. Quels seront les élus qui participeront à l'ouverture des plis, à la phase de négociation ou en tout cas les échanges qui se feront avec les candidats, et au choix final du candidat qui sera retenu ?

M. Philippe TRUBERT : Alors, j'ai annoncé le calendrier tout à l'heure, mais c'est vrai que je n'ai pas annoncé les parties prenantes. Dans le cas où on a des offres, des bonnes offres, on garde les meilleures offres et on rentre en dialogue compétitif, donc les élus.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : Dialogue compétitif ?

M. Philippe TRUBERT : Des négociations. Et nous, on a prévu 3 tours de négociation.

Mme Chantal LELEUX (*hors micro*) : 3 tours ?

M. Philippe TRUBERT : Oui, 3 tours. Il n'y en aura peut-être que 2 ou 4, mais l'idée c'est d'avoir plusieurs tours pour à chaque fois challenger le candidat. Mettre les choses au clair par exemple sur les hypothèses de mouvements. Je vais vous faire peur, mais on pourrait très bien avoir un candidat qui nous dise « j'ai 100 000 mouvements par an, parce que je considère que l'aéroport de Beauvais, son positionnement, c'est X et que c'est X milliers de mouvements par mois et 100 000 mouvements par an ». Le S.M.A.B.T., les élus vont dire que ce n'est pas le message, ce n'est pas la trajectoire qu'on veut pour l'aéroport, c'est beaucoup trop. Dans ce dialogue compétitif, il y a déjà l'idée de bien se comprendre, puisque si les candidats s'engagent pour 30 ans, le couple délégrant-concédant, il s'engage aussi pour 30 ans. Donc je pense que c'est à la fois de trouver le bon, Monsieur BREBION dit le bon, c'est par exemple la Chambre de Commerce ou je ne sais pas, etc. Le bon, c'est celui qui va répondre aux exigences des collectivités, ce n'est pas forcément celui qui va produire plus ou vouloir plus. Le bon, c'est celui qui a aussi les moyens d'investir, de porter cet investissement qui coûtera zéro aux collectivités. Parce que pour la collectivité, si vous prenez quelqu'un de trop brillant qui en met trop et qui s'effondre au bout de 2 ans, c'est nous, les collectivités, qui supporterons derrière. Donc je pense que, avant tout, c'est ça. Et après, c'est de l'ajustement sur les mouvements, sur les investissements, sur le montant de la redevance qui est versée au délégrant, sur ce que l'exploitant, l'aéroport peut faire pour le territoire. Tout à l'heure, on a parlé d'une station de mesure supplémentaire pour la qualité de l'air, le bruit, sur du renouvellement de matériel, sur cette transparence aussi, le reporting, la gouvernance. Tous ces aspects-là sont passés au crible et en fonction des tours de négo, plus ça va, plus on s'engage avec 1 ou 2 candidats et à la fin, on n'en garde qu'un seul. Et celui-là, on lui demande de faire son offre définitive, qui deviendra engageante. Engageante, c'est-à-dire contractuelle et on va se baser dessus pour le contrat et les annexes du contrat.

Dans les annexes du contrat, on trouve par exemple le plan d'investissement, le montant de la redevance de concession, l'annexe environnementale. On a, dans la D.S.P. actuelle, un plan d'action environnementale, un plan de développement durable. Vous pouvez y trouver les chartes de bonne conduite par exemple pour les compagnies aériennes, le plan de décarbonation de la plateforme, toutes les mises en conformité sur la loi E.L.A.N. avec la réduction des consommations dans les bâtiments tertiaires, la loi sur l'accélération des énergies renouvelables, la loi Climat et Résilience, etc. Donc c'est un gros document et c'est ce qui va faire la base de la relation entre le déléguant et le concédant. Dans les élus qui sont présents, l'idée c'est que chaque collectivité, Région, Département, Agglo, soit représentée dans toutes les négos. Je ne l'ai pas dit mais dans le S.M.A.B.T. on a 24 élus, 12 élus titulaires, 4 élus par collectivité, donc il y a 4 élus titulaires de la Région, 4 pour le Département, 4 pour l'Agglo. Et à chaque fois, on a 4 suppléants pour ces élus-là.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : La réponse à la question de Madame JACQUES, c'était le nom des élus. Qui fait partie du groupe qui va ouvrir les plis ? Ce ne sont pas tous les élus, je crois. Il y a un groupe qui a été constitué pour travailler sur la D.S.P. Il y aura des élus, il n'y en aura peut-être pas, on ne sait pas, dites-le-nous.

