A.D.E.R.A.

Association de Défense de l'Environnement des Riverains de l'Aéroport de Beauvais-Tillé

BP 8
60112 Milly-sur-Thérain

06 30 82 65 93

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE
10 JUILLET 2012
DEBAT SUR LE PLAFONNEMENT DES MOUVEMENTS

La réussite d'une société réside dans le respect d'un équilibre entre les intérêts de ses membres. Cet équilibre peut se vérifier au plan local notamment pour ce qui concerne l'aéroport de Beauvais.

Les intérêts en jeu :

- L'activité économique (entreprise aéroport, compagnies aériennes, salariés, clients)
- Les collectivités locales et l'Etat
- Les riverains

Ils sont d'ailleurs tous représentés ici à la commission de l'environnement, à parts égales.

1. Depuis le démarrage de l'activité de l'aéroport, les responsables de son activité et les responsables politiques ont prôné le respect de cet équilibre :

Les exploitants de l'aéroport :

- En 2002, la chambre de commerce et d'industrie de Beauvais disait que l'aéroport ferait partie d'une ceinture de petits aéroports à la périphérie parisienne
- Lors de l'inauguration du deuxième terminal Monsieur Amoudry déclarait qu'il ne s'agissait en aucun cas d'augmenter le trafic de l'aéroport mais uniquement de réguler les flux de voyageurs et leur apporter plus de confort
- 13 octobre 2010 réunion publique du Fay Saint Quentin, Mme Douchet déclare : l'aéroport est naturellement plafonné à 28/30.000 mouvements, c'est qui est d'ailleurs dit à tous les interlocuteurs (presse, à moi…)
- La SAGEB déclare encore aujourd'hui que l'aéroport est naturellement plafonné.

Monsieur Rome :

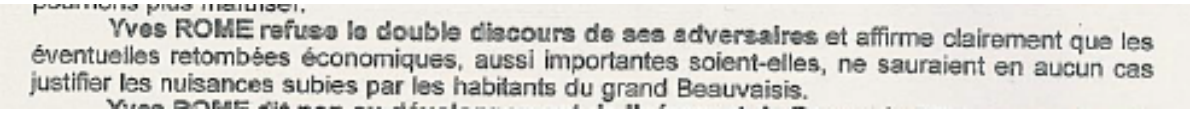
- En 2002, Monsieur Rome distribue un tract contre le développement de l'aéroport

YVES ROME
NOTRE DEPUTE
POUR UN VILLAGE
PLUS TRANQUILLE ET PLUS SÛR

▶ Contre le développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé

Comme vous, Yves ROME veut que notre village bénéficie de la tranquillité due à chacun de ses habitants. Cette tranquillité nécessite un engagement clair de la part de nos élus. Yves ROME s'est prononcé sans équivoque contre le développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

- Monsieur Rome écrivait en outre :


Yves ROME refuse le double discours de ses adversaires et affirme clairement que les éventuelles retombées économiques, aussi importantes soient-elles, ne sauraient en aucun cas justifier les nuisances subies par les habitants du grand Beauvaisis.

- A l'occasion de l'inauguration du deuxième terminal, Monsieur Rome déclarait : « l'aéroport est plafonné à 21.000 mouvements, c'est une protection pour les riverains »

Madame Cayeux et la Communauté d'Agglomérations du Beauvaisis :

- Il faut un développement maîtrisé de l'aéroport, notons que Monsieur Rome commentait l'expression développement maîtrisé en 2002 :

BP 8
60112 Milly-sur-Thérain
06 30 82 65 93

des conditions que nous ne pouvons accepter. Madame Caroline Cayeux, quant à elle, s'est prononcée pour un "développement maîtrisé" de cette structure. Ne nous y trompons pas : l'adjectif "maîtrisé" (celui-là même dont use Madame Marie-France Cayeux à ce sujet) ne saurait taire le terme "développement" ainsi que le bruit des avions toujours plus nombreux qui passent au-dessus de nos têtes.

