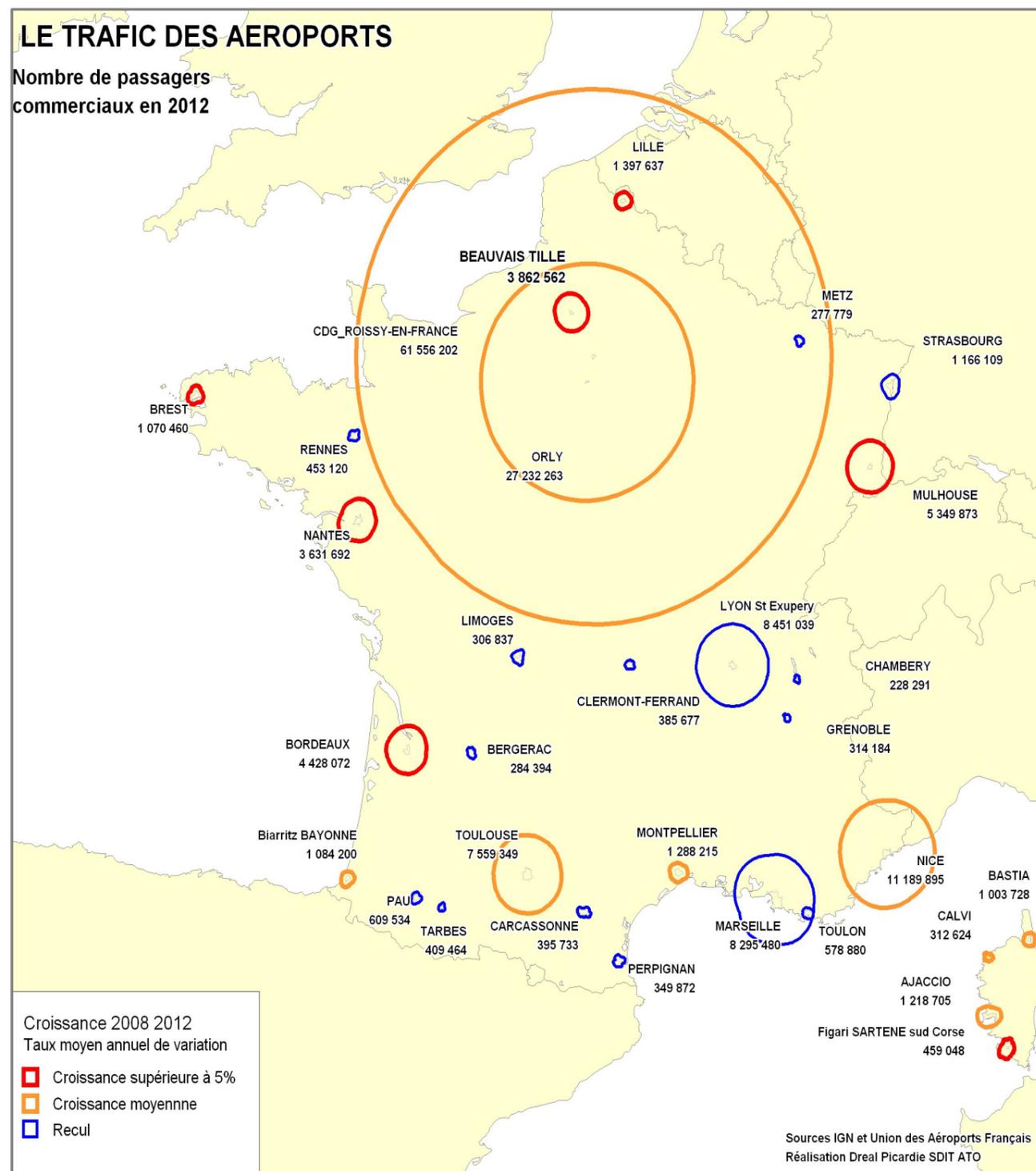


## LE TRAFIC DES AEROPORTS

Nombre de passagers commerciaux en 2012



Cartographie : Gauthier CROCHU - DREAL - Picardie

## LA LETTRE DE L'ORT - n°38 AEROPORT DE BEAUVAIS TILLE

Équipement présent en Picardie depuis les années 30, l'aéroport de Beauvais a pris son essor en 1997 avec la déréglementation aérienne sous la double impulsion de compagnies low-cost et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise. Les infrastructures et les services se sont progressivement adaptés à un trafic tourné vers la capitale. L'aéroport est aujourd'hui doté d'un Plan d'Exposition au Bruit et d'un Plan de Gêne Sonore.



### I - Historique de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Créé dans les années 30, renforcé et utilisé pendant la guerre par les Allemands, puis par les alliés, l'aéroport de Beauvais a été ouvert au trafic commercial en 1956.

Sa double proximité avec les îles britanniques et la capitale française constitue un sérieux atout.

Dans les années 60 et 70, de petites compagnies britanniques assuraient déjà des liaisons entre les côtes anglaises et Beauvais.

L'aéroport doit son essor aux compagnies low-cost (à bas coût). En 1997, l'aéroport de Beauvais risque la fermeture ou le transfert de sa gestion à une société d'économie mixte, pour répartir les pertes.

Grâce à la déréglementation, depuis avril 1997 les compagnies étrangères sont autorisées à

atterrir en France sans autorisation préalable ; la compagnie irlandaise Ryanair a pu ouvrir en mai de la même année, trois liaisons quotidiennes vers Dublin.

En application de la loi de décentralisation du 13 août 2004, la propriété de l'aéroport a été transférée de l'État au Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé en 2007.

