



ADERA

Pour la défense des riverains de
l'aéroport de Beauvais-Tillé

Les nouvelles de l'association

www.adera-association.com

septembre 2016

COMMISSION CONSULTATIVE DE
NOVEMBRE 2015

Les ambitions de l'aéroport sont grandes : développement maximum !

Ce n'est pas une surprise mais la confirmation de ce que nous avons annoncé.

1. **L'aéroport veut devenir une base pour les compagnies qui le souhaitent (Ryanair principalement).** A ce jour, aucun avion ne passe la nuit à Beauvais, une base ce sont des avions qui « dorment » à l'aéroport.

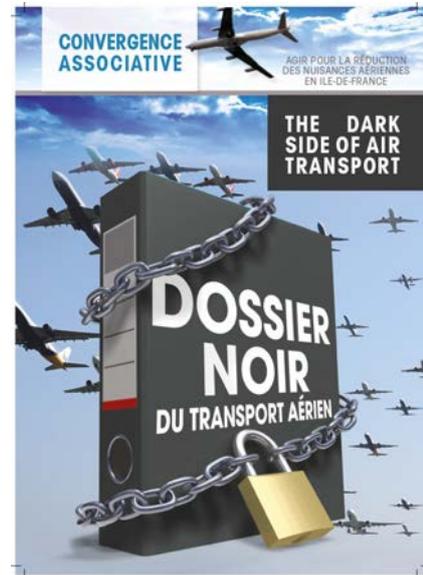
Conséquences pour les riverains :

- ⇒ beaucoup plus d'avions arrivant de 22 heures à minuit.
- ⇒ Des dérogations au couvre-feu pendant le cœur de nuit pour le retour tardif d'avions à la base (après minuit).
- ⇒ Un trafic routier accru pendant les mêmes tranches horaires de nuit (voitures et autocars).
- ⇒ La maintenance sur les avions toute la nuit et notamment (i) des essais moteurs et (ii) les « bip-bip » des alarmes de recul des engins.
- ⇒ Alors qu'aujourd'hui il n'y a aucun vol de 5 heures à 7 heures, des avions basés à Beauvais permettraient à Ryanair de décoller dès 5 heures du matin ; de nouvelles nuisances seraient donc créées le matin.

2. Des avions longs courriers pour New-York et la Russie : l'aéroport veut desservir des destinations lointaines. Ce seront donc des avions plus gros et plus bruyants.
3. Un taxiway (voie d'accès parallèle à la piste) sur toute la longueur qui entraînera de facto une augmentation de capacité de la piste et permettra des décollages et atterrissages en flux continu. Il ne restera plus alors qu'à augmenter la capacité d'accueil des aérogares (parkings avions et flux de passagers) pour augmenter considérablement le trafic de l'aéroport.
4. L'aéroport est aujourd'hui réticent à confirmer les affirmations des élus jusqu'à ce jour : le plafond « naturel » de 37.500 mouvements commerciaux n'est applicable que « dans la configuration actuelle de l'aéroport ». Il suffira de quelques aménagements supplémentaires pour le dépasser. **Il n'y a donc plus de plafond naturel de l'aéroport tant vanté par les élus !**

« Celui qui croit qu'une croissance exponentielle peut continuer indéfiniment dans un monde fini est soit un fou, soit un économiste.