M. Philippe TRUBERT : Il y a ce qu'on appelle une Commission de Suivi de la D.S.P., une C.D.S.P., on a 8 membres, 8 élus dans cette commission-là.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Et donc on ne sait pas qui ? C'est secret ?

M. Philippe TRUBERT : Non, non, pas du tout, Dominique. Vous voulez le nom des élus pour cibler les élus en disant « c'est ceux-là qui vont décider, donc c'est ceux-là qu'on doit cibler, faire pression sur eux ».

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Ce n'est pas moi qui ai posé la question au départ.
(*hors micro*)

M. Philippe TRUBERT : Non, vous pouvez, mais Frédéric GAMBLIN représente Laversines au S.M.A.B.T.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : En tant que suppléant...

M. Philippe TRUBERT : Oui, mais moi je ne suis pas à Laversines, ce n'est pas moi qui l'ai désigné. Ce que je veux dire, c'est pour répondre à Madame, c'est que la commune de Laversines est représentée au S.M.A.B.T. par un fantôme ou pas par un fantôme, ce n'est pas à moi de le dire, c'est qu'il y a quelqu'un qui représente Laversines.

Mme Marie-Manuelle JACQUES (*hors micro*) : Vous, vous disiez pour mettre la pression ; moi, je disais pour travailler avec eux.

M. Philippe TRUBERT : Ce qu'on fait là, ou ce que vous ferez ensuite par vous-même par des groupes de travail dans la commune, on fera la même chose, ou la commune de Troissereux ou Tillé feront les mêmes choses. Le Conseil Municipal fait remonter des infos soit à Madame le Maire ou un autre élu au S.M.A.B.T. ou à la Présidente de l'Agglo ou à d'autres collectivités en disant...

(*hors micro*)

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Madame CAYEUX a dit au Conseil Communautaire, « vous êtes des spectateurs, vous n'avez pas de décisions à prendre, c'est le rôle des élus, vous êtes des spectateurs ».

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Ah non, non, non, je ne partage pas votre opinion.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Ce n'est pas une opinion, elle l'a dit. Revoyez, je crois que ça a été enregistré.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Oui, on peut le revoir, je le reverrai.

M. Philippe TRUBERT : Les élus, je vais y répondre, mais après je ne sais pas s'ils seront tous dans les négos. J'avais compris votre question, est-ce qu'ils seront tous, parce qu'on est 24 ou non ? Les 8 élus de la Commission D.S.P., pour le Département, vous avez Madame BORGEO, vous avez Madame FUMERY, vous avez pour l'Agglo Monsieur DORIDAM, Caroline CAYEUX, Madame MARTIN, maire de Tillé, vous avez les élus qui sont au S.M.A.B.T. et qui sont dans cette commission, mais qui représentent les 3 collectivités, Chanez HERBANNE pour la Région par exemple. Donc, ce sont les élus « habituels » du S.M.A.B.T. qui sont dans cette commission et qui, lorsqu'elle se réunit, est composée d'un élu titulaire, d'un suppléant ; au total, ça fait ces gens-là.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Ça fait 8 au total.