Cet organisme regroupe la région Picardie, le département de l'Oise et la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

L'exploitation de l'aéroport a été déléguée à la Société Aéroportuaire de Gestion après mise en concurrence. La Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Oise détient 51 % du capital et Veolia Transdev 49 %.

La lettre de l'ORT - n°38  
Mai 2013

Directeur de la publication :  
Philippe CARON

Réalisation - impression :  
Direction Régionale de l'environnement et de l'aménagement et du logement de Picardie  
ISSN : 1299-9733



Observatoire  
Régional des  
Transports

56 rue Jules Bami  
80 040 Amiens Cedex 1  
Tél : 03 22 82 25 87  
Fax : 03 22 91 73 77  
info@ort-picardie.net

## II - Statistiques

### 1 - 7ème rang des aéroports métropolitains régionaux pour les passagers

L'exercice 2012 des aéroports français se traduit par un trafic de près de 168 millions de passagers commerciaux avec une croissance globale de 2,7 %.

Avec 3 862 000 passagers en 2012, l'aéroport de Beauvais se classe au 7ème rang des aéroports métropolitains régionaux entre l'aéroport de Bordeaux et celui de Nantes qui affichent tous deux une progression de plus de 10 % tandis que Beauvais atteint 5 % de croissance après une hausse de 25 % entre 2010 et 2011.

aéroport	passagers	2012/2011	mouvements	2012/2011	emport
Paris Charles de Gaulle	61 556 202	1,0%	779 096	-2,10%	113
Paris - Orly	27 232 263	0,3%			
Nice Côte d'Azur	11 189 896	7,4%	162 484	3,7%	69
Lyon-Saint Exupéry	8 451 039	0,2%	120 583	2,2%	70
Marseille Provence	8 295 479	12,7%	101 113	5,4%	82
Toulouse - Blagnac	7 559 350	8,2%	85 872	1,4%	88
Bâle - Mulhouse	5 349 872	6,0%	66 404	-0,3%	81
Bordeaux	4 428 072	7,7%	49 343	-3,0%	90
<b>Beauvais - Tillé</b>	<b>3 862 562</b>	<b>5,0%</b>	<b>26 356</b>	<b>3,8%</b>	<b>147</b>
Nantes Atlantique	3 631 693	11,9%	47 921	5,3%	76