Kenneth E. Boulding

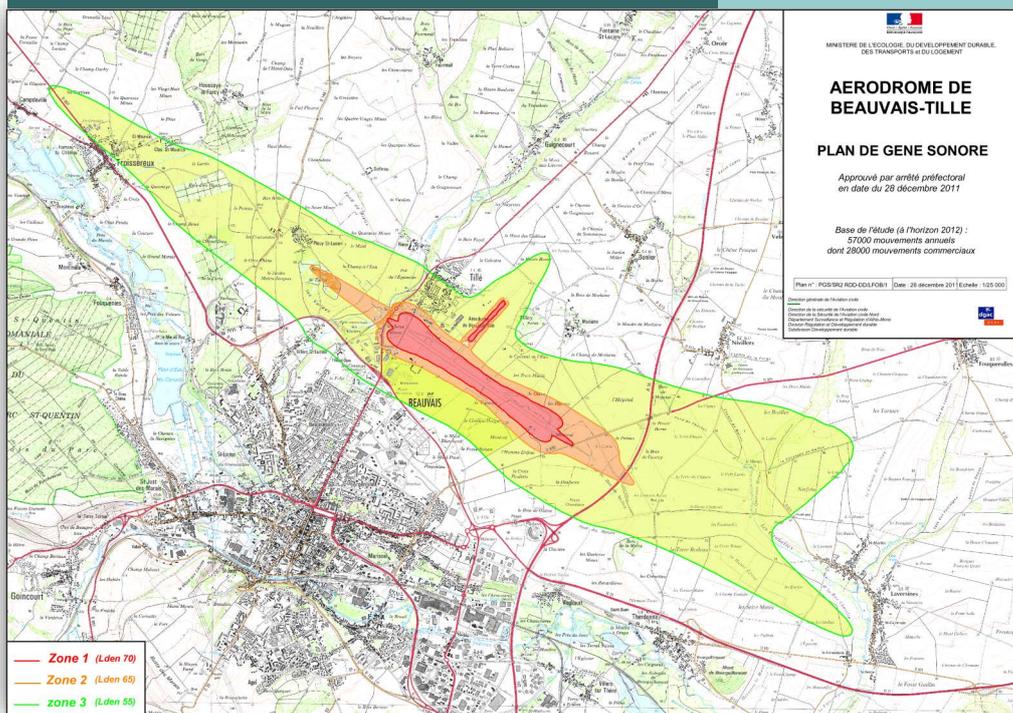


L'ADERA est membre de la Convergence Associative. Union informelle de 174 associations (représentant indirectement plus de 500 associations) de riverains et de défense de l'environnement d'Ile de France, la Convergence Associative permet la réalisation de projets communs à toutes les associations.

Si l'Oise n'est pas située en Ile de France, le Plan d'Exposition au Bruit de Roissy-Charles de Gaulle s'étend sur une partie de l'Oise. En outre, Beauvais-Tillé dessert principalement Paris et la région parisienne et, à titre anecdotique seulement, la Picardie.

Dans le cadre de la Convergence Associative, l'ADERA a participé à la rédaction d'un dossier sur les impacts du transport aérien sur le réchauffement climatique, la pollution nocive pour la santé et l'économie et les emplois (à lire ou télécharger sur notre site internet www.adera-association.com).

L'aide à l'insonorisation des logements est en panne



Le plan de gêne sonore de l'aéroport de Beauvais-Tillé définit le zonage dans lequel des habitants ont droit à une aide à l'insonorisation.

L'obtention de l'aide dépend de certains facteurs et il est en particulier impératif que l'habitation ait été construite avant que le terrain soit inclus dans le plan de d'exposition au bruit de l'aéroport.

Les communes concernées par l'aide sont Troissereux, (nord-est de la commune) Beauvais (Le Plouy-Saint-Lucien et une partie de la rue de Villers Saint-Lucien) et Tillé (partie sud de la commune).

Les autres communes sont exclues du régime d'aide.

Certains riverains devront attendre près de 8 ans pour pouvoir recevoir une aide à l'insonorisation de leurs logements et donc pour faire leurs travaux d'insonorisation.

1. Rappel du mécanisme :

L'insonorisation des logements des riverains des aéroports situés dans le zonage du Plan de Gêne Sonore où le bruit est dangereux pour la santé, ainsi que des établissements publics tels que les écoles par exemple, est partiellement financée par un fonds d'aide alimenté par la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes). Payée par les compagnies aériennes pour tout décollage, elle s'élève, à Beauvais, à environ 17€ par avion au départ.

La TNSA collectée à Beauvais-Tillé s'élevait à 230.000€ en 2012 et elle a baissé continuellement pour approcher 212.000€ en 2015, malgré l'augmentation du nombre de décollages entre 2012 et 2015.

Cette réduction inattendue dans un contexte d'augmentation du nombre des vols serait liée à réduction du nombre de vols en soirée et la nuit, des tranches horaires où la taxe est plus élevée que pendant la journée.