M. Philippe TRUBERT : On a 4 titulaires, 4 suppléants. Après, j'allais dire plus que les personnes, c'est aux collectivités de travailler, de dire « nous, on porte tel message, l'Agglo porte tel message, parce que Laversines, parce que Troissereux, parce que Tillé et ainsi de suite », c'est ce qui fait le travail en collectif. Le Syndicat Mixte, c'est un Syndicat Mixte ouvert, il réunit différentes collectivités.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Donc quand il y a des motions, ça aura quand même un impact, puisque ça remontera bien ?

M. Philippe TRUBERT : Ce n'est pas à moi de juger s'il y a un impact ou pas. Quand il y a des motions, on le sait. Une motion, ça matérialise une position d'une commune par rapport à un sujet, donc ça laisse une trace écrite, ça laisse une marque aussi dans ce qui est pris. Après, il y a des motions, Madame LAZARSKI disait à juste titre que le P.E.B., ce n'est pas un plafond, c'est un seuil qui est révisé, réactualisé, etc. Il y a 61 000 mouvements dans le P.E.B., dont 32 000 mouvements commerciaux. La vocation d'un P.E.B., ce n'est pas un plafonnement, c'est un seuil, sur un document d'urbanisme.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Il faut demander au Ministre. Le Ministre ne demandera pas le plafonnement si les collectivités territoriales ne le demandent pas.

M. Philippe TRUBERT : Le plafonnement, c'est un texte, c'est un arrêté, comme notre couvre-feu. Tout à l'heure, j'ai expliqué que c'était un arrêté ministériel. Le plafonnement, c'est aussi un document, mais ce n'est pas le P.E.B. C'est pour ça, dans la préparation, c'est hyper important en amont. Là, on se voit aujourd'hui, mais on peut échanger avec les représentants d'associations de riverains ou dans d'autres communes également. Dès lors qu'on nous sollicite, on trouve toujours un moment pour échanger. Il n'y a aucun problème pour répondre à Laversines, à Fouquerolles, à Fay-Saint-Quentin, à des communes qui ont pris des motions en toute connaissance de cause. Troissereux, on m'a averti, j'étais présent à la réunion au mois de mai à la séance plénière à l'Agglo et je crois, 15 jours après, début juin, la commune de Troissereux prenait sa motion, et ensuite au mois de juin, il y a d'autres communes qui se sont positionnées sur le sujet de l'aéroport.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Ça recommence en septembre et il y a des communes qui vont bouger encore.

M. Philippe TRUBERT : Bien évidemment, on est informé de ça, et après ce sont des motions prises par des communes sur le sujet de l'aéroport. Si c'est le cas, par exemple à Laversines, il faut que la motion soit personnalisée, ça doit aussi émaner de votre travail propre à Laversines, ça ne sert à rien de recopier une motion qui est la même d'une autre commune et qui n'ont pas les mêmes impacts, si vous voulez. Si vraiment vous voulez que ça ait du sens.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Faire du copier-coller, ça ne sert à rien.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Pendant que la Présidente partait, je l'ai accompagnée, je lui ai demandé si je pouvais intégrer le groupe de travail sur les trajectoires. Je crois savoir que ça ne dépend pas que d'elle, mais elle m'a répondu que oui.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : Oui, tu es au Copil, au Comité Permanent, c'est logique.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Oui, mais pas forcément.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : De toute façon, je crois que peuvent participer au travail sur les trajectoires les représentants des communes impactées. Puisque le groupe sur les trajectoires ne correspond pas exactement au Comité Permanent, il est un peu plus large.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : D'accord.

M. Philippe TRUBERT : Oui, c'est vrai.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : A la Commission Consultative de l'Environnement, les élus peuvent venir, ils ne sont pas membres, ils n'ont pas de droit de vote, mais ils peuvent s'exprimer. En tout cas, c'était la politique jusqu'à présent de laisser pouvoir s'exprimer des élus qui le souhaitent lors de la Commission Consultative de l'Environnement, bien qu'ils ne soient pas membres.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : C'est ce que je fais à chaque fois que je suis présente.

Bien, écoutez, je trouve que ce débat était très riche. J'espère que vous avez pu poser toutes vos questions. Je vous regarde, mes chers collègues. Oui, Pierre.