source : Aéroports de France

\*Paris-mouvements CDG-Orly-Le Bourget

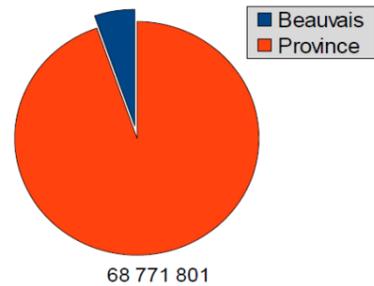
Avec 147 passagers par avion, l'emport moyen global est le plus fort de France et continue de croître.

### 2 - Part de trafic assuré par l'aéroport de Beauvais

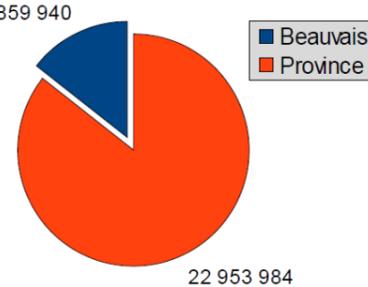
#### a - Passagers:

Beauvais traite 5,6 % de l'ensemble des passagers des aéroports régionaux et 16,8 % des passagers low-cost de ces aéroports. Le trafic des compagnies à bas coût en France a progressé de 9,5 % en 2012 pour atteindre 35 millions de passagers.

2012 passagers commerciaux  
Beauvais / province



2012 passagers low-cost  
Beauvais - aéroports de province



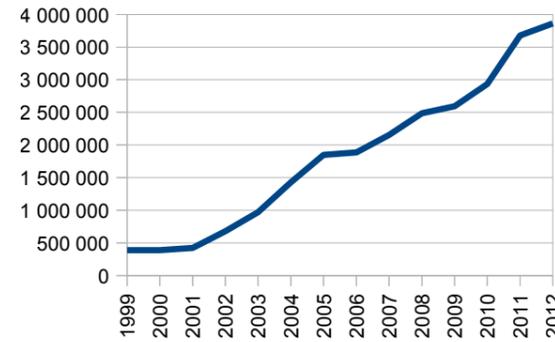
#### b - Mouvements :

mouvements	2010	2011	2012
France	1 663 818	1 736 905	1 727 179
province	898 201	940 380	948 083
Beauvais	20 528	25 388	26 356

source : Aéroports de France

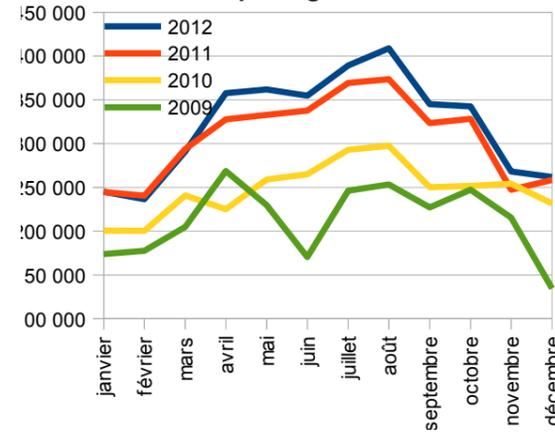
### 3 - Évolution annuelle et répartition du trafic sur l'année