- Dans son tract de 2008 « l'ADERA vous ment », après avoir dit que « non » l'aéroport ne prévoyait pas d'extension (le taxiway et la nouvelle tour de contrôle en sont pourtant les témoins aujourd'hui, ou alors c'était de la naïveté), Madame Caroline Cayeux écrivait :

  ***OUI*, nous menons un combat en faveur d'un développement raisonné de l'aéroport :**
  Le cahier des charges élaboré par les élus membres du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé pour la gestion de l'aéroport est très strict. Il impose et veille à ce que le développement de l'aéroport soit **conforme aux exigences d'une qualité de vie des habitants préservée.**

- Le 14 octobre 2011 le conseil communautaire prenait acte du PEB sous réserve notamment que le nombre de mouvements commerciaux soit strictement limité à 32. 000.

A plusieurs reprises les responsables politiques de l'aéroport ont mentionné la qualité de vie des habitants et les nuisances que les habitants ne doivent pas subir.

La constitution française dispose que « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ». Le seul moyen de respecter ce droit des riverains est de décider un plafond à l'activité de l'aéroport.

Après avoir développé l'activité de l'aéroport et favorisé l'intérêt des entreprises et des salariés, il est temps de rééquilibrer la balance en faveur des riverains. Aujourd'hui la demande des riverains n'est que la constatation du respect de cet équilibre et des engagements et déclarations dans un document écrit à valeur administrative.

L'activité économique d'une entreprise privée ne peut porter atteinte à une population sans conséquences. La gêne produite par l'activité d'une entreprise privée doit être limitée.

A Beauvais, ce devrait être d'autant plus aisé que l'exploitant lui-même a fixé à 28/30.000 mouvements le maximum techniquement réalisable par l'aéroport. Comment une simple constatation administrative de cette limite/plafond aurait-elle des conséquences aussi importantes que la fermeture de l'aéroport comme le prévoit la SAGEB ?

Monsieur Amoudry prétend que le plafonnement serait la mort de l'aéroport et entraînerait le licenciement d'une grande partie des salariés ! [Et on dit que je caricature !!]

Dans le même temps, Monsieur Amoudry déclare que l'aéroport est naturellement plafonné et que le modèle low cost est arrivé à maturité. Quelle contradiction.

Si un plafond naturel existe pourquoi ne peut-on le constater formellement ? La différence ne serait que psychologique !

2. Pourquoi les riverains veulent-ils un plafonnement administratif plutôt que naturel ?

2.1 Parce que depuis des années les PEB sont établis sur des hypothèses de croissance sous évaluées et à court moyen terme. Jamais les perspectives à long terme n'ont été dévoilées de peur d'effrayer les riverains (notamment les élus). C'est encore le cas pour le PEB de cette année où les 32.000 mouvements seront atteints dès 2016 d'après les prévisions de la SAGEB. 4 années, est-ce du long terme ?

2.2 Parce que sur la base des déclarations des responsables de l'aéroport, et notamment le plafonnement du trafic à 21.000 mouvements, le maire de Troissereux a préparé un agrandissement de son village avec la SA HLM de l'Oise et que le projet ne peux plus être réalisé car les terrains entrent presque intégralement dans la zone C du PEB. Dans toutes les phases de préparation de son projet personne, et notamment pas le Conseil Général, ne l'avait alerté sur les conséquences du développement de l'aéroport sur sa commune.

2.3 Parce que sur la base d'un nombre de mouvements plafonné à 21.000 les riverains ont décidé de rester chez eux, et même d'acheter des terrains proches de chez eux pour construire pour leurs enfants par exemple mais personne ne leur a dit que les terrains deviendraient inconstructibles peu de temps après leur acquisition. Ces personnes ont acheté au prix du terrain à bâtir et se retrouvent avec des terres agricoles. La valeur des terrains n'est plus la même !

2.4 Parce que Laversines et peut-être Nivillers seront atteintes par la zone C du prochain PEB.

2.5 Parce que Tillé et Plouy-Saint-Lucien seront presque intégralement englobées dans la zone B du prochain PEB.

BP 8
60112 Milly-sur-Thérain
06 30 82 65 93

2.6 Parce que les riverains réalisent qu'on leur ment sur les perspectives réelles de développement de l'aéroport.

IL FAUT REDONNER CONFIANCE AUX RIVERAINS ET LES RASSURER.

