



A.D.E.R.A.

BP 8

60112 Milly-sur-Thérain

06 30 82 65 93

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

AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

21 mai 2012

« Le bruit assassine les pensées » Nietzsche

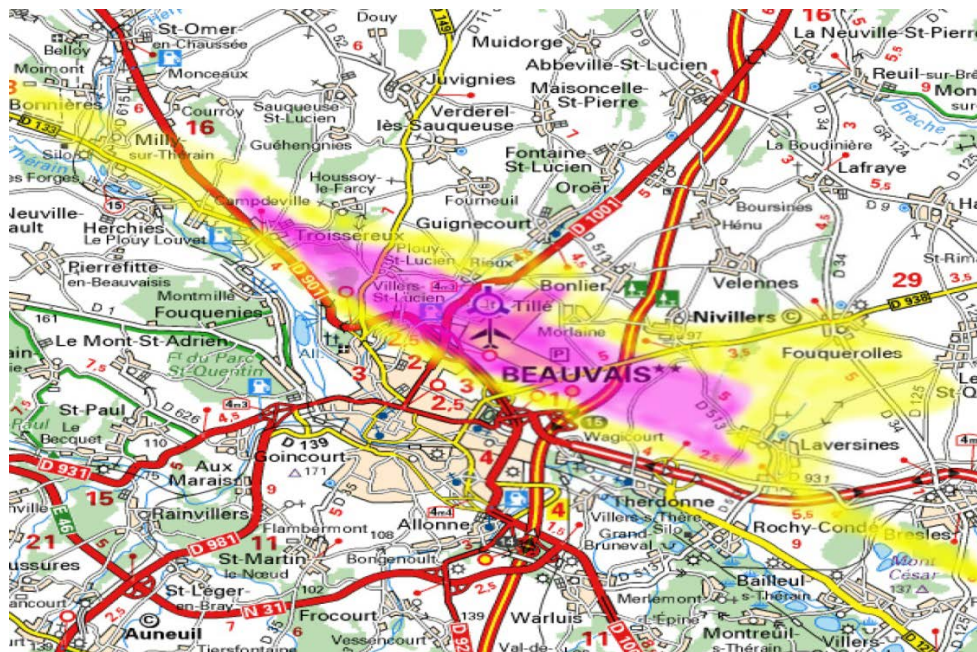
Madame, Monsieur, élu du Beauvaisis,

Les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé, au travers des associations qui les représentent et les défendent, agissent afin d'obtenir un plafonnement du nombre des vols de cet aéroport.

Pensant que vous n'avez peut-être pas eu toutes les informations nécessaires à une prise de position éclairée, nous vous adressons cette lettre pour vous apporter des éléments complémentaires à tout ce qui a été dit jusqu'à présent. Savez-vous, par exemple, qu'avec une seule piste, un aéroport peut gérer jusqu'à 50 avions par heure (source DGAC) ?

Sachez-le, c'est vous qui détenez le sort des riverains de l'aéroport entre vos mains. C'est vous qui prenez les décisions ou les influencez. Vous devez connaître les conséquences que vos décisions peuvent avoir sur la situation des riverains de l'aéroport.

Ci-dessous figurent en rose les zones de bruit dans lesquelles le bruit est si fort qu'il justifie l'aide à l'insonorisation des riverains et les constructions nouvelles sont interdites, en jaune une zone de bruit très forte puisqu'il faut prévenir les acquéreurs et les locataires.



Avec l'augmentation du nombre des avions, ces zones vont s'étendre, rapidement et inexorablement. Voulez-vous que votre village devienne inhabitable, inconstructible ? Est-ce l'avenir que vous nous réservez, que vous réservez à nos enfants ?



La nécessité d'un plafonnement des mouvements de l'aéroport de Beauvais

1. Evolution du développement de l'activité de l'aéroport jusqu'à ce jour

L'aérodrome de Beauvais était, dans les années 1930, une simple piste en terre battue sans infrastructure. Il a été utilisé et adapté à partir de 1940 par l'armée allemande pour des opérations de bombardements aériens contre l'Angleterre.

La proximité de la ville était déterminante pour que la population serve de bouclier humain.

En 1945, cet aérodrome a été rendu à l'activité civile. Jusqu'en 1965 il n'y a eu au maximum qu'environ 100 000 passagers par an ; de 1966 à 1978 un maximum annuel de 250 000 passagers par an et de 1979 à 1996 l'activité a chuté à 80 000 passagers par an.

L'aérodrome étant promis à une mort lente, la population s'est installée aux alentours en toute sécurité persuadée de la tranquillité des lieux.

En 1997, Ryanair a commencé à utiliser l'aérodrome et les années de 1997 à 2012 ont vu la montée en puissance de Ryanair sur toute l'Europe et à Beauvais en particulier.

De 2002 à 2010, le nombre de mouvements commerciaux de l'aéroport de Beauvais a crû en moyenne de 12,5% par an. En 2011, le nombre de mouvements est passé de 20.500 à 25.400, soit une augmentation de 25%. La SAGEB prévoit pour 2012, une augmentation de 10% soit un nombre de mouvements commerciaux de 28.000 à la fin de l'année.

En 2001, Le plan d'exposition au bruit (« PEB ») était établi sur une prévision à long terme de 14.000 mouvements commerciaux. Il concernait 6 communes. Ce nombre de mouvements a été atteint en 2005.

Le PEB suivant, de 2006, prévoyait 21.000 mouvements commerciaux à l'horizon long terme, il ne concernait également que 6 communes. Le nombre de mouvements prévu a été atteint en 2010. Pour mémoire, ce PEB a été annulé par décision de justice.

En 2012, le projet de PEB a été établi sur une hypothèse de 32.000 mouvements à l'horizon « long terme », en fait dès 2016. Ce PEB passe désormais de 6 à 19 communes.

L'aéroport de Beauvais-Tillé connaît donc une croissance extraordinaire que la population n'a pu anticiper, d'autant que les dirigeants et élus du SMABT (Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé - propriétaire des installations) ont toujours annoncé un plafonnement, minimisé la réalité et ignoré le potentiel de développement.