M. Pierre LEFAUX : On reste totalement sur notre faim, malgré la grande discussion qu'on a depuis 2 ou 3 heures. Le résultat est qu'on ressort aussi, comment je vais dire ça, avec aucune notion de ce qui va nous arriver et malheureusement, c'est bien regrettable.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Qu'est-ce que tu aurais aimé entendre, Pierre, si toutefois Monsieur TRUBERT ou Monsieur DUBUS peuvent répondre ?

M. Pierre LEFAUX : Eh bien, des choses plus concrètes que ce qu'on a entendu. En fait, on nous a présenté un tas de choses, de tableaux, beaucoup de choses mais qui en définitive ne répondent pas à notre attente.

M. Philippe TRUBERT : Nous, on s'est efforcés de répondre à vos questions. C'était surtout le but.

M. Pierre LEFAUX : Oui, oui peut-être, mais la réponse ne correspond pas à notre attente.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : Nos questions, c'était, entre autres, quelles garanties on a pour éviter un développement de l'aéroport qui amènerait une augmentation de nos nuisances ? À ça, on n'a pas de garantie, on n'a pas de réponse.

M. Philippe TRUBERT : Alors non, déjà on n'a pas les offres, donc je ne peux pas m'engager sur des documents que je n'ai pas. Et ensuite, sur les engagements de mouvements, j'ai rappelé tout le travail qui a été fait pour dire qu'on est sur des hypothèses maximum, à l'image de ce qui a été fait pour la base où il y avait des garde-fous, que ce n'était pas open bar, et qu'on agira de la même façon pour dire qu'il y aura des engagements contractuels dans la future D.S.P. On a travaillé sur ces sujets environnementaux, décarbonation. La trajectoire et le bruit, ce sont des sujets encore à part et que nous, les engagements qu'on peut prendre, ils sont dans le giron de l'aéroport, là où on a la maîtrise dessus, Thomas a rappelé tout ce qui avait été fait. Alors pour vous, vous êtes à Laversines, votre focus c'est Laversines, donc tout ce qui est fait sur l'aéroport, vous l'avez dit, ça ne vous intéresse pas, mais ça résulte d'engagements. Donc quand on prend des engagements, on les tient. Aujourd'hui, je ne peux pas vous dire, ce n'est pas à moi de le dire, 1/ je ne suis pas élu, 2/ je ne suis pas éternel non plus au S.M.A.B.T., ce n'est pas moi qui vais vous dire que l'aéroport de Beauvais ne dépassera jamais 32 000 mouvements. Si c'était ce que vous vouliez entendre, je ne vous dirai jamais ça. Ensuite, l'engagement qui est pris et qu'on a matérialisé, c'est celui de la transition énergétique de l'aéroport, encore une fois dans son périmètre sur ses infrastructures, celui-là figure dans le cahier des charges. Vous allez me dire « ce n'est pas ça qui nous fera moins de bruit dans nos jardins », mais l'engagement, il est pris à notre niveau. Et après, ce que j'ai dit aussi, c'est que dans la prise en compte des offres que nous allons recevoir, le sujet environnemental au sens large, sociétal, environnemental, c'est le critère numéro un. Pour le reste, ce n'est pas à moi de dire il y aura X milliers de mouvements par an, ça va être un mouvement linéaire, une trajectoire linéaire qui va être gelée sur 30 ans. Qui aujourd'hui peut dire : sur 30 ans, je gèle mon développement ? Quelle entreprise privée ou publique peut dire : moi, je ne veux surtout pas de développement pendant 30 ans ?

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Il y a des aéroports plafonnés ailleurs et qui continuent à bien fonctionner.

M. Philippe TRUBERT : Très peu.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Vous vous défaussez sur les candidats, le S.M.A.B.T. ne s'engage pas sur une protection des riverains, aucun engagement.