Les riverains ont déjà fait de gros efforts, non pardon, on leur a imposé de gros efforts puisqu'ils n'ont pas eu le choix.

Donc les riverains acceptent les avions bien qu'ils en ressentent fortement les conséquences :

- Le bruit dans la journée,
- Le bruit la nuit jusqu'au dernier avion
- Ils subissent une perte patrimoniale : les terrains à bâtir devenus inconstructibles, leurs habitations vont perdre de la valeur

Un habitant de Troissereux passé dans la zone C du PEB vous a écrit, Monsieur Amoudry, « je trouve injuste de sacrifier mon confort, ma santé et la valeur de ma maison au nom du développement donc du profit d'une société. Pour que vous puissiez gagner, gagner alors que du côté de mon quartier, de mon village on perd, on perd…. »

Il faut que la gêne imposée aux riverains soit définie, contenue et non évolutive. Voilà où se situe l'équilibre que revendiquent les riverains.

Oui à l'aéroport mais avec un plafond.

AINSI, ET PARCE QUE LES NUISANCES NE SERONT PLUS EVOLUTIVES, LES ZONES C ET D POURRONT ETRE SUPPRIMEES.

Troissereux et Tillé retrouveront leur liberté d'aménagement foncier (en dehors de la zone B en tout cas), Nivillers et Laversines échapperont à la zone C, et les riverains supporteront une décote patrimoniale moins importante…et surtout, le bruit sera contenu dans une mesure raisonnable.

3. La SAGEB nie la représentativité des riverains

La SAGEB depuis deux semaines fait régulièrement publier une publicité et une pétition dans les journaux locaux et, avec le SMABT et le conseil général, ont diffusé cette publicité et la pétition à tous leurs contacts et clients.

Dans cette publicité et cette pétition, la SAGEB m'attaque personnellement : c'est pathétique et navrant. C'est lorsqu'on est à court d'arguments que l'on s'attaque aux personnes et non aux idées.

La SAGEB nie toute représentativité aux riverains en faveur du plafonnement, pourtant :

Parmi les 19 communes et la communauté d'agglomérations du Beauvaisis concernées par le PEB,

- Bonlier, Fouquenies, Fouquerolles, Herchies, Laversines, Nivillers, Tillé, Troissereux ont émis un avis défavorable au PEB (8 communes),
- l'Agglo, Fouquenies, Fouquerolles, Milly sur Thérain, Therdonne, Tillé, Troissereux et Bresles, cette dernière le 27 juin 2012, se sont prononcées en faveur du plafonnement (7 communes plus l'agglo),
- en tout, ce sont 11 communes plus l'agglo qui se sont prononcées contre le PEB et/ou en faveur du plafonnement.

- Sur les 8 autres communes,
- Velennes et Rochy Condé se sont prononcées en faveur du PEB sans restriction (2 communes),
- les conseillers municipaux du Fay Saint Quentin ont discuté de la question mais n'ont pas pris de décision ni émis d'avis personnel
- Pour Bailleul sur Thérain, Bonnières, Hermes, La Neuville en Hez et Beauvais (je n'ai pas trouvé de délibération) – soit 5 communes - les maires ont décidé de se prononcer en faveur du PEB sans consulter les conseillers municipaux puisqu'il n'y a pas eu de délibération ni sur le PEB ni sur le plafonnement. Le préfet les avait clairement informés que l'absence de décision valait approbation du projet.

Lors de la consultation de la population le commissaire enquêteur a constaté 936 observations contre le PEB et/ou en faveur du plafonnement et 6 observations en faveur du développement de l'aéroport [il en comptabilisé 7 dont celle de Monsieur Lerebour, président de l'ACNAT, association de riverains, il s'agit d'une erreur du commissaire enquêteur].

Monsieur Olivier Dassault (plus de 58% des voix lors de la dernière élection législative) s'est prononcé pour le plafonnement avant le 1er tour de la campagne, Europe Ecologie Les Verts s'est également prononcée pour le plafonnement.