2. Engagements et déclarations des responsables

Pendant très longtemps, l'aéroport n'avait qu'un trafic commercial très réduit. Dès l'apparition des premiers signes de développement de l'activité, des associations se sont constituées, l'ACNAT, l'ADERA puis REFLEXION-ACTION. Ces trois associations représentent les riverains sur les différents axes géographiques de nuisance de l'aéroport. Elles travaillent en concertation et tentent de mener leurs actions conjointement. Ces



associations sont appuyées par le ROSO, créé en 1975 et qui regroupe un grand nombre d'associations de protection de l'environnement dans l'Oise.

2.1 Un « développement maîtrisé » ? Un « plafonnement » à 21000 mouvements ?

Interrogés à de nombreuses reprises sur le sort des riverains de l'aéroport face à son développement, les responsables locaux, élus principalement mais aussi les représentant de la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, ont toujours mis en avant le contrôle qu'ils avaient sur l'activité aéroportuaire, et notamment le « développement maîtrisé de l'aéroport ». C'était devenu un leitmotiv repris par tous les intervenants et un argument politique.

Le Président de la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise avait expliqué, au moment du démarrage de l'exploitation commerciale de l'aéroport, en 2004, que le projet devait rester modeste et s'insérer dans un programme plus vaste consistant en la création d'une ceinture de petits aéroports autour de Paris. Cette structure satellitaire permettait une meilleure répartition des nuisances de sorte qu'elles restent supportables pour les populations concernées.

Aucun riverain ne pouvait alors imaginer que Tillé deviendrait le 3^{ème} aéroport français pour le trafic low cost et le 9^{ème} aéroport français en termes de passagers transportés¹.

Dans ses déclarations de 2010, Monsieur Yves Rome, Président du SMABT (propriétaire des installations aéroportuaires concédées à la SAGEB), insistait sur la protection des riverains résultant du plafonnement à 21000 du nombre des mouvements commerciaux, il déclarait : au sujet de l'aéroport : « **Un plafond de 21.000 mouvements commerciaux par an a été fixé, c'est une protection pour les riverains** »².

Le Président de la SAGEB, exploitant de l'aéroport, affirmait en 2010 à la télévision, à l'occasion de l'inauguration du deuxième terminal que celui-ci n'était destiné qu'à réguler les flux de passagers et que **son ouverture n'allait nullement entraîner un surplus d'activité**.

Malgré ces déclarations, aujourd'hui, ce sont 32.000 mouvements qui sont prévus à court terme, combien réellement dans l'avenir ?

A terme, il est fort probable que la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, qui est partenaire de Veolia dans la SAGEB, se désengagera. Veolia sera seule gestionnaire, l'intérêt local se déplacera vers un intérêt national, les élus n'auront plus aucun contrôle ni « maîtrise ». Il faut agir avant qu'il soit trop tard.

2.2 L'aéroport n'est pas « naturellement » plafonné

Pour invoquer l'impossibilité de croître au-delà de 30.000 mouvements, les dirigeants de l'aéroport invoquent trois raisons :

2.2.1 La première est l'absence de taxiway (voie de dégagement des avions parallèle à la piste). Sans taxiway le nombre de mouvements ne peut excéder 30.000 par an. C'est avec beaucoup d'aplomb que cet argument a été avancé par une directrice de l'aéroport un peu plus d'un mois avant le feu vert du SMABT au projet de construction ... du taxiway.

Plusieurs grands aéroports régionaux dans le monde n'ont, comme à Beauvais, qu'une seule piste, mais ils affichent jusqu'à 280.000 mouvements (San Diego, Genève...) ³ !

¹ <http://www.journaldunet.com/economie/transport/activite-des-aeroports.shtml>

² Extrait du communiqué de presse - Beauvais, mercredi 19 mai 2010 - L'aéroport, outil de développement économique et d'emploi

³ http://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_international_de_San_Diego

http://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_international_de_Gen%C3%A8ve



D'après la DGAC, la capacité d'un aéroport doté d'une piste et d'un taxiway complet est comprise entre 35 et 50 mouvements par heure par beau temps, ce qui permettrait, pour Beauvais et compte tenu du couvre-feu existant, un minimum de 240.000 mouvements par an, soit 10 fois plus qu'aujourd'hui.¹

2.2.2 Les compagnies aériennes veulent toutes les mêmes créneaux horaires, en début de matinée, le midi et en fin d'après-midi et soirée. Il en résulte une activité en forme de W. Toutefois, cet argument est purement commercial et en aucun cas technique. Un jour viendra où la SAGEB trouvera des clients pour occuper les plages horaires de la matinée et de l'après-midi et l'activité se développera pour de bon entraînant un flux continu de nuisances.

2.2.3 L'argument le plus convaincant est la proximité des aéroports Charles de Gaulle et le Bourget et donc la saturation des couloirs aériens. Toutefois, sur ce point encore, le ciel s'éclaircit pour Beauvais. En effet, la DGAC a décidé de revoir tous les couloirs aériens des aéroports et les altitudes de vol pour que les avions aient un moindre impact sur l'environnement et pour réduire les nuisances au sol. Paradoxalement, en relevant les altitudes des avions de Roissy et en réduisant le nombre des couloirs aériens, la DGAC permet de dégager le ciel de Beauvais et d'offrir de nouvelles possibilités de croissance à l'aéroport.

2.2.4 Enfin, si les installations actuelles ne sont pas dimensionnées pour recevoir un nombre très important de passagers, la superficie de l'aéroport est suffisante pour agrandir la capacité d'accueil des avions et des passagers et construire de nouvelles infrastructures. La superficie totale de l'aéroport permet ces aménagements. En effet, l'aéroport de Beauvais s'étendait sur 211 hectares en 2008, sa superficie devrait être plus importante à ce jour, notamment avec l'acquisition des terrains pour l'extension du taxiway. L'aéroport de San Diego s'étend lui sur 267 hectares seulement pour 50.000 passagers par jour (contre 9.600 à Beauvais environ à ce jour)².

A Roissy, un simple hangar en tôle, l'aérogare T9, a suffi pour accueillir l'ensemble des vols charters pendant des années...

2.2.5 L'exploitant affirme que l'aéroport est « naturellement » plafonné à environ 30.000 mouvements. Si c'est le cas, pourquoi ne peut-il accepter le plafonnement ? La décision n'aurait pas d'incidence pour lui, mais elle serait essentielle pour tranquilliser la population.