M. Philippe TRUBERT : Non, non. Pourquoi vous dites ça ? Parce que vous ramenez tout au bruit. Nous, on a un couvre-feu, on est presque prêt à l'étendre jusqu'à 6h00. On l'a dit, pour vous, ça n'a pas d'intérêt visiblement. Monsieur disait que ça n'a aucun intérêt. Donc nous, on travaille dessus, c'est une forme d'engagement, si vous voulez. Après, Madame LAZARSKI dit qu'il y a des

aéroports qui sont plafonnés, mais n'allez pas faire croire que la majorité des aéroports sont plafonnés. Dites quels sont les aéroports qui sont plafonnés ?

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Liège est plafonné.

M. Philippe TRUBERT : Liège est un aéroport cargo.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Ben oui !

M. Philippe TRUBERT : Nous, on n'est pas cargo.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Mais il y a des riverains, et alors ?

M. Philippe TRUBERT : Oui, mais ne confondez pas. N'allez pas dire aux gens de Laversines que Liège c'est Beauvais.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Orly est plafonné.

M. Philippe TRUBERT : Mais Orly, 30 millions de passagers. Vous voulez Orly ? Il est plafonné à 250 000 mouvements. Moi, je peux vous dire, on va plafonner Beauvais à 200 000 mouvements. Vous voulez un plafond, je vous en donne un. Vous voyez ce qu'est un engagement, une promesse, et ce qu'est un engagement contractuel. Aujourd'hui, je ne suis pas en mesure de vous donner un engagement contractuel parce qu'on n'a pas les offres et on n'a pas travaillé sur le dialogue. Je ne me défausse pas sur les candidats, c'est juste pour dire on est au stade où je ne peux pas, hélas, vous garantir qu'il n'y aura pas plus de X milliers de mouvements sur 30 ans.

M. Hervé CARON (*hors micro*) : Là, tous les voyants sont au vert et on peut se douter que le repreneur va être très engageant.

Mme Michèle CRIGNON (*hors micro*) : C'est normal, c'est son boulot en plus, on ne peut pas lui en vouloir. Une entreprise, son objectif, c'est de développer.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : La S.A.G.E.B., elle fait le job, c'est le S.M.A.B.T. qui a la responsabilité de l'aéroport.

M. Philippe TRUBERT : Exactement.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Je n'en veux pas à Monsieur DUBUS, il est dans une entreprise, je comprends qu'il souhaite développer son entreprise, c'est quelque chose que je respecte tout à fait. Je m'adresse alors à Monsieur TRUBERT, puisque c'est lui qui représente les collectivités territoriales qui sont censées nous protéger.

M. Philippe TRUBERT : Alors, quels sont en France les aéroports plafonnés à part Orly ? Vous disiez, il y a des aéroports plafonnés, pour que les gens de Laversines puissent se projeter sur des modèles qui fonctionnent en France avec un nombre de mouvements plafonnés.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Il n'y en a pas d'autres en France. Et quand on a appliqué le couvre-feu, il n'y avait pas d'autres couvre-feux à part Orly.

M. Philippe TRUBERT : Mais comment voulez-vous qu'on plafonne un aéroport dont on ne connaît pas encore les bases de prévisions de trafic et le dialogue avec le candidat ?

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : On sait que le trafic apporte déjà trop de nuisances. Donc qu'est-ce qu'on fait ? On vous propose de rester à ce niveau de nuisance, vous nous dites « non, on va augmenter parce que les avions vont faire moins de bruit ». Mais on aura tout autant de nuisances, et plus de nuisances parce qu'il y aura plus de trafic, donc ça va augmenter forcément.

M. Philippe TRUBERT : On fait en sorte que justement dans le nouveau contrat, le prochain contrat, le bénéfice aille plus, pas aux compagnies ou à l'exploitant, mais mieux fléché pour le territoire.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : La commune va recevoir une enveloppe, d'accord ?