Beauvais - passagers annuels



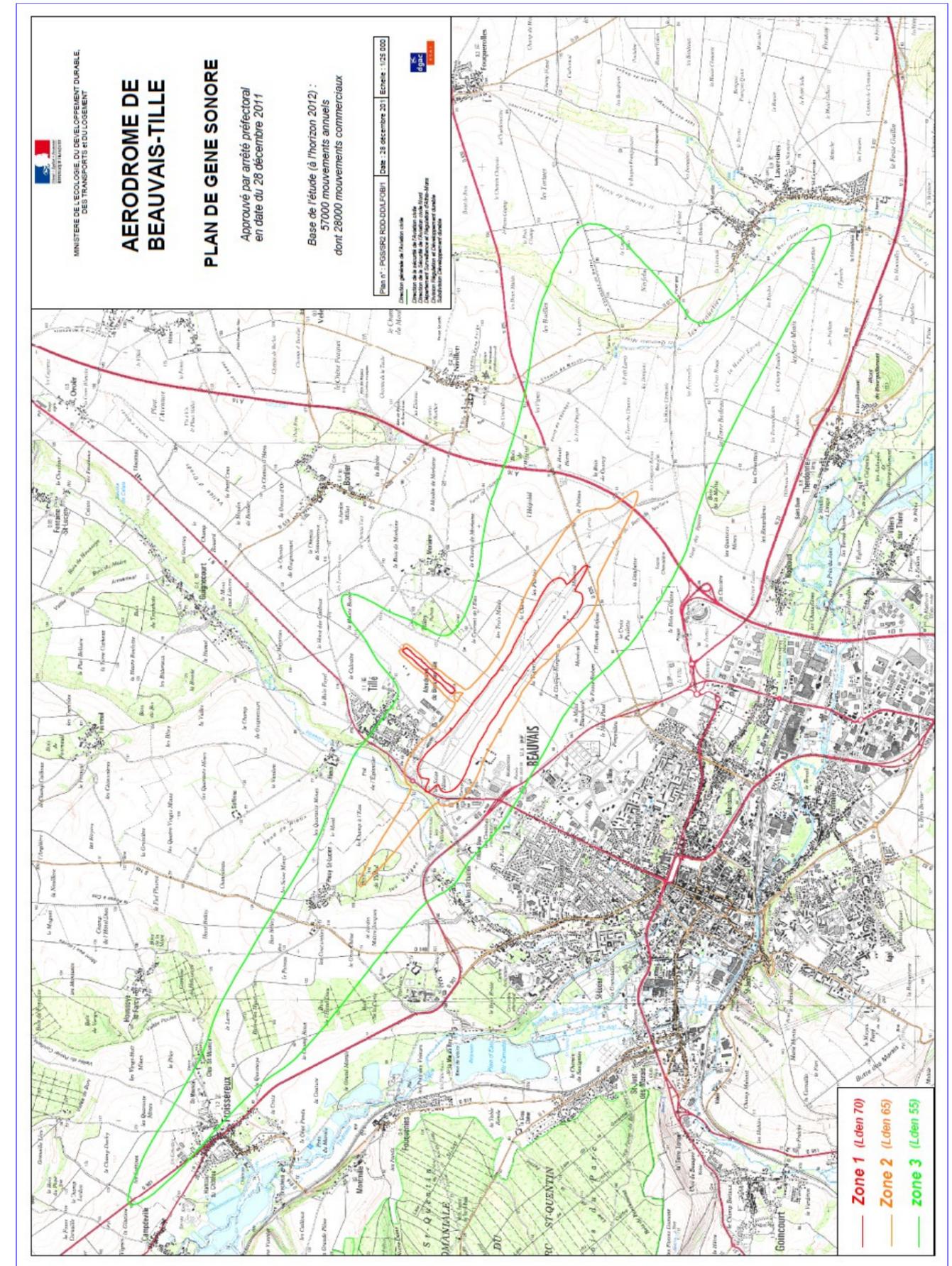
source : Aéroports de France

Beauvais - passagers mensuels

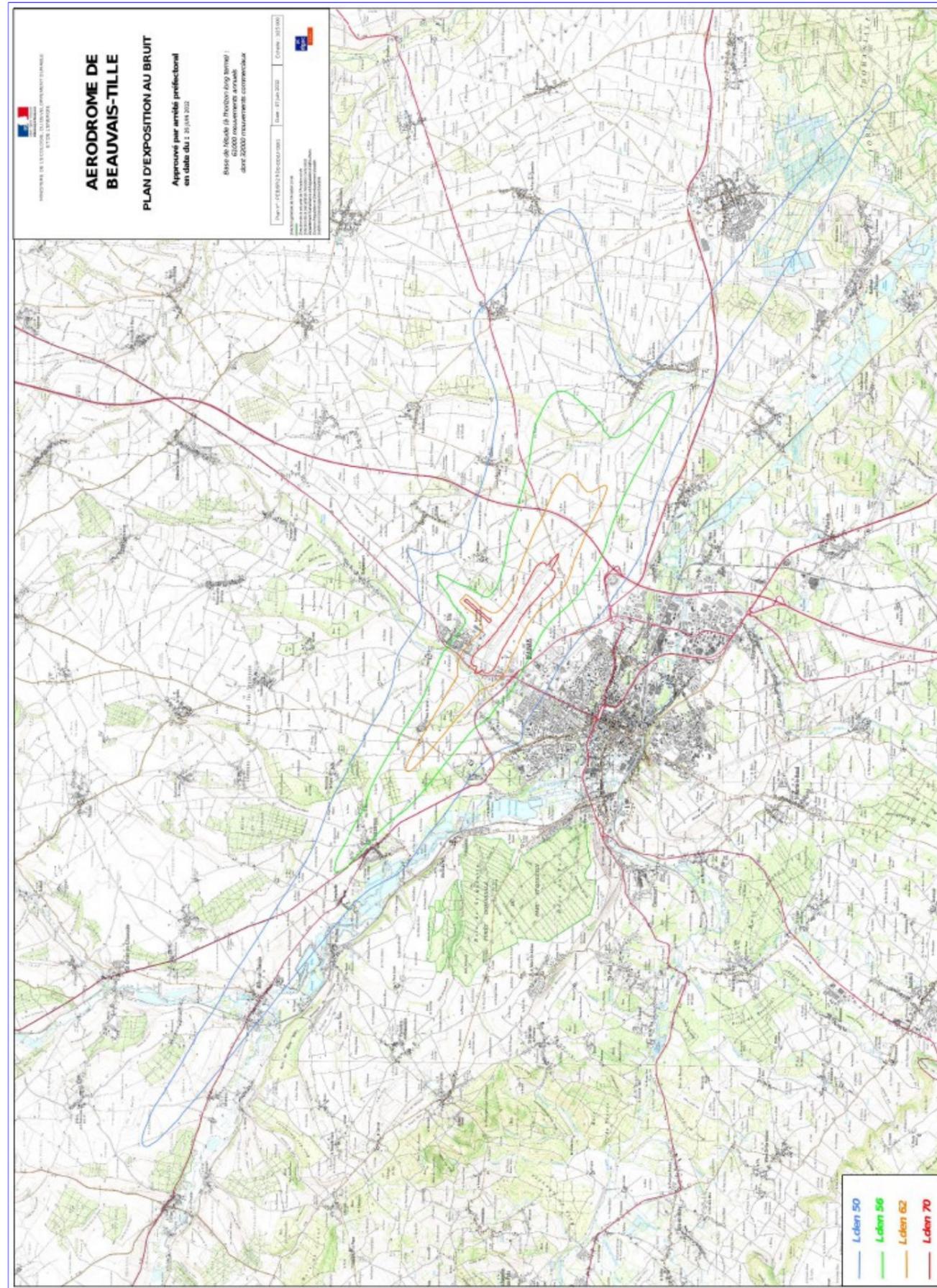


source : Capaero- Gil Roy - Aerobuzz.fr

Le creux de juin 2009 est dû à la fermeture de l'aéroport pour réfection de la piste ; celui d'avril 2010 à l'activité du volcan islandais Eyjafjöl. Pour l'année 2011, seul novembre accuse un léger recul. Le premier trimestre 2012 est calqué sur celui de 2011. Le trafic progresse de février à août. Les mois de septembre et octobre enregistrent une activité encore soutenue en 2011 et 2012.