S'il ne veut pas de plafonnement officiel c'est bien que le plafonnement « naturel » est une supercherie.

2.3 L'inquiétude des élus et de la population

L'aéroport s'est doté d'un deuxième terminal, a aménagé et continue d'aménager les parkings voitures, a agrandi le parking avions, a rénové et allongé la piste, il s'est équipé d'un système ILS sophistiqué, une nouvelle tour de contrôle pouvant accueillir trois fois plus de personnel doit être construite et la construction du taxiway a été engagée.

Pouvons-nous réellement croire que ces investissements ne sont destinés qu'à consolider l'activité existante ? Non, il s'agit d'organiser l'accroissement du trafic !

Les élus des communes riveraines ont peu à peu pris conscience de l'augmentation du trafic et des nuisances pour les administrés ainsi que des pertes financières qui en résultent.

¹ DGAC – Service Technique de l'Aviation Civile – Détermination de la capacité d'un aéroport – Novembre 2005 – page 64 - http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/capaciteguide_maj.pdf

² http://www.san.org/sdia/at_the_airport/education/airport_statistics.aspx



Lors de la consultation qui a eu lieu au cours de l'été 2011, l'ensemble des communes les plus affectées par le PEB se sont prononcées contre le PEB et/ou en faveur d'un plafonnement de l'activité de l'aéroport. Sur les 19 communes, 11 souhaiteraient un plafonnement.

Communes	Avis exprimé	Avis favorable	Avis défavorable	Demande de plafonnement
Agglo. Beauvaisis	(hors délais) avis favorable			32.000
Bailleul sur Thérain	pas d'avis			
Beauvais	pas d'avis			
Bonlier	Avis défavorable		X	
Bonnières	pas d'avis			
Bresles	pas d'avis			
Fouquénies	Avis défavorable / Demande un plafonnement à 25.000 mouvements		X	25.000
Fouquerolles	Avis défavorable		X	
Herchies	Avis défavorable / Demande un plafonnement à 25.000 mouvements		X	25.000
Hermes	pas d'avis			
La Neuville en Hez	pas d'avis			
Laversines	Avis défavorable		X	
Le Fay Saint-Quentin	pas d'avis			
Milly sur Thérain	Ne donne pas d'avis sur le PEB / S'inquiète de l'extension des activités de l'aéroport / Demande un plafonnement du nombre des mouvements			OUI
Nivillers	Avis défavorable		X	
Rochy Condé	Avis favorable	X		
Therdonne	Se déclare peu concernée et émet un avis favorable au PEB mais demande un plafonnement à 32.000 mouvements	X		32.000
Tillé	Avis défavorable / Demande un plafonnement à 21.000 mouvements		X	21.000
Troissereux	Avis défavorable / Demande un plafonnement à 21.000 mouvements		X	21.000
Velennes	Accepte la révision du PEB	X		

La croissance du nombre des mouvements inquiète la population et les élus.

En outre, il faut rester extrêmement vigilant sur le maintien du couvre-feu. Il y a peu de temps Ryanair souhaitait installer à Beauvais un centre de maintenance de ses avions, la SAGEB soutenait ce projet et voulait la suppression du couvre-feu. Cette activité nocturne aurait été très bruyante ; heureusement, l'opposition des associations et des élus a conduit à l'abandon du projet.

2.4 Le sort de Beauvais-Tillé est lié à celui d'Orly

Les élus voisins de l'aéroport d'Orly soutiennent les associations de riverains et notamment leur demande de fermeture de l'aéroport. En effet, la proximité de Paris permettrait de valoriser au mieux les terrains utilisés par l'aéroport en les couvrant d'immeubles de bureaux ou résidentiels.

Un groupe de travail national a été constitué à l'initiative du ministère des transports pour étudier la faisabilité d'une fermeture/déplacement d'Orly. Une partie des vols pourrait être transférée à Beauvais.

Cette situation est plus qu'inquiétante.



3. Préjudices pour les riverains et les communes- Paupérisation de la région

3.1 Des préjudices considérables

3.1.1 L'augmentation certaine de la pollution

Les polluants libérés dans l'air par les activités aérienne et aéroportuaire sont similaires à ceux résultant du trafic routier et des activités urbaines. Il est souvent difficile de mesurer la pollution résultant uniquement des avions et des aéroports. Toutefois, les études démontrent avec certitude que ces activités contribuent à l'augmentation de la pollution générale, à la présence de particules nocives dans l'air, à une consommation excessive d'oxygène et à la production de gaz à effet de serre.

Aucune étude ne montre précisément les conséquences de cette pollution sur la santé mais les médecins s'accordent tous pour dire qu'elle est l'un des facteurs de déclenchement des maladies, notamment des cancers.

Dans son magazine du mois d'avril 2012, le département s'enorgueillissait de son action sur le développement durable et la protection de l'environnement. Pourtant, recouvrir la superficie totale de la Picardie d'arbres de hautes tiges ne suffirait pas à compenser la perte d'oxygène et l'apport de carbone dus à la présence de l'aéroport.

3.1.2 L'incidence du bruit sur la santé

De nombreuses études ont démontré l'impact du bruit sur la santé, tant sur le plan physique que psychique, sur la gêne ressentie et la qualité de vie.

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes (« ACNUSA ») résume très clairement la situation sur son site Internet :

« Vivre à proximité d'un aéroport entraîne une exposition au bruit qui constitue vraisemblablement une nuisance majeure et une qualité de vie amoindrie.

Au cours des 20 dernières années, des études à grande échelle ont été menées à proximité de plusieurs grands aéroports européens sur le problème précis de la sensation de désagrément et des nuisances induites par le passage des avions à basse altitude.

Les effets sur la santé sont multiples :

...

- Effets non spécifiques :

La répétition de bruits peut constituer une véritable agression de l'organisme et engendre des troubles à long terme. Elle peut, par exemple, avoir un effet sur le système cardiovasculaire ou le système endocrinien.

- Effets d'interférence :

Avec la réception et la compréhension des informations.

Avec la réalisation de certaines tâches demandant une forte concentration.

