

Beauvais, la ruée vers l'Est

EUROPE, LES BIENFAITS DE L'ÉLARGISSEMENT 5/5 Avec des vols low cost, l'aéroport picard est devenu un incontournable dans le trafic aérien vers les destinations d'Europe centrale



Terminal 1 →

DEPARTURES				09:14
Destination	Time	Gate	Flight	
08:55 CRACOVIE	SR	F80375		
09:05 WROCLAW	SR	F80375		
09:05 CRACOVIE	SR			
09:10 BUCAREST	SR			
09:10 CLUJ-NAPOCA	SR			
09:15 WROCLAW	SR			
09:25 TREVISE	SR			
09:30 DUBLIN	SR			
10:00 CRACOVIE	SR			
10:10 KUTAISI	SR			
10:25 PORTO	SR			



Vus de l'extérieur, les bâtiments bleus de l'aéroport de Beauvais-Tillé ne sont ni très vastes ni très beaux. Avec leurs murs ondulés, on dirait même des hangars plantés en pleine campagne. D'autant qu'à l'intérieur l'infrastructure des deux terminaux n'incite guère plus au rêve. Ici, pas de boutiques de luxe, pas de fauteuils cosy, pas de salons capitonnés ni de voiturettes électriques. Normal : cette plate-forme située dans l'Oise, à 100 kilomètres au nord de Paris, accueille exclusivement des vols low cost, pour la plupart à destination de l'Europe. On y va en voiture ou en autocar, avec des bagages réduits, comme le sont les installations et le prix des billets.

Telle est la promesse implicite de ce lieu : permettre de circuler à travers le continent sans se ruiner. Une possibilité que l'élargissement de l'Union européenne (UE) à l'Est a développé dans des proportions considérables. Au point qu'en vingt ans ce site est devenu le neuvième aéroport français en termes de flux et continue de croître à vive allure. Plus de 6 millions de passagers sont attendus en 2024, contre 4,6 en 2022.

L'histoire de cette métamorphose débute en 1997, avec la dérégulation du transport aérien. A partir de cette date, toute compagnie établie dans l'UE peut desservir librement les destinations de son choix. Flairant la bonne affaire, l'irlandais Ryanair cherche aussitôt des plates-formes où s'installer. En France, l'entreprise n'hésite pas longtemps : elle jette son dévolu sur l'aérodrome de Beauvais, doté d'une piste de 2400 mètres de long et de 45 de large, soit les normes imposées par l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord. Pendant la seconde guerre mondiale, l'endroit a accueilli des bombardiers allemands en route pour l'Angleterre, puis des avions alliés, avant de redevenir, dans les années 1950, un aéroport civil d'où l'on décollait vers le Royaume-Uni.

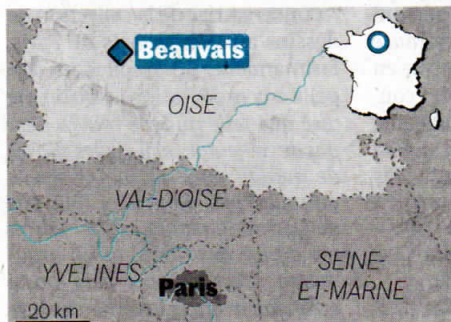
Les affaires marchent gentiment pendant une vingtaine d'années, mais, au moment où la compagnie irlandaise s'intéresse à lui, la base aérienne est en train de périliter, étouffée par la concurrence de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, inauguré en 1974. *« En 1996, Beauvais n'accueillait plus que 60 000 passagers par an, indique Philippe Trubert, directeur du Syndicat mixte de Beauvais-Tillé, l'établissement propriétaire des lieux. Il était presque à l'arrêt. »* L'arrivée de Ryanair, en mai 1997, change la donne : la société irlandaise, dont les appareils assurent aujourd'hui 80 % du trafic de l'aéroport, connaît un succès immédiat. Dès 2000, Beauvais voit déjà passer 387 000 voyageurs par an, pour 4 500 « mouvements », autrement dit décollages et atterrissages.