### III - Les compagnies low-cost



Les compagnies low-cost ont peu à peu conquis une large clientèle en Europe. Leur modèle économique basé sur un coût du billet ne prenant en compte que le transport et les taxes a fait école.

Ces compagnies soumises aux mêmes règles de sécurité que les compagnies historiques, ont adopté un mode de gestion qui repose sur :

- l'utilisation d'aéroports secondaires moins encombrés (taxes moins élevées et escales visant les 45 minutes)
- la simplification des procédures d'embarquement, classe unique, sans attribution de sièges
- la limitation du nombre et du poids des bagages
- des liaisons directes évitant ainsi le transfert des bagages en cas de correspondance
- des réservations sur internet pour éviter les frais induits par les agences de voyages et les systèmes de réservation informatique
- l'impression de la carte d'embarquement avant l'arrivée à l'aéroport
- la gestion d'un seul type d'appareil pour réduire les coûts d'entretien

Pour le passager, tous les services «annexes» en vol et au sol sont payants.

#### 1 - Beauvais : une activité tournée vers le low-cost

aéroport	Low-cost	%trafic total	2012/2011
Paris Charles de gaulle	6 848 456	11,1%	-1,3%
Paris – Orly	5 357 030	19,7%	6,2%
Nice Côte d'Azur	3 835 089	34,3%	11,9%
Lyon-Saint Exupéry	1 842 954	21,8%	4,5%
Marseille Provence	1 823 775	22,0%	31,0%
Toulouse – Blagnac	1 906 159	25,2%	18,6%
Bâle – Mulhouse	2 716 337	50,8%	3,9%
Bordeaux	1 349 900	30,5%	38,0%
<b>Beauvais – Tillé</b>	<b>3 859 940</b>	<b>99,9%</b>	<b>5,0%</b>
Nantes Atlantique	1 097 332	30,2%	55,2%