M. Philippe TRUBERT : Non, je n'ai pas dit ça.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Non, mais vous dites que le bénéfice sera réparti sur le territoire, que chaque commune peut-être aura une participation, une enveloppe, quelque chose.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Faut-il la demander déjà ? Je ne l'ai pas demandée.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Est-ce que ça va amoindrir les nuisances ? Qu'est-ce qu'on veut ? Est-ce qu'on veut que la bordure du trottoir soit bien refaite ou est-ce qu'on veut moins d'avions ? Il y a un choix à faire.

M. Philippe TRUBERT : Je ne sais pas s'il faut comparer la bordure du trottoir et moins d'avions dans les communes.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Si, parce que c'est le financement de la commune, c'est qu'est-ce qu'on va financer avec de l'argent supplémentaire.

M. Philippe TRUBERT : C'est possible, c'est un choix, en effet. Nous, ce qu'on montre aussi, c'est que l'impact économique provient d'une société privée qui permet de nourrir l'économie locale, qui permet de nourrir des communes. (*hors micro*) C'est aussi ça, comment vous financez après dans vos communes, il faut aussi des rentrées qui viennent parfois des entreprises, des ménages, etc. Donc l'emploi de l'aéroport, on a montré qu'il est essentiellement local, je partage le fait sur l'impact éco, donc une partie en île-de-France, ce n'est pas le sujet. Mais quand moi je suis ici, je ne peux pas vous dire qu'on va prendre le modèle de Nantes ou de Bordeaux ou de Clermont-Ferrand parce que c'est un aéroport sur lequel ils ont réussi à plafonner un nombre de mouvements sur 20 ou 30 ans et que ça fonctionne très bien. Ce que je vous dis, c'est qu'on a un couvre-feu depuis 20 ans qui fonctionne très bien et qu'il y a d'autres dispositifs en parallèle qui fonctionnent bien, que le sujet des mouvements, c'est le sujet numéro un qui devrait être tranché par les candidats, que pour l'instant, on n'a pas d'offres et il est inutile de vous dire qu'on va plafonner quelque chose, d'une part. Et puis, c'est de dire aussi que les autres aéroports, Madame LAZARSKI pourrait peut-être le dire, observent ce qui se fait à Beauvais. Quand on a fait le couvre-feu, l'arrêté sur les dérogations par exemple, quand on a un P.E.B. et un P.G.S. qui sont encore pour quelques mois valables mais qui ont été mis en place, quand vous avez 100 % des logements qui ont été insonorisés, et quand il y a un aéroport comme Nantes, qui est au-dessus de Beauvais dans le classement, qui met en place un couvre-feu et que par mois il y a entre 40 et 50 infractions, quand nous il y en a 2 ou 3 par an.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Il n'y avait pas un couvre-feu avant, avec un gros trafic déjà.

M. Philippe TRUBERT : Mais vous minimisez ce que fait bien Beauvais.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Non ! Mais non !

M. Philippe TRUBERT : Mais si, quand on dit qu'on fait bien les choses à Beauvais, vous dites « oui, mais à Nantes, ils n'en avaient pas avant ». Nous, quand on l'a mis en place, il a tout de suite été respecté.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Il n'y avait pas de trafic quasiment. En 2002, il y avait 7 107 mouvements.

M. Philippe TRUBERT : En 2022, il y a 29 000 mouvements.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Oui, mais le couvre-feu a été introduit très rapidement, avant que l'aéroport ne se développe énormément. À Nantes, le couvre-feu a été adopté il y a 2 ans alors qu'il y avait un gros trafic de nuit. Donc les compagnies aériennes rechignent à le respecter, elles se font taper dessus, il va y avoir énormément de dossiers qui vont passer en Commission des amendes à l'A.C.N.U.S.A., l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires, et au bout d'un moment ça va se régulariser. À Orly aussi, il y a beaucoup de dérogations.

