

Le projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé a pour objectif d'améliorer l'accueil des passagers en augmentant la capacité de stationnement pour le personnel et les passagers tout en rééquilibrant la circulation autour de l'aéroport afin de diminuer les nuisances pour les habitants de Tillé. Trois aires sont définies à fin d'en évaluer les impacts : une aire élargie, région et communes avoisinantes, une aire rapprochée d'environ cinq kilomètres et une aire immédiate, emprise même de l'aéroport.

La consultation dite « parallélisée » de trois mois s'adresse aux seuls résidents de ce périmètre.

Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne.

Pourquoi ?

D'abord parce que cette réduction de périmètre est contradictoire avec les enjeux réels de ce projet qui de fait concernent l'ensemble de la population en comparaison des trajectoires des avions qui survolent bien au-delà de l'aire élargie mais également des conséquences de la pollution générée par la circulation routière.

L'axe 3 des objectifs est d'encourager les mobilités routières tant pour les salariés que les voyageurs avec l'utilisation des navettes roulant au biocarburant de transport public et l'électrification des véhicules de service. Cet encouragement s'accompagnant d'une nouvelle organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus et un réaménagement des parkings.

Aujourd'hui, ce 10^{ème} aéroport français permet à 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements de voyager. L'objectif serait de porter ces chiffres à 45 000 mouvements entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033). Soit plus de 21% d'augmentation de passagers.

Toutes les études démontrent aujourd'hui que l'émission des particules ultra fines ($PM_{2,5}$ & $PM_{0,1}$), liées respectivement à la combustion dans les moteurs, à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que les voies des circulations, est aussi, voire plus dangereuse pour la santé car pénétrant plus facilement dans les organismes.

Alors même que le principal mode de transport se fait par navette (39%) avec une grande satisfaction de la part des usagers (91%) par la facilité d'accès (48%), aucune prospective sur un accroissement du nombre de navettes et donc l'impact sur l'émission des particules fines n'est réalisé. Peut-être est-ce dû à la faiblesse du nombre de personnes interrogées pour l'étude D'IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLÉ : 2 114 soit 0,032%. Cette non-étude vient en contradiction avec la volonté de maintenir la satisfaction soulignée par l'enquête, et l'encouragement pour ce mode de déplacement.

Par ailleurs, l'enquête passagers précise que les villes de résidence habituelles des passagers concernent 30,2 % en Île-de-France. Les navettes bus depuis l'aéroport de Beauvais jusqu'à Paris (Porte Maillot et La Villette), d'après le site de réservation de ces navettes passent par Saint-Denis Université. Lors de l'étude du dossier du Plan des Mobilités de Plaine Commune, l'arrivée de ces navettes à Saint-Denis université, gare routière des bus RATP pour le nord-est du département, a été dénoncée : stationnement des navettes, moteur allumé, en lieu et place des bus RATP, touristes ou résidents « déversés » par dizaines à la station de métro, faisant la queue devant les guichets pour prendre leur ticket de transport, rames de métro surchargées dès le départ, etc.

Sans évoquer la circulation déjà saturée de l'A1 aux heures de pointe avec un report des encombrements dans la ville de Saint-Denis.

L'accroissement du tourisme de masse en avion, uniquement visant un consumérisme effréné, avec pour conséquence une inflation de la circulation routière et en particulier des navettes bus entrainera une augmentation de la pollution en particules fines et une aggravation de la santé des habitants. Le dossier du projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé en particulier la consultation dite « parallélisée » est incomplet et n'est pas à la hauteur de l'intérêt général concernant la protection des générations futures.

C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.