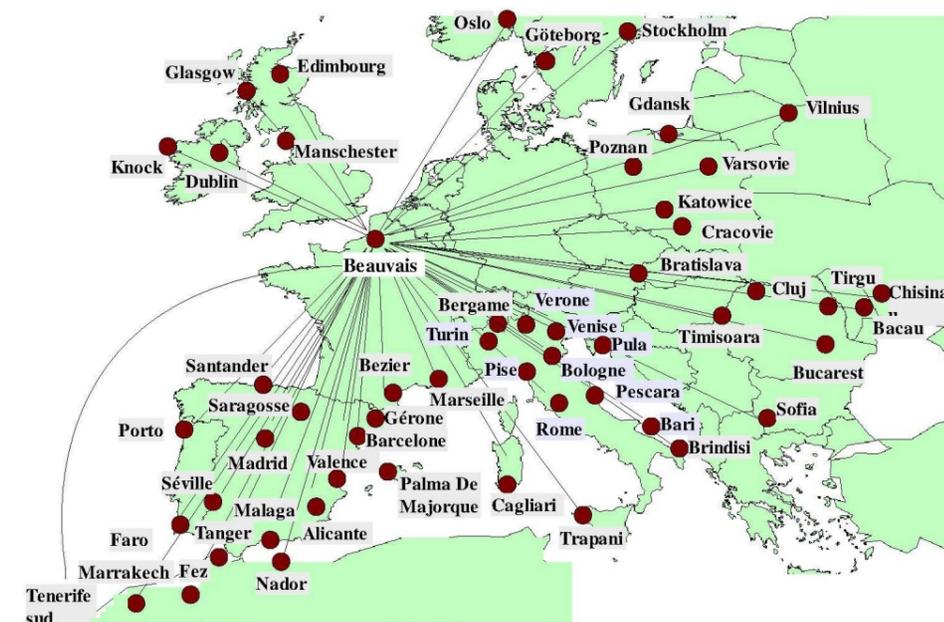
source : Aéroports de France

#### 2 - Flotte unique

Les trois compagnies présentes opèrent avec une flotte unique : Boeing 737 pour Ryanair et Blue Air, Airbus A320 pour Wizz Air. A l'heure où la concurrence est forte entre les 2 avionneurs Boeing et Airbus, Ryanair vient de négocier l'achat de 175 appareils dans l'optique de passer en 5 ans sa flotte de 300 à 400 unités (en tenant compte du retrait d'avions anciens) augmentant ainsi sa capacité de 25 %. En choisissant Boeing, la compagnie a privilégié la capacité de 189 sièges à la promesse d'économies futures sur le carburant.

#### 3 - Carte des destinations

Les destinations nombreuses et de plus en plus méridionales fluctuent dans le temps mais visent toujours à desservir des villes européennes à 1 h, 1 h 30 de vol depuis Beauvais, n'incluant pas de correspondance.



## IV - Fiche technique

- Emprise de 2300 ha au nord est de la ville de Beauvais
- Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et au trafic international
- une piste revêtue de 2430 m x 45 m, orientée 12 - 30, équipée d'un atterrissage tous temps (ILS cat 3 et d'un balisage lumineux (HI - PAPI))
- une aire de stationnement revêtue (4000 m<sup>2</sup>)
- une aire de stationnement en herbe (1000 m<sup>2</sup>)
- Terminal 1 (4 500 m<sup>2</sup>)
- Terminal 2 (4 000 m<sup>2</sup>) inauguré en 2010
- 5 000 places de stationnement voitures



source : Google

Depuis le 17 novembre 2011, l'aéroport est équipé d'un système d'atterrissage tout temps qui a coûté 12 M€. Cet équipement permet aux avions d'atterrir avec un seuil de visibilité de 300 m et d'éviter ainsi de coûteux détournements pour les compagnies.

Ces dernières se sont équipées pour communiquer avec la tour de Beauvais qui peut ainsi les guider dans leur atterrissage en cas de problème de visibilité par temps de brouillard.

Le principe de l'Instrument Landing System (ILS - système d'aide à l'atterrissage) consiste à guider l'avion, sur deux axes. L'une se charge de placer l'appareil dans l'axe de la piste. L'autre se charge du plan de descente.

## V- Un aéroport ancré sur le territoire

### 1 - Impact socio-économique :

L'aéroport a initié une évaluation de son impact socio-économique au travers d'une étude menée par des enseignants-chercheurs de l'Université Picardie Jules Verne. L'aéroport aurait contribué à la « richesse picarde » à hauteur de 115 M€ en 2011. Plus de 2 750 picards travaillent directement ou indirectement pour l'aéroport.

Le syndicat mixte a « souhaité pérenniser ce travail d'évaluation avec la mise en place d'un observatoire socio-économique qui s'appuiera sur des études conduites par le Bureau d'Information et de Prévisions Économiques (BIPE) afin de mesurer la richesse et les emplois générés par l'aéroport et d'identifier son impact sur le marché de l'immobilier et les communes riveraines ». Selon le BIPE, l'aéroport offre 870 emplois directs : aéronautique, gendarmerie, douane, sûreté.

### 2 - Desserte terrestre de l'aéroport :

55 % des passagers rejoignent l'aéroport en transport collectif, essentiellement en navette depuis la Porte Maillot (70 km en 45 minutes à 15 € le trajet). La société Paris Transport Beauvais qui assure la navette emploie environ 50 personnes. L'aéroport est aussi desservi par les transports urbains de l'agglomération de Beauvais - ligne 12) et par le bus TER Amiens - Beauvais mise en place par la Région (53 kilomètres, 8 allers-retours quotidiens).