Avec le sommeil : le bruit des avions perturbe le sommeil nocturne et provoque des éveils. C'est à partir d'un niveau sonore de 50 dBA qu'on observe une perturbation du sommeil (sans qu'un éveil soit forcément provoqué).



Les effets d'une réduction du temps de sommeil dépendent de l'importance de cette réduction et de sa répétition, mais on note de multiples conséquences : sensation de fatigue, détérioration de la qualité de vie, détérioration de la qualité du travail professionnel et augmentation des risques d'accidents. »¹

Afin d'éviter les troubles du sommeil, l'OMS préconise notamment un minimum de 8 heures de sommeil consécutives. A Beauvais, le couvre-feu n'est que de 5 heures.

3.1.3 La perte patrimoniale

Dans le cas particulier du Beauvaisis et compte tenu du développement récent des activités de l'aéroport, les riverains et les communes subissent en outre des préjudices moraux et pécuniaires considérables.

Sur la base des engagements et déclarations du propriétaire et de l'exploitant de l'aéroport, les riverains avaient évalué leurs risques et leurs nuisances. Beaucoup ont fait le choix de rester dans leur commune, dans leur maison, certains ont même fait construire des maisons, pensant que la croissance de l'aéroport était « maîtrisée » et que le nombre de mouvements commerciaux était plafonné à 21.000. **Avec l'accroissement du nombre de mouvements, les riverains subissent un préjudice moral et un préjudice pécuniaire liés à la perte de valeur de leurs propriétés dû tant à la décote d'une propriété entrant dans le zonage d'un PEB que de la perte des droits à construire sur leurs terrains actuellement constructibles.** Même les maisons situées en dehors du zonage du PEB subiront une décote due au bruit des avions.

A titre d'exemple, le village de Troissereux avait prévu la construction d'un lotissement important au cœur du bourg qui ne pourra plus être réalisé avec l'intégration des terrains concernés dans la zone C du PEB qui entraîne la modification du PLU. Au total, ce sont près de 40 hectares constructibles au cœur du village qui, en entrant dans la zone C du nouveau PEB, perdent leurs droits à construire. La perte subie par la commune et les habitants peut-être évaluée à plus de 30 millions d'euros. Cette perte, résultant de la dévalorisation des habitations, de la perte des droits à construire et du manque à gagner sur les taxes locales, ne sera pas indemnisée.

Si le nombre de mouvements n'est pas plafonné, le nombre de communes et de riverains impactés ne cessera de croître et le préjudice des riverains ne cessera de grandir. Plus il y aura de vols et plus les limites des zones du PEB seront repoussées et s'étendront, intégrant encore plus de communes et d'habitants.

3.2 Une population sacrifiée

L'argument principal de l'exploitant de l'aéroport pour continuer une croissance débridée est la faible densité de la population subissant les nuisances. On peut alors lui faire subir toutes les nuisances sans sanction !

Il apparaît dans ce genre de discussion que la population est une notion très théorique et dématérialisée.

Il s'agit en réalité de personnes bien physiques et réelles qui tous les jours subissent le bruit des avions et leur pollution.

L'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) considère que toute personne doit pouvoir bénéficier d'une période de sommeil de huit heures continues. A Beauvais, dans les textes, cette période n'est que de cinq heures.

¹ Cf. <http://www.acnusa.fr/index.php/fr/le-saviez-vous/le-bruit/52>



L'argument selon lequel Beauvais est l'un des rares aéroports français à bénéficier d'un couvre-feu et que cela serait suffisant est inopérant. Ce n'est pas parce que les droits des riverains des autres aéroports sont spoliés que l'aéroport de Beauvais doit pouvoir accroître le nombre des mouvements d'avions sans limite.

Parce que le nombre des habitants dans le zonage du PEB n'est pas suffisamment important, ces personnes peuvent respirer un air plus pollué ? Est-ce parce que le résultat de cette pollution et du bruit, les maladies en découlant, atteindront un nombre plus restreint de personnes et que le déficit de la sécurité sociale sera moins creusé ? Certaines personnes peuvent être malades, atteintes dans leur intégrité physique parce qu'elles habitent dans un plus petit village ?

Les riverains de l'aéroport aussi ont droit au bénéfice de la charte constitutionnelle de l'environnement et ont le droit de vivre dans un environnement équilibré et favorable à la santé. Ce village qu'ils avaient choisi à l'origine car il était à la campagne dans un lieu paisible, loin du bruit et de la pollution des villes !

La faible densité de la population ne doit pas justifier que celle-ci soit sacrifiée et spoliée.

3.3 La paupérisation de la région

En matière de réduction de bruit et de pollution, les exploitants des aéroports avancent les altitudes plus élevées qui réduisent le bruit des avions ou encore le perfectionnement des moteurs qui seront moins bruyants et moins polluants. Voilà 10 ans qu'ils tiennent le même discours dans le Beauvaisis mais que les nuisances continuent de s'accroître.

En outre, une compagnie ne renouvelle pas sa flotte pour faire moins de bruit ni plaire aux riverains des aéroports. Seule l'efficacité économique prime¹.

Les organismes spécialisés en acoustique savent pertinemment que l'augmentation de l'altitude des avions réduit certes l'énergie acoustique développée par les avions mais cela n'a aucune incidence perceptible sur le bruit perçu. Quant au perfectionnement des avions, il est certain que les avions sont moins bruyants aujourd'hui qu'ils l'ont été dans le passé et que la technique permettra de réduire encore l'empreinte sonore des avions mais ce ne sont pas des planeurs, ils sont encore équipés de réacteurs et le bruit ne pourra être supprimé.

Le développement sans limite de l'aéroport entrainera la paupérisation des communes situées dans le champ du PEB, les habitants les plus démunis n'auront d'autre choix que de rester sous les avions et de subir leurs nuisances, les plus aisés vendront, avec une importante décote, leurs habitations à une population plus démunie n'ayant d'autre option, par manque de moyens, que d'acheter ou de louer une habitation subissant les nuisances de l'aéroport.

Le plafonnement des mouvements au nombre avancé par le président du SMABT, soit 21.000 mouvements par an, aurait permis aux riverains de connaître exactement les nuisances qu'ils auraient eu à subir en termes de bruit, de pollution et de risque sur la santé. En outre, le plafonnement entraînant la suppression des zones C et D, leur préjudice pécuniaire serait moins important.