Le montant moyen de l'aide financée par la TNSA pour un logement est proche de 18.000€ (y compris les frais administratifs). A ce montant s'ajoute, le cas échéant, une aide complémentaire du SMABT (Syndicat mixte propriétaire de l'aéroport composé de la Région, du Département et de l'Agglomération du Beauvaisis) à hauteur maximum de 5.000€ par dossier. Les riverains doivent souvent payer un complément pour parvenir au financement complet des travaux ou renoncent à certains travaux s'ils ne peuvent financer le surplus à leur charge.

La TNSA annuelle étant insuffisante pour permettre une insonorisation rapide des riverains, le SMABT a consenti deux avances de trésorerie à la SAGEB (société exploitant l'aéroport composée de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise et le groupe Véolia) d'un montant total de 3 millions €. Ces aides sont remboursables par échéances annuelles prélevées sur la TNSA et correspondant aux trois quarts de la TNSA collectée l'année précédant l'échéance. Le montant du remboursement est donc d'environ 140.000€ par an. Le solde de 70.000€ est affecté à

l'aide à l'insonorisation.

2. Situation des dossiers de demande d'aide à l'insonorisation au 30 septembre 2016 :

Sur les 433 dossiers étudiés, 276 logements étaient éligibles à l'aide à l'insonorisation, se décomposant comme suit:

- ◆ 187 logements étaient insonorisés ou les travaux étaient en cours de finalisation;
- ◆ 17 dossiers, approuvés en septembre 2015, venaient d'être notifiés aux habitants pour qu'ils puissent lancer leurs travaux;
- ◆ 10 dossiers, approuvés en décembre 2015, seront notifiés aux personnes concernées en 2017;
- ◆ 62 dossiers étaient (et sont toujours) en cours de procédure avant leur approbation par la commission d'aide au riverains, dont 23 sont prêts à être approuvés.

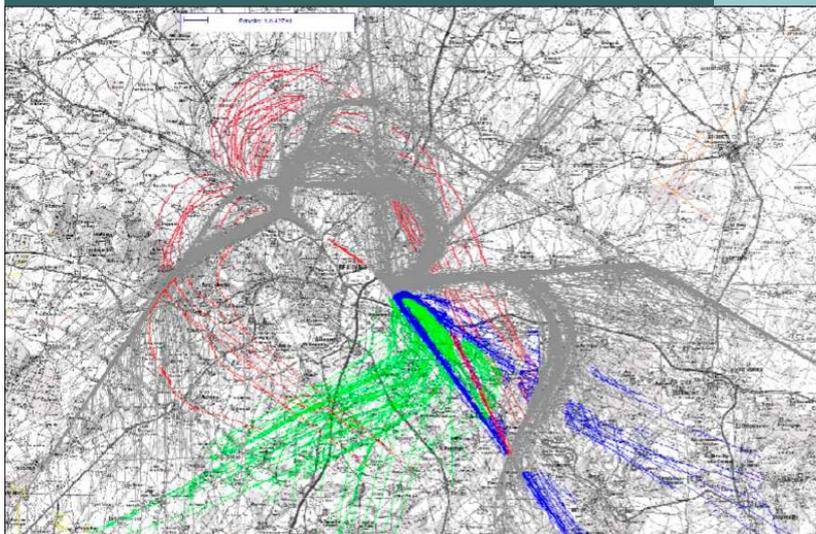
Ce sont donc 72 dossiers qui sont aujourd'hui en attente de financement.

Le SMABT a accepté de faire un effort et a réduit le montant du remboursement qui lui est dû de moitié à partir de 2018.

Ainsi, en 2018, le fonds d'aide devrait disposer d'environ 162.000€ ce qui permettra d'insonoriser environ 9 logements (au lieu de 5 si le SMABT n'avait baissé l'annuité). Les années suivantes, le fond d'aide disposera d'environ 140.000€ par an, permettant d'insonoriser 6 à 8 logements chaque année. A ce rythme, il faudra environ 8 ans, à compter de ce jour, pour que tous les dossiers déposés à ce jour soient financés... donc vers 2025.