M. Philippe TRUBERT : Si vous voulez, il y a un seul aéroport en France où il y a un couvre-feu et un plafonnement, c'est à Orly pour le moment. Il y a de la marge, en effet, pour Beauvais, je ne dis pas le contraire.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Quand on a introduit le plafonnement à Orly, il y avait déjà ce niveau de trafic, c'était... Attendez, je n'ai plus la date, je ne vais pas dire de bêtises. À partir du moment où on développait Charles de Gaulle et qu'Orly était au sein de communes, enchâssé dans des communes, comme est l'aéroport de Tillé, enchâssé dans la commune de Tillé, il devenait raisonnable de plafonner l'aéroport puisqu'on construisait Charles de Gaulle.

M. Philippe TRUBERT : Donc on ne fait pas de promesses, Tillé ce n'est pas Orly, vous n'êtes pas à 250 000 mouvements et à 30 millions de passagers, ce n'est pas la même organisation, ce n'est pas le même tissu urbain qu'il y a autour. Tout ce qu'on vous dit dans les engagements, c'est qu'on explore toutes les pistes possibles, que ce soit sur les trajectoires, sur le nombre de mouvements ou sur la décarbonation, pour continuer à essayer d'être les meilleurs possibles, c'est notre engagement. Après, je n'ai pas la réponse, Madame, sur le nombre de mouvements, et tout le monde va me poser la question à partir du 15 septembre pour me dire « alors, il y aura combien de mouvements dans les offres ? » ; je le sais déjà.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Vous vous défaussez, ce sont les candidats qui vont décider.

M. Philippe TRUBERT : Non, puisqu'on a mis en place, on a partagé les prévisions de trafic pour dire qu'il y a une enveloppe. On a déterminé un max qui est de 50 000 mouvements en 2054, on n'a pas éludé le sujet, donc arrêtez de dire qu'on se défausse sur les candidats puisqu'ils travaillent sur des enveloppes.

Mme Dominique LAZARSKI (*hors micro*) : Vous rappelez les 50 000 mouvements, on nous dit « d'où vous sortez ce chiffre ? On n'a jamais donné ce chiffre, ça n'existe pas, 8 millions de passagers, je n'ai jamais dit qu'il y aurait 8 millions de passagers ». Bah si, voilà, merci de le rappeler quand même parce qu'on a dit des choses totalement fausses, qu'on ment, puisque ça n'aurait jamais été dit. Merci.

M. Philippe BREBION (*hors micro*) : C'est comme Madame CAYEUX qui répète sans arrêt que le développement à Beauvais est maîtrisé. Je n'ai pas eu l'occasion de lui dire tout à l'heure, il faut qu'elle nous donne la définition d'un développement maîtrisé. Parce que depuis le début, ce qu'on constate, c'est que si Ryanair veut ouvrir des lignes : allez vas-y, c'est open bar. Je dis ça parce que l'exploitant est contraint. Les compagnies aériennes donnent tellement peu que la seule solution pour faire de l'argent, pour optimiser, ce n'est pas rentable, c'est d'augmenter le trafic. Il y a peut-être moyen, en faisant payer un peu plus les compagnies aériennes, d'augmenter le chiffre d'affaires.

M. Philippe TRUBERT : Alors, on va rentrer dans un débat qui va nous emmener très tard. Pour répondre à la question, on pourrait passer du temps, on pourrait vous expliquer la structure de revenus, compte de résultat, d'un aéroport entre ses charges, ses revenus et les taxes, le niveau des taxes, ses redevances, ce sont deux choses différentes. Il y a l'exploitant aéroportuaire, il y a les services de l'État, il y a des taxes qui sont perçues par l'État, des taxes qui sont perçues par l'exploitant. Très honnêtement, je veux bien mais il est plus de 22h00, je ne suis pas certain que ce soit...

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Je pense que ce n'est pas le débat.

M. Philippe TRUBERT : En tout cas, sur le fait de rééquilibrer la partie aéro, enfin ce qui est versé par les compagnies, là aussi c'est une attente du nouveau contrat. Les contrats des compagnies vont être renégociés sur les 30 ans, donc tout va être revu.