Il suffit de parler aux gens dans les communes, on ressent leur douleur et une désespérance liée au sentiment d'abandon et à une situation sans fin où le pire est à venir. Les questions qui reviennent sans cesse sont « Jusqu'où iront-ils ? Quand est-ce que ça va s'arrêter ? » Si une limite est imposée au développement de l'aéroport les habitants connaîtront exactement la nature et l'importance du préjudice qu'ils devront subir, ils pourront l'évaluer et le gérer.

¹ In Air Scoop : *Le modèle économique de Ryanair 2011- Plongée dans les recettes du succès de la compagnie aérienne*
Octobre 2011 - air-scoop.com



4. Le PEB ne protège pas les riverains, il les contraint

4.1 Le PEB ne prévoit pas un plafond mais un seuil de révision

Ce n'est pas le PEB qui crée le trafic aérien, c'est le trafic aérien qui crée le PEB.

Le nombre maximum de mouvements figurant dans le PEB n'est pas un plafond mais un seuil de déclenchement pour la mise en place du PEB suivant. Dès que le seuil maximum est atteint, un nouveau PEB doit être adopté pour tenir compte de l'augmentation du trafic et donc des nuisances.

A l'occasion des discussions sur le PEB, le Préfet et son représentant ont martelé que le PEB était un document d'urbanisme destiné à protéger les riverains de l'aéroport.

Il n'en est rien, c'est un document d'urbanisme destiné à contraindre les riverains en leur supprimant la liberté de disposer de leurs biens.

Seules les personnes qui songeraient à emménager à l'intérieur du zonage sont protégées puisque le PEB est destiné à les empêcher de s'installer dans les zones proches de l'aéroport.

4.2 La spoliation des riverains

Toute transaction concernant les habitations, qu'il s'agisse d'un bail ou d'une vente, **mentionne obligatoirement l'appartenance au zonage du PEB** et la mention des nuisances et servitudes liées à l'aéroport. L'appartenance au zonage du PEB entraîne l'obligation de mise aux normes d'isolation acoustiques avant toute mise en location des habitations.

Les principales contraintes du PEB sont les suivantes :

NOUVELLES CONSTRUCTIONS	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Immeuble d'habitation directement lié ou nécessaire à une activité agricole	Autorisé dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisé	Autorisé	Constructions autorisées sous réserve des mesures d'isolation acoustiques
Immeubles collectifs d'habitation	Interdits	Interdits	Interdits	
Lotissements	Interdits	Interdits	Interdits	
Maisons individuelles non groupées	Interdits	Interdits	Autorisées dans un secteur déjà urbanisé avec équipement public et n'entraînant qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil	
Reconstruction d'une habitation suite à une démolition	Interdits	Interdits	Autorisé sans accroissement de population (pas d'aide pour l'isolation acoustique)	



NOUVELLES CONSTRUCTIONS	ZONE A	ZONE B	ZONE C	ZONE D
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension de constructions existantes	Admises sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants	Idem zone A	Idem zone A	
Renouvellement urbain des villages, opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Interdits	Interdits	Secteurs autorisés si pas d'augmentation de la population	

En application de la loi, si un aéroport est plafonné il n'y a plus de zones C ni de zone D. En conséquence, le plafonnement de l'aéroport permet d'éviter toutes les contraintes mentionnées ci-dessus pour les zones C et D ; en cas de plafonnement ces restrictions ne seraient pas applicables !

4.3 Le leurre de l'aide à l'isolation acoustique

Le seul document contenant un principe de protection est le plan de gêne sonore (« PGS »), il permet le financement d'une certaine isolation acoustique. Toutefois, si le bruit augmente, le résultat sera le confinement des populations concernées à l'intérieur de leurs maisons. En outre, le coût de l'isolation est plafonné et les travaux sont donc souvent insuffisants car les habitants n'ont pas les moyens de payer le supplément qui permettrait de mieux isoler leurs habitations. En tout état de cause, l'isolation des maisons n'est pas la panacée, cette population particulière avait choisi de s'installer dans un environnement rural avec un habitat pavillonnaire pour profiter d'un jardin, on ne peut pas la confiner chez elle !

Enfin, la SAGEB a recensé 200 logements environ qui rempliraient les conditions pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation. Une fois les travaux réalisés, de manière imparfaite puisque l'aide ne finance qu'une partie de l'isolation, cela suffira-t-il pour justifier le développement sans limite de l'aéroport et ainsi nuire à toute la région ?

5. L'impact économique

L'impact économique de l'aéroport n'a à ce jour jamais été chiffré. Ce n'est qu'en 2012 que le conseil général de l'Oise a proposé la création d'un syndicat mixte de valorisation des retombées économiques de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE était à l'étude¹.

Les élus responsables du SMABT avancent des résultats positifs sans fondements objectifs, uniquement dans le but de justifier tant les investissements très importants dans la structure aéroportuaire que les nuisances imposées aux riverains.

Il est souvent argué qu'une importante entreprise de Beauvais est un client majeur de l'aéroport dans le cadre des déplacements professionnels de ses employés. Après vérification, seulement une cinquantaine de voyages par an seraient achetés par cette entreprise. En outre, la proximité de l'aéroport, qui n'avait pas présidé au choix de Beauvais pour son installation, ne contribue pas non plus au maintien de cette entreprise à Beauvais.

¹ Discours de Monsieur Yves Rome sur 13 octobre 2011 au conseil général de l'Oise sur les orientations budgétaires pour 2012.
www.adera-association.com contact.adera@gmail.com Page 10 sur 16



L'exploitant de l'aéroport cherche à culpabiliser les « méchants » riverains en prétendant qu'ils veulent fermer l'aéroport et supprimer les emplois. C'est faux. Les riverains ne demandent pas la fermeture de l'aéroport mais une limite aux nuisances.

5.1 Ne pas oublier de comptabiliser les effets négatifs

Il n'est pas étonnant que les seuls chiffres présentés par la SAGEB ou le SMABT évoquent les retombées positives, jamais les effets négatifs. Par exemple, il y a, à proximité de l'aéroport, 1800 personnes qui n'ont pas l'usage de l'aéroport et dont les métiers intellectuels requièrent de travailler dans un environnement calme. En cas d'aggravation du bruit, ces entreprises pourraient décider de délocaliser leurs activités.

