

Aéroport de Paris-Beauvais-Tillé

Problématique compagnie low-cost

Ville et Aéroport prévoit de se rendre sur le site aéroportuaire de l'aéroport Paris-Beauvais-Tillé afin de mieux appréhender la problématique des compagnies low-cost (principalement la compagnie basée Ryanair) dont le trafic s'est considérablement développé depuis ces dernières années.

Cette visite entre dans le cadre d'un programme qui vise à faire l'état des lieux des grands aéroports français. Elle doit permettre, sur une demi-journée, d'observer et d'analyser les spécificités de fonctionnement de l'aéroport, ses perspectives de développement et les nuisances qu'il génère au niveau des populations riveraines. Il s'agit également de rencontrer et travailler en concertation avec l'ensemble des acteurs du transport aérien à l'échelle locale (hors associations de riverains).

Ce déplacement a un double enjeu :

1°) visiter les installations aéroportuaires du site Paris-Beauvais-Tillé avec la direction de l'aéroport

2°) rencontrer les élus du syndicat mixte d'études composé de trois collectivités locales (conseil régional de Picardie, conseil général de l'Oise et communauté d'agglomération du beauvaisis). Il s'agit d'examiner avec eux la gestion du site et ses perspectives de développement, l'évolution du trafic, le volet économique et environnemental, etc.

Il s'agit également de rencontrer lors de cette réunion les responsables de la compagnie irlandaise Ryanair afin d'appréhender ses stratégies de développement sur la plate-forme, son modèle économique et sa politique environnementale

L'aéroport de Beauvais-Tillé constitue un ensemble aéronautique de plus de 200 hectares dont l'exploitation a été confiée en juin 2008, pour une durée de quinze ans, à la société Sageb. L'aéroport accueille principalement trois compagnies à bas coûts (Ryanair, Wizzair et Blue Air) et deux aéroclubs.

La loi de finances rectificative pour 2010 intègre dans la liste des aéroports pouvant percevoir la taxe sur les nuisances sonores aériennes l'aérodrome de Beauvais qui a, en 2010, dépassé 20 000 mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes.

L'aéroport de Beauvais devient donc un aérodrome « acné » portant à douze les aéroports sur lesquels l'ACNUSA dispose de pouvoirs particuliers.

Cette augmentation du trafic de l'aéroport de Beauvais rend d'autant plus nécessaire la maîtrise de l'urbanisation afin que de nouvelles populations ne soient pas exposées au bruit des avions. En 2009, le PEB révisé a été annulé pour vice de forme. C'est donc le PEB de 2001 qui est actuellement en vigueur. Or, il repose sur des prévisions de trafic estimées à 14 000 mouvements commerciaux qui sont aujourd'hui largement dépassées. Il y a donc urgence à élaborer un nouveau plan d'exposition au bruit qui devrait précéder la réalisation du plan de gêne sonore et la mise en œuvre de l'aide à l'insonorisation.

L'année 2011 devrait voir le renouvellement des mandats des membres de la CCE afin qu'elle puisse se prononcer sur la valeur des indices Lden à prendre en compte pour la révision du PEB. On peut espérer que celle-ci sera effective à la fin de 2011.

Ville & Aéroport

19 05 2011