### 3 - L'aéroport, vecteur de promotion de l'industrie locale :

En 2012, l'aéroport a joué la carte du soutien au développement local en accueillant 1 200 personnes sur les 5 000 invitées à l'opération « marketing » de l'entreprise AGCO, célèbre tractoriste implanté à Beauvais. L'aéroport a inséré ces 11 vols supplémentaires hors des périodes de pointe. L'objectif est de transformer cet essai auprès d'autres entreprises locales.

### 4 - L'aéroport, transit de supporters britanniques et irlandais :

En 2009, l'aéroport a accueilli un trafic supplémentaire de 2 000 supporters britanniques et irlandais à l'occasion de la coupe du monde de rugby qui se tenait à Paris.

## VI - Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et Plan de Gêne Sonore (PGS): deux outils complémentaires

### 1 - Réglementation

a - Le **PEB** est un document qui réglemente l'urbanisme au voisinage des aéroports de façon à ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores. Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur, les plans locaux d'urbanisme les plans de sauvegarde et de mise en valeur ainsi que les cartes communales doivent être compatibles avec le PEB. Le PEB est établi suivant un trafic à 15 ans.

Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions dans les zones exposées au bruit et délimitées selon quatre lettres :

- zone A : Exposition au bruit très forte
- zone B : Exposition au bruit forte
- zone C : Exposition au bruit modérée
- zone D : Exposition au bruit faible

A l'intérieur des zones A et B, seuls sont autorisés les installations liées à l'activité aéroportuaire, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré où des constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

Dans la zone D, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées. Les frais d'insonorisation sont à la charge du propriétaire puisque la zone D se situe à l'extérieur du Plan de Gêne Sonore.

b - Le **PGS** est un document établissant, aux abords d'un aérodrome, des zones de bruit. Sa fonction est de constater la gêne réelle subie afin d'identifier les riverains pouvant bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leurs logements.

L'objectif du PGS est de prendre en compte l'urbanisation existante. Il est basé sur les hypothèses de trafic de l'année suivant celle où le plan sera arrêté.

Le PGS établit 3 zones en fonction de l'indice Lden :

- zone I à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
- zone II entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65
- Zone III comprise entre la limite de la zone II et la courbe d'indice Lden 55

### 2 - La méthode de mesure

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique prenant en compte :

- le bruit émis par chaque passage d'avion tel qu'il est perçu au sol
- le nombre de passages d'avions en 24 heures
- la perception différente du bruit entre le jour et la nuit : un vol nocturne génère une gêne dix fois supérieure à celle d'un vol de jour

Le résultat est exprimé en Lden (qui est fonction notamment du nombre de décibels) : L (level-niveau), d (day-jour), e (evening-soirée), n (night-nuit). Une courbe de bruit est la représentation de la ligne formée des points de même valeur d'indice.

### 3 - Le cas de l'aéroport de Beauvais-Tillé

A Beauvais, le Préfet a signé l'arrêté d'approbation du PGS le 28 décembre 2011. Ce plan a été réalisé sur une hypothèse de trafic 2012 de 57 000 mouvements annuels dont 28 000 mouvements commerciaux.

Il délimite trois zones :

- zone I à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
- zone II entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65
- Zone III comprise entre la limite de la zone II et la courbe d'indice Lden 55

Depuis le 1er janvier 2011, les compagnies présentes sur l'aéroport acquittent une taxe sur les nuisances aéroportuaires (TNSA). La taxe alimente un fonds d'aide aux riverains, géré par l'exploitant, pour contribuer au financement des travaux d'insonorisation des logements. 430 à 450 habitations sont comprises aujourd'hui dans les zones de bruit du PGS qui s'étendent sur un périmètre de 8 communes.

Le Préfet a signé le 28 juin 2012 l'arrêté approuvant le PEB sur la base de 61 000 mouvements dont 32 000 mouvements commerciaux. Les indices retenus pour délimiter les zones s'élèvent à :

- zone A : Lden 70
- zone B : Lden 62
- zone C : Lden 56
- zone D : Lden 50