BP 8
60112 Milly-sur-Thérain
06 30 82 65 93

La représentativité des riverains apparaît très clairement tant au niveau de la population, qu'à celui des élus et des communes.

4. Dans les mêmes publicités et pétition, la SAGEB nie la capacité de l'aéroport à accueillir un grand nombre de vols

De nombreux reproches m'ont été adressés sur la présentation de la capacité de l'aéroport. Dans mon courrier aux élus, j'avais pourtant bien pris le soin de préciser que les installations d'accueil de l'aérodrome n'étaient aujourd'hui pas dimensionnées pour recevoir le nombre de passagers et d'avions correspondant à la capacité d'accueil de la piste (35 à 50 mouvements par heure selon la DGAC dès que le taxiway aura été construit).

Cependant, une aérogare peut-être adaptée, des travaux réalisés pour augmenter la capacité d'accueil actuelle. Les parkings voitures peuvent s'empiler, l'espace de l'aéroclub peut être utilisé pour de nouvelles constructions et parkings avions.

Aujourd'hui, nous sommes dans la situation où le taxiway sera construit, la tour de contrôle sera remplacée par une tour plus moderne et avec un effectif beaucoup plus important.

L'ADERA, avec ses petits moyens et ses connaissances limitées a peut-être tort, mais Stratys, le conseil choisi par l'agglo pour la rédaction de l'étude Prospective 21, est spécialisé dans le conseil et la formation en prospective, stratégie, management, organisation, qualité et développement durable pour le compte des collectivités publique, de l'état et des entreprises, il ne peut avoir tout faux.

Or Stratys envisage, dans l'étude appelée Prospective 21, 4 scenarii de développement local.

L'un de ces scenarii est très proche de l'analyse faite par l'ADERA, il prévoit que : « le Beauvaisis est aujourd'hui relié quotidiennement à plus de 70 technopôles en Europe et Afrique du nord ». Plus de 70 liaisons quotidiennes, soit plus de 140 mouvements par jour. Au minimum un avion toutes les 8 minutes, en réalité plusieurs heures de trafic intense le matin le midi et le soir et quelques moments plus creux en milieu de matinée et d'après-midi. Dans ce scenario on ne mentionne plus les riverains, ils sont oubliés, laissés pour compte !

Le taxiway n'était pas prévu dans les aménagements devant être réalisés par le SMABT dans la concession avec la SAGEB, il ne peut pas être réalisé pour seulement consolider l'activité actuelle, il anticipe une montée en puissance de l'aéroport en tout cas il la permet. Il s'agit donc non pas d'une rénovation nécessaire à la sécurité de l'aéroport mais d'une extension de la capacité d'accueil de l'aéroport permettant de mieux réguler le flux des avions en libérant la piste.

Il est prévu un doublement du nombre des passagers dans les 20 ans qui viennent. Cette augmentation bénéficiera aux compagnies low cost avant de bénéficier aux compagnies traditionnelles.

Le modèle low cost n'est pas arrivé à maturité, un tassement de l'augmentation du trafic cette année n'est pas l'arrivée à maturité du modèle, ce n'est pas structurel mais simplement conjoncturel, dans une période de crise économique.

5. Conclusion

La confiance a été rompue entre les riverains et les responsables de l'aéroport, qu'ils soient exploitant ou élus. Il faut restaurer cette confiance. Ce ne pourra être fait qu'en passant par le plafonnement du trafic.

La SAGEB ne peut prétendre à la fois

- que l'aéroport est naturellement plafonné et que le modèle low cost est arrivé à maturité et
- qu'un plafonnement entraînera la mort de l'aéroport et le licenciement du personnel

Ces deux assertions sont contradictoires.

Les emplois actuels correspondent à des tâches et fonctions qui existent, elles ne seront pas supprimées par un plafonnement.

Les riverains, tant au niveau de la population que des élus, ont exprimé de manière forte leur volonté d'un plafonnement.

Le plafonnement permettra en outre la suppression des zones C et D du PEB, il est donc essentiel.