L'institut Lassalle est aujourd'hui en dehors du zonage du PEB mais il entrera rapidement dans la zone réglementée en cas d'augmentation de l'activité de l'aéroport. Comment peut-on imaginer alors laisser les étudiants vivre et travailler mais aussi dormir dans une zone de bruit ?

La perte de patrimoine des populations évoquée au paragraphe 3.1.3 ci-dessus ainsi que le manque à gagner en terme de taxes communales sur les habitations non construites et les pertes de valeurs locatives fiscales pour le calcul des taxes locales doit également être intégrée dans l'évaluation de l'impact économique sur la région. Cela représente des millions d'euros.

De même, la paupérisation de la région entraîne une réduction d'une partie de l'activité économique. Les personnes plus démunies dépensent moins dans l'économie locale. Il faut donc déduire des montants payés par les passagers de l'aéroport le manque à gagner sur les dépenses de la population locale.

Ryanair est la principale compagnie opérant sur Beauvais. Elle détient donc un pouvoir économique énorme et ses menaces de départ en cas de restrictions sur l'aéroport effraient son exploitant.

En 2007, l'exploitant de l'aéroport avait déclaré à la Chambre Régionale des Comptes (CRC) de Picardie que si l'aéroport atteignait 21.000 mouvements, les emplois créés seraient de l'ordre de 1600 et l'impact économique de 800 millions d'euros.¹

Qu'en est-il à ce jour ? Les emplois ne dépassent pas la moitié des prévisions et que dire de l'impact économique !! Monsieur Yves Rome déclarait récemment « déjà 39 millions d'euros pour l'Oise »², outre que les chiffres sont contestables, où sont les 800 millions ?

Concernant cet aéroport, les responsables (exploitants et élus) appliquent la méthode Coué pour se persuader et vous persuader de l'impact bénéfique de l'aéroport sur l'économie. Ce n'est que du vent.

Sans compter que les compagnies aériennes (notamment Ryanair) bénéficient de conditions financières extrêmement favorables pour maintenir leurs lignes à Beauvais. Les frais sont très réduits de sorte que le manque à gagner sur ces produits potentiels est important. Non seulement un certain nombre de services sont non facturés ou sous facturés, mais en plus, Ryanair toucherait des subventions publiques. Ces subventions reviendraient pour le contribuable à 9€ par passager au départ de Beauvais³, sur près de 4 millions de passagers, la moitié part donc de Beauvais (2 millions de passagers !)

En conclusion, pour déterminer l'impact économique de l'aéroport de Beauvais-Tillé, il faut faire un bilan et ne pas oublier de déduire des bénéfices apportés par l'exploitation, les pertes engendrées par l'activité et les nuisances.

¹ Chambre Régionale des Comptes de Picardie – Rapport d'observations définitives sur la gestion de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise (CCIO) – 3 septembre 2007

² Entreprises de l'Oise – N°4 – avril 2012

³ <http://www.aerobuzz.fr/spip.php?article636>



5.2 Le plafonnement n'est pas la fermeture de l'aéroport

Comme il est facile d'avancer des arguments fallacieux pour contrer le plafonnement. On nous oppose que le nombre des mouvements ne peut augmenter alors « ce sera la fin de l'aéroport, les compagnies partiront et les emplois seront perdus ».

Où iront les compagnies ?

Où trouveront-elles un site aussi bon marché que Beauvais ?

Où trouveront-elles un site aussi proche de Paris ?

Pourquoi Ryanair a-t-elle préféré Beauvais plutôt qu'une autre plateforme aéroportuaire ? Pour la fluidité des escales et le coût réduit d'usage des services de l'aéroport.

Elle ne veut pas aller à CDG ou Orly en raison du coût élevé des services et des taxes tant pour elles-mêmes que pour ses clients et de l'immobilisation à l'escale beaucoup plus longue qu'à Beauvais...Et Beauvais n'est qu'à 1h15 de Paris Porte Maillot !¹

Pour ces raisons, en cas de plafonnement, Ryanair continuera d'être cliente de l'aéroport de Beauvais au maximum des capacités qui lui seront allouées. Il en sera de même des autres compagnies car elles n'auront pas d'autre choix.

5.3 L'impact économique pour la région

Il n'existe pas d'autre aéroport pour des vols commerciaux (outre CDG et Orly) aussi proche de Paris que Beauvais, c'est d'ailleurs son principal atout puisque la grande majorité des passagers empruntent la navette qui les emmène directement à Paris. Il est d'ailleurs significatif que le chiffre d'affaire de l'exploitant résulte pour près de la moitié de transport ... terrestre grâce à la navette de cars entre l'aéroport et la porte Maillot à Paris.

Les collectivités territoriales, par l'intermédiaire du SMABT, ont investi 68 millions d'euros depuis la concession de la gestion à la SAGEB.

L'impact pour le tourisme local est très faible. Alors que l'aéroport pourrait proposer des navettes pour desservir le Parc de Saint-Paul, la Mer de Sable, Samara ou le parc Astérix, les deux seules navettes vont à Disneyland et Paris, qui ne sont pas en Picardie.

Combien de passagers visitent la baie de Somme ou la ville de Beauvais ? Les chiffres sont insignifiants.

Les passagers sont attirés par le prix de vols défiant toute concurrence, mais au détriment des habitants de la région. Quels impôts ont financé les investissements aéroportuaires ? Quels impôts subventionnent les tarifs réduits des compagnies ? Quel est le manque à gagner des populations de l'Oise lorsque le montant des taxes et redevances pour les services aéroportuaires sont les moins élevés possible ?

Non seulement l'activité de l'aéroport ne bénéficie que très peu aux riverains touchés par le PEB mais en plus ils l'ont financé et continuent de le subventionner ! C'est le principe mis en évidence à proximité des aéroports du « pollué payeur » et non comme il se devrait du « pollueur payeur ».