Pendant ce temps, l'aéroport se développe, finance ses travaux et Ryanair prospère. Plus de 100 millions € ont été investis dans l'aéroport depuis une quinzaine d'années. Ryanair a augmenté son bénéfice de 43% en 2015. Pourquoi la priorité n'est-elle pas donnée aux riverains ? Comment un aéroport peut-il être autorisé à se développer et comment peut-on autoriser plus d'avions à décoller alors que les logements des riverains les plus soumis aux nuisances sonores ne sont pas insonorisés ?

Groupe de travail sur les trajectoires



PISTE 12 - PISTE 30

Ce sont les deux axes de la même piste. Les « départs en piste 12 » décollent vers Laversines, les « départs en piste 30 » décollent vers le Plouy-Saint-Lucien et Troissereux.

Le but du groupe de travail est d'améliorer les trajectoires pour gêner le moins de personnes et de permettre aux avions de mieux respecter les procédures en imposant des points de passage au moyen de balises GPS virtuelles (procédure RNAV). Ces procédures permettent une moins grande dispersion des avions mais il en résulte également une plus grande concentration sur la trajectoire et donc sur les habitations survolées.

L'ACNAT (association de Laversines) et les maires des communes de l'est de l'aéroport demandent également un usage identique des deux pistes. Si les atterrissages sont équilibrés, les décollages se font principalement vers Laversines (70 à 72%). Les habitants de Troissereux et Beauvais (Plouy-Saint-Lucien) s'y opposent.

Les travaux de transformation de l'aéroport

LES DERNIERS TRAVAUX A L'AEROPORT

L'aéroport s'est bien transformé au cours des derniers mois. Si la nouvelle tour de contrôle ne sera pas opérationnelle avant un an, les voies d'accès, les parkings, la zone des navettes et des loueurs de voitures se sont agrandis et modernisés. Tout est fait pour que les passagers puissent accéder à l'aéroport et circuler de manière fluide de sorte que l'aéroport pourra en accueillir encore plus.

Avec la plus grande partie de son chiffre d'affaire réalisé dans le transport terrestre en autocar et la gestion des parkings, il était logique que l'aéroport consacre des travaux importants à l'amélioration de ces espaces..



Pollution: un défi à relever dans la mesure de l'air

Actuellement la station de mesure de l'aéroport est située sur un parking goudronné ce qui supprime le problème des poussières soulevées par les voitures lorsque le parking était en herbe avec des chemins de terre. Cependant, les mesures de la station ne donnent pas la valeur exacte de la pollution de l'air par les avions :

- ◆ Cette station est située trop loin de la piste (à plus de 100m).
- ◆ Les tuyères des moteurs d'avions sont une source de chaleur importante au décollage, l'air chaud monte entraînant en hauteur les poussières et microparticules qui ne seront pas prise en compte par la station.
- ◆ Les normes européennes n'imposent pas la recherche des particules ultrafines aussi les stations ne les mesurent pas.
- ◆ Les particules ultrafines ne sont pas mesurées et pourtant **ce sont les plus dangereuses pour l'organisme**, car elles ont un pouvoir de pénétration intracellulaire et intra alvéolaire.
- ◆ Ces particules ultrafines ont la capacité de s'associer avec d'autres particules de l'air ambiant, **ces composants multiples ne sont pas mesurés ni détectés par les stations** et pourtant ils sont nocifs pour l'organisme.

« Il faut [...] surtout mesurer les particules ultrafines venant des avions »

Monsieur Dominique COURCOT, Docteur en chimie biologique et Directeur de l'unité de chimie environnementale et interaction sur le vivant de l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), dénonce avec force cet état de fait sur la limite des mesures à proximité des aéroports.

Les techniciens d'ATMO (Association nationale de mesure de la qualité de l'air) remarquent que lorsque le seuil d'alerte est atteint sur la station de l'aéroport de Beauvais Tillé, il est aussi atteint par d'autres stations régionales. La pollution n'est donc pas locale mais due à une accumulation de particules momentanées sur la région, les avions participent à cette pollution enregistrée, mais associés au trafic routier, aux polluants chimiques des usines, de l'agriculture, aux pesticides, et aux décharges sauvages, etc. et à la pollution des pays limitrophes.