« LOISIRS AFFINITAIRES »

C'est dans ce contexte que survient le premier élargissement de l'UE vers l'Est, en 2004. Et avec lui, la naissance, en 2003, d'une toute nouvelle compagnie low cost, de nationalité hongroise celle-ci : Wizz Air. Très présente à Beauvais, elle a si bien pris son essor qu'elle dispose à présent de 182 avions, tous des Airbus. Dans l'Oise, la compagnie propose aujourd'hui plus de quinze destinations, contre seulement trois l'année de sa création. Encore ne détient-elle pas l'ensemble du marché oriental et central-européen, loin de là, puisque Ryanair est entré dans la danse.

Résultat, l'aéroport est devenu un véritable pont vers ces destinations, même si les pays de l'arc méditerranéen tiennent encore le haut du pavé, comme l'explique Philippe Trubert : *« Notre premier marché est l'Italie, suivie de l'Espagne et du Portugal, mais la Roumanie arrive en cinquième position et la Pologne juste après. »* Trente des quatre-vingt-dix destinations disponibles depuis ou vers Beauvais concernent l'Europe centrale et orientale.

Sur les panneaux d'affichage électroniques, les noms très connus, Budapest, Cracovie, Prague ou Bucarest, côtoient ceux d'une myriade de villes moins courues, comme Poznan et Wroclaw, en Pologne, Timisoara, Cluj et Baia Mare, en Roumanie, Chisinau, en Moldavie, ou Tirana, en Albanie. *« C'est un reflet*



des évolutions géopolitiques de l'UE », observe M. Trubert, avant d'ajouter : « *La demande est énorme.* » Chemin faisant, l'offre a débordé les frontières de l'UE, pour atteindre des pays comme la Serbie, la Moldavie ou l'Albanie.

Dans ce petit concentré d'Europe, les voyageurs se déplacent pour toutes sortes de raisons. Tourisme pur bien sûr, affaires un peu (entre 15 % et 20 % du trafic), mais aussi ce qu'Edo Friart, directeur commercial de l'aéroport Paris-Beauvais, appelle les « *loisirs affinitaires* » (40 %). Autrement dit, les déplacements effectués par des travailleurs émigrés pour rejoindre leur famille établie dans un autre pays, ou tout simplement rentrer chez eux. D'après M. Friart, les Roumains sont les champions du « *déplacement affinitaire.* »

D'une certaine façon, cet aéroport rend l'émigration moins difficile, puisqu'il permet de rentrer au pays à moindres frais, et rapidement. C'est ce qu'explique Iwona, une quinquagénaire polonaise qui attend son frère à l'extérieur de l'aéroport. « *Il vient de temps en temps me rendre visite, dit-elle en tirant sur sa cigarette, mais c'est surtout moi qui retourne voir ma famille, dans la région de Cracovie. Avant, je prenais le bus, mais c'était terriblement long : au moins quatorze heures.* » A force, certains finissent presque par vivre entre deux lieux. Ceux-là connaissent l'aéroport comme leur poche.

Ainsi en va-t-il d'Elma, une Albanaise de 48 ans, habituée à prendre un billet pour Tirana tous les deux mois environ. Son mari travaille en France depuis des années, mais elle-même est sans emploi, donc libre de s'occuper des « *affaires personnelles et familiales* » qui l'attendent au pays. « *Ma mère est âgée, dit Elma, elle vit seule, et puis, avec mon époux, nous avons une maison au bord de la mer.* »

A sa manière, l'aéroport finit même par occuper une place dans les relations communautaires. Les gens s'y rencontrent, s'y retrouvent parfois ou s'y rendent à plusieurs pour entourer des amis. Bogdan, par exemple, un Roumain de 34 ans, venu avec sa fille pour accompagner deux amis en partance pour Bucarest après avoir terminé une mission d'interim à Orly. Certains se sont même organisés pour rejoindre l'aéroport. C'est le cas des Serbes, qui ont recours à un système bien rodé,

À SA MANIÈRE, L'AÉROPORT FINIT PAR OCCUPER UNE PLACE DANS LES RELATIONS COMMUNAUTAIRES

depuis qu'un de leurs concitoyens a monté une société destinée à prendre, puis à reconduire les voyageurs directement chez eux, en région parisienne. « *Je n'ai jamais emprunté d'autre moyen de transport, sauf ma voiture une ou deux fois* », remarque Neb Zantic, un Serbe établi en France depuis l'enfance.