La mise en place récemment de la TNSA – taxe sur les nuisances aériennes destinée à financer les aides à l'isolation acoustique - est significative à cet égard puisque le montant de base de la taxe est l'un des plus faible de France (seul l'aéroport de Strasbourg applique une taxe plus faible) ! L'exploitant prévoit que le montant payé par décollage sera une moyenne de 20 euros soit un produit d'environ 280.000 euros pour

¹ In Air Scoop : *Le modèle économique de Ryanair 2011- Plongée dans les recettes du succès de la compagnie aérienne*



2012. Cela ne permettrait d'aider qu'environ 23 foyers à s'équiper en éléments d'isolation acoustique la première année. Pour que le nombre de foyers aidés soit plus grand, c'est le SMABT qui devra puiser sur ses fonds publics pour avancer l'aide sous forme d'un prêt à la SAGEB.

6. Les emplois existants ne sont pas menacés par le plafonnement

Les riverains ne demandent pas d'une baisse du trafic car un emploi est un emploi et il convient certainement de tous les protéger tous.

Le nombre de mouvements de l'aéroport d'Orly est plafonné, cet aéroport a donc une capacité d'accueil limitée. Si l'avenir d'Orly est à l'étude, ce n'est pas parce que l'aéroport ne peut pas accroître sa capacité, il n'a d'ailleurs pas atteint le nombre maximum de mouvements autorisés et ADP est convaincue qu'Orly a un potentiel de croissance très important malgré le couvre-feu et le plafonnement qui s'y appliquent¹. C'est plutôt en raison de la valeur des terrains et des droits à construire potentiels dans une région de Paris qui pourrait développer son immobilier commercial et de bureaux ainsi que des immeubles résidentiels que la fermeture est envisagée.

Les compagnies aériennes clientes de l'aéroport de Beauvais n'y ont aucun personnel, aucun bureau, aucun service propre, elles ne font que déposer et embarquer des passagers. Regrouper des vols sur un autre aéroport ne leur permettra aucune économie d'échelle².

Contrairement à ce que prétend l'exploitant de l'aéroport, le plafonnement de l'aéroport entrainera une stabilisation de son activité, les compagnies aériennes continueront d'utiliser ses services, les emplois existants seront ainsi préservés.

Un projet de PEB illégal et une procédure d'adoption contestable

Les associations de riverains dénoncent la mise en place par le Préfet d'une procédure accélérée laissant peu de place à la réflexion et aux propositions des riverains et représentants des communes ainsi qu'un PEB établi sur des hypothèses de croissances sous estimées et sans soucis de loyauté.

7. Sur l'enquête publique elle-même

7.1 L'exclusion de 13 communes

Le Projet de PEB comporte quatre zones – A, B, C, et D et concerne en tout 19 communes. Mais le Préfet n'a jugé utile d'informer que les populations concernées par les zones A et B du PEB, affectant six communes : Beauvais, Laversines, Tillé, Nivillers, Therdonne et Troissereux.

Les autres communes sont exclues de l'enquête publique ! La zone C affecte en effet sept communes, les six précédentes et Fouquerolles. La zone D affecte les 19 communes, comprenant, outre les sept mentionnées ci-dessus, Bailleul-sur-Thérain, Bonliers, Bonnières, Bresles, Le Fay Saint-Quentin, Fouquénies, Fouquerolles, Herchies, Hermes, Milly-sur-Thérain, La Neuville en Hez, Rochy-Condé et Velennes.

¹ Aéroports de Paris – L'aéroport de Paris-Orly – 23 juin 2011

² In Air Scoop : Le modèle économique de Ryanair 2011- Plongée dans les recettes du succès de la compagnie aérienne



Par exemple, à Milly-sur-Thérain la mairie n'a affiché l'avis d'enquête publique qu'après le 5 mars, après que l'ADERA ait adressé à la mairie une copie de son recours contre l'arrêté préfectoral ouvrant l'enquête publique. Sur cette commune, le zonage du plan d'exposition au bruit concerne pourtant la quasi intégralité du village de Milly et du hameau de Campdeville.

7.2 Une enquête publique pendant les vacances scolaires

Il est dommage que, de nouveau, la population ait été consultée pendant les vacances scolaires. Cela avait déjà été le cas lors de la consultation des communes puisque les conseils municipaux devaient se prononcer sur le projet de plan d'exposition au bruit pendant les grandes vacances d'été (du 18 juillet au 18 septembre 2011). Pour l'enquête publique, la population a été consultée du 22 février au 22 mars 2012 alors que les vacances ont commencé le 24 février et l'école a repris le 12 mars.

8. Sur le projet de PEB

8.1 Un trafic sous-estimé :

De début 2002 – environ 5.000 mouvements - à fin 2010 - 20.528 mouvements, la croissance moyenne de l'aérodrome de Beauvais-Tillé a été de 12,5% par an. L'évolution du trafic en 2011 a été de 25% - 25.384 mouvements - et la prévision de croissance pour l'année en cours est de 10%, ce qui portera le nombre de mouvements à 28.000 vers la fin de l'année 2012.

Le rapport de présentation du projet de PEB présente des perspectives d'évolution de l'ordre de 3% pour les années à venir (à compter de 2013). Il en conclut que le nombre de mouvements à court terme serait de 28.000, il serait de 30.000 à moyen terme et devrait atteindre 32.000 à long terme.

Cependant, compte tenu de l'évolution passée de l'activité de l'aéroport et du potentiel de croissance du volume des vols « low costs » en France, il est peu probable que la croissance soit limitée à 3% par an. Les services de la préfecture et la DGAC, qui ont élaboré le rapport de présentation du PEB ont sous-estimé les prévisions d'évolution du trafic de l'aéroport.

Cela est confirmé par les déclarations du Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise (ci-après la « CCIO »), Monsieur Philippe Enjolras. Ce dernier déclarait à la presse, le 1^{er} février 2012 en commentant la hausse de 25% du trafic en 2011 : « *Nous ne ferons pas des hausses comme celle-ci chaque année mais nous tablons sur des hausses de 5 à 6% dans le futur.* »¹

Or le CCIO est actionnaire majoritaire (51%) dans la SAGEB, société concessionnaire de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Son président doit donc être bien informé sur les perspectives de croissance de cette société exploitante de l'aérodrome !

Les prévisions de croissance réelles de l'aérodrome ne seraient donc pas de 3% comme présenté dans le rapport de présentation du PEB, mais du double ! Le seuil de 32.000 mouvements sera alors dépassé dès 2014.