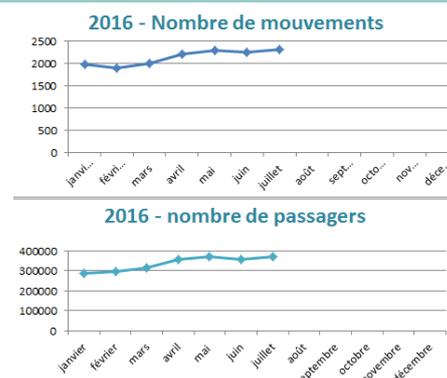
En conclusion : Différencier l'origine des microparticules et surtout des particules ultrafines appartient à la recherche d'avenir et à des exigences de mesures dont le but est la protection de la santé des populations.

L'ADERA est membre d'ATMO-Picardie et est représentée à son Conseil d'Administration

Les chiffres du trafic à l'aéroport de Beauvais-Tillé



Du 1er janvier au 31 juillet 2016, l'aéroport a enregistré une baisse de trafic de 7,5% par rapport à la même période de l'année précédente. Au 31 juillet 2016, le nombre cumulé de passagers était de 2.355.012 pour 14.940 mouvements. En 2015, l'aéroport avait enregistré un total annuel de 27.712 mouvements d'avions commerciaux pour 4.330.019 passagers. Pour 2016, l'aéroport prévoit entre 25.500 et 26.000 mouvements pour toute l'année.



L'ADERA ne travaille pas seule

Nous sommes membre d'unions locales, nationales et internationales. Nous sommes persuadés que les solutions ne sont pas toutes locales. Il faudra des changements de réglementation aux plans national et européen pour permettre une meilleure protection des riverains.

ufcna Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs - site web : www.ufcna.eu

Mission : Informer la population et alerter les pouvoirs compétents sur les conséquences dramatiques pour la santé publique d'un accroissement non maîtrisé du transport aérien sur le territoire français.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration (Vice-Présidence)

uecna Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes - site web : www.uecna.eu

Mission : Être la voix des populations survolées auprès des institutions européennes, échanger des informations et s'entraider sur les aspects techniques et juridiques.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration (Présidence)



Convergence Associative d'Ile de France Confrontées à la densité du trafic aérien en Ile-de-France, et pour protéger la santé des populations survolées, les quelques 500 associations représentées réclament de façon unanime et en urgence la réduction significative des nuisances aériennes.

L'ADERA est membre du Comité de Pilotage du collectif.



Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise - Site web : www.asso-roso.org

Défend la qualité de vie et l'environnement de l'Oise.

Le ROSO est associé aux travaux de la commission de l'Environnement de l'aéroport de Paris-CDG.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration du ROSO.



Atmo - Picardie - site web : www.atmo-picardie.com

Cette association assure la surveillance de la qualité de l'air dans notre région et informe et alerte la population lorsque certains polluants dépassent les seuils définis.

L'ADERA est représentée au sein du Conseil d'Administration d'ATMO-Picardie.

ADERA - Pour la défense des riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé

OBJECTIFS :

1. **Obtenir un plafonnement du nombre des mouvements pour permettre aux riverains d'envisager l'avenir en pleine connaissance des enjeux**
2. Maintenir le couvre feu et en augmenter les plages horaires pour que les riverains puissent bénéficier des **8 heures de sommeil consécutif préconisées par l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé)**
3. Obtenir que les avions respectent les trajectoires et que celles-ci soient optimisées pour apporter une moindre nuisance
4. **Respect de l'environnement, Aides aux riverains, Prise en compte des incidences de la pollution**

ACTIONS :

Conseil aux riverains, Aide aux démarches, Défend les intérêts et la santé des riverains, Interpelle les autorités, Informe par les médias, en réunion, dans les manifestations et événements publics, Alerte les élus, Participe aux Commissions.



COTISATION ADERA

Nom	Prénom	10 €	Nom	Prénom	1 €
Nom	Prénom	1 €	Nom	Prénom	1 €
TOTAL					
Adresse			Code postal	Commune	
Téléphone	E-mail				
Date	Signature		ADERA - BP 8 - 60112 Milly-sur-Thérain / contact.adera@gmail.com / 06 30 82 65 93		