(hors micro)

Mme Marie-Manuelle JACQUES : En matière de taxes aéroportuaires, je crois qu'on peut dire que ce sont les Belges les moins élevés.

M. Philippe BREBION (hors micro) : A Beauvais, si le trafic a repris aussi vite, c'est parce que justement les redevances aéroportuaires sont les moins chères de France.

M. Philippe TRUBERT : Non, ce n'est pas lié à ça, c'est aussi lié au fait que l'aéroport de Beauvais était sur une trajectoire ascendante, mise en péril par le Covid, et que le redémarrage que vous avez en 2022-2023, c'est la linéarité de ce qu'on aurait dû avoir en 2019, 20, 21, etc. Après, c'est un aéroport très attractif.

M. Thomas DUBUS : A l'occasion, je suis disponible pour effectivement, de la même manière que sur les autres sujets, être en transparence avec vous, essayer de tordre un petit peu le cou à cette image d'Épinal comme quoi on a les méchantes compagnies low cost, notamment Ryanair, qui ont un comportement prédateur sur le territoire. Je serai en transparence avec vous, vous vous ferez votre opinion mais sachez que je suis disponible pour cela et casser quelques idées reçues.

Mme Dominique LAZARSKI (hors micro) : Nous avons vu son comportement prédateur depuis 2000.

M. Thomas DUBUS : Je ne rentre pas dans le débat, vous avez vos opinions, je les respecte.

M. Philippe TRUBERT : Pour répondre à votre question, taxes et redevances sont publiques. Si vous voulez connaître les tarifs, c'est public.

Mme ?? (hors micro) : Qui les définit ces taxes ?

M. Philippe TRUBERT : C'est l'exploitant et le délégant, alors on parle de redevance, et avec la D.G.A.C.

Mme Michèle CRIGNON (hors micro) : Donc en fait, on pourrait augmenter les redevances aux compagnies aériennes...

M. Philippe TRUBERT : Oui, une redevance, c'est aussi en contrepartie d'un service rendu.

M. Philippe BREBION (hors micro) : Taxer le kérosène à la même hauteur...

M. Philippe TRUBERT : Taxer le kérosène, ce n'est pas l'exploitant, ce n'est pas nous, ça. Non mais c'est pour ne pas non plus mélanger les choses.

M. Philippe BREBION (hors micro) : Je sais bien. Il y a des leviers sur lesquels on peut agir, même si localement ça ne nous concerne pas.

M. Philippe TRUBERT : Le but c'est de faire mieux, d'être plus protecteur avec tout le monde, de continuer notamment à améliorer, grâce à l'exploitant, les indicateurs, la protection des riverains. On le montre, c'est hyper important pour nous, que ce soit à Laversines ou à Troissereux. Après, il faut un peu de patience pour que ça soit formalisé, contractualisé. On a parlé de l'étude d'impact d'approche équilibrée aussi qui aura lieu et qui va mesurer ces externalités négatives et essayer de les compenser ; donc ça, c'est sur 2024. On vous a annoncé des choses, maintenant c'est sûr que si vous étiez venus ici avec l'espoir qu'on vous dise qu'il n'y aura jamais plus de 30 000 mouvements à l'aéroport de Beauvais et que Laversines ne connaîtra pas plus, ce n'est pas le lieu pour prendre cet engagement. Au moins, il y aura eu une information claire.

Mme Marie-Manuelle JACQUES : Bien, je vous propose qu'on conclue là la réunion. Je voulais remercier, Madame CAYEUX (qui est partie), et remercier Monsieur TRUBERT et Monsieur DUBUS d'avoir répondu à nos questions. Merci à vous, Philippe BREBION et Madame LAZARSKI, à notre invitation. Et puis, je pense qu'on va réfléchir un petit peu, mûrir un petit peu tous les échanges et ce sera le mot de la fin. Merci.

(applaudissements)