En réalité, si l'on applique les prévisions rapportées par l'actionnaire majoritaire de la société exploitant l'aéroport, à long terme (qui devrait être un horizon à 15 ans, selon l'ACNUSA) le nombre de mouvements atteindrait 70.000 au lieu des 32.000 retenus pour le projet de PEB.

Il est évident que les documents soumis à la population dans le cadre de l'enquête publique présentent des prévisions de croissance fausses destinées à tromper la population et les élus sur l'importance de l'évolution du trafic aérien dans le voisinage de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

¹ Le Bonhomme Picard du 1^{er} février 2012



Par ailleurs, les prévisions à ce jour montrent que les perspectives de croissance mondiale du trafic aérien devraient résulter en un doublement du nombre des passagers dans le monde d'ici 20 ans¹. S'il est vrai que la répartition de cette augmentation ne sera pas égale sur toute la surface du globe, il y a fort à parier que les transports low cost seront ceux qui en profiteront particulièrement.

En outre, **si l'on se réfère au développement passé, il faut tabler sur une croissance d'au moins 10% par an. Donc 45.000 mouvements dans 5 ans, 73.000 mouvements dans 10 ans et 130.000 dans 15 ans (ce qui fera 18 mouvements par heure, un décollage ou un atterrissage presque toutes les 3 minutes).**

Si le PEB avait été présenté de manière loyale, le zonage défini serait beaucoup plus important et concernerait un nombre plus grand d'habitations et de communes. **Seulement, pour éviter de mobiliser une population trop importante à chaque révision du PEB, la SAGEB préfère procéder par petites étapes, tous les quatre ans.**

8.2 Le projet de plan d'exposition au bruit est illégal :

Le plan d'exposition au bruit prévoit un seuil de 32000 mouvements à long terme. Or le « long terme » du PEB c'est 2016 ... dans 4 ans ! Le long terme ce ne peut pas être 4 ans, la réglementation prévoit que le plan d'exposition au bruit définisse des échéances à court, moyen et long terme.

L'ACNUSA – autorité de contrôle des nuisances aériennes, qui a donné un avis défavorable au projet, préconise que le court terme soit une projection à 3 ans, le moyen terme à 8 ans et le long terme à 15 ans. Le projet de plan d'exposition au bruit soumis à la population n'est donc pas conforme à la loi ni à la réalité !

9. Une procédure précipitée

Le préfet de l'Oise a bien insisté sur la pression exercée par l'ACNUSA pour pousser la procédure d'adoption du PEB à son rythme le plus rapide.

Il est vrai que depuis l'annulation en 2009 du PEB de 2006, les associations avaient également insisté auprès du préfet pour qu'il élabore un nouveau projet. Toutefois, lorsque le retard est supérieur à deux ans, une procédure intégrant deux mois de plus n'aurait pas eu un impact significatif.

Ces deux mois supplémentaires auraient permis aux communes de se prononcer sur le projet de PEB. En effet, le préfet avait fixé entre le 18 juillet et le 18 septembre 2011 la période pendant laquelle les communes devaient se prononcer sur le projet de PEB. S'agissant d'une période de vacances, de nombreuses communes n'ont pu se prononcer dans les délais, même le conseil municipal de Beauvais et le conseil communautaire de l'agglomération du Beauvaisis n'ont pu se prononcer (ce dernier, de manière favorable mais assortie d'une demande de plafonnement, le 14 octobre 2011). Sur les 12 délibérations prises et communiquées dans les délais, 10 se prononcent contre le projet de PEB et/ou demandent un plafonnement de l'activité.

Depuis le début de la procédure de révision du PEB, les associations demandent un vote sur le plafonnement des mouvements des vols. Après avoir refusé toute discussion sur ce point à trois reprises, le Préfet s'est finalement engagé à proposer le plafonnement au vote fin février début mars 2012. Or aucune réunion n'a été convoquée à ce jour pour voter sur le plafonnement.

L'enquête publique n'aurait dû être programmée qu'après ce vote.

¹ Colloque Mobilités : Transport, urbanisme, logement, courrier, modes de vie et villes durables – 2 avril 2012 – organisé par l'ADAPes – Intervention de Monsieur Didier Hamon, Directeur de l'environnement et des relations territoriales, ADP
www.adera-association.com contact.adera@gmail.com Page 15 sur 16



Les associations de riverains ont requis du Préfet la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement pour voter sur le plafonnement, en application de la loi, le Préfet doit convoquer la commission. Il est probable cependant que le Préfet approuvera le PEB avant même que la commission se prononce sur le plafonnement.

Conclusion

Les riverains veulent un plafonnement et comprendraient mal que leurs élus ne les soutiennent pas.

Il est essentiel que les élus du Beauvaisis se positionnent en faveur du plafonnement des mouvements de l'aéroport et soutiennent la demande de leurs administrés.

Le nombre annuel de mouvements doit être fixé en fonction de l'activité de l'aéroport à ce jour pour ne pas avoir d'incidence sur les emplois.

Une limite doit être imposée pour le bien de tous.

Les riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé comptent sur votre soutien dans les démarches en vue de l'obtention du plafonnement de l'activité de l'aéroport.

Une réunion de la Commission Consultative de l'Environnement sera organisée avant la mi-juillet 2012 où il sera proposé de voter en faveur de ce plafonnement. Il faut que vos représentants à cette réunion votent en faveur du plafonnement.

A la suite de ce vote, si le plafonnement est retenu, il faudra convaincre le ministre des transports de la nécessité du plafonnement pour qu'il prenne l'arrêté nécessaire. Nous avons encore besoin de votre soutien.

Par avance, nous vous remercions de votre implication dans cette démarche fondamentale pour l'avenir du Beauvaisis.

Nous restons à votre disposition pour toute question que vous auriez et pour vous rencontrer à votre convenance. Nous pouvons notamment venir à l'occasion d'un conseil municipal ou d'une réunion plus informelle vous donner des détails sur ce qui arrivera dans votre commune si le nombre des avions n'est pas plafonné.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, élu du Beauvaisis, nos salutations respectueuses.

La Présidente,

Dominique Lazarski