Pour 25 euros, ce taxi collectif évite à ses clients une première partie de voyage longue et fastidieuse. Car ceux qui n'ont pas de véhicule (ou sont rebutés par les prix des parkings sur place) doivent se rendre porte Maillot, dans le nord-ouest de Paris, puis payer 16,90 euros avant d'embarquer dans un autocar qui met au moins une heure et quart pour arriver à l'aéroport. Depuis le 10 mai et jusqu'à la fin des Jeux olympiques, les autocars partent de la Défense et de Saint-Denis - Université.

NOUVEAU CONCESSIONNAIRE

Cette concurrence ne fait pas sourire Djamel, chauffeur de taxi à Beauvais. Pas plus que celle des taxis parisiens « *chargeant* » illégalement des clients à Beauvais, « *alors qu'ils sont en dehors de leur zone autorisée* », souligne Djamel. Pour une course jusqu'à la capitale, il faut déboursier 180 euros. « *Mais j'ai huit places et les gens se débrouillent souvent pour partager les frais* », précise le chauffeur. Surtout lorsqu'ils appartiennent à une même communauté linguistique. Quant à visiter la ville de Beauvais (57 000 habitants), très peu de voyageurs le font, au grand regret des autorités locales, qui ont pourtant placardé des écriteaux vantant les mérites de la préfecture de l'Oise, située à moins de 5 kilomètres.

« *Nous ne récupérons que 10 % des touristes, tous les autres se dirigeant directement vers Paris. C'est un sujet de préoccupation*, précise Caroline Cayeux, présidente de la communauté d'agglomération du Beauvaisis. *Il faut faire plus d'efforts pour vendre des séjours sur notre territoire.* » En attendant, l'aéroport va subir d'importantes transformations, à l'occasion d'un changement d'exploitant prévu pour le 1^{er} octobre. Le concessionnaire actuel – un tandem formé par la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise et l'opérateur de mobilités Transdev – cédera la place, pour trente ans, aux sociétés Bouygues et Egis, ap-

puyées par un fonds d'investissement espagnol. Les principaux objectifs : moderniser les terminaux, les relier entre eux, agrandir les parcs pour avions, renouveler les autocars et augmenter les places de parking passagers d'un tiers. Actuellement, la moitié des ressources de l'aéroport provient des transports terrestres : stationnement sur place et billets de car en provenance de Paris.

«LE COUVRE-FEU, UN TOTEM»

Les projets annoncés ne sont pas faits pour rassurer les habitants des environs, regroupés au sein de l'Association de défense de l'environnement des riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Sa présidente, Dominique Lazarski, s'est installée en 1998 à Milly-sur-Thérain (Oise), une commune distante d'une dizaine de kilomètres. *«A l'époque, les avions ne passaient pas au-dessus de chez nous, observait-elle. Mais, avec le temps, les choses ont évolué. L'augmentation du nombre de mouvements a entraîné des modifications de trajectoires, pour des raisons de sécurité. Nous avons été survolés par les appareils à l'arrivée.»* Encore son village est-il moins pénalisé que les communes situées à l'est de l'aéroport, d'où proviennent un plus grand nombre d'avions à l'atterrissage.

Sénateur du Parti socialiste de l'Oise, Alexandre Ouizille signale, de son côté, que *«le plan d'exposition au bruit n'a pas été révisé depuis près de quinze ans»*. Selon M^{me} Lazarski, l'infrastructure s'est épanouie progressivement, sans véritable prise en compte des nuisances. *«Des équipements ont été ajoutés au fil des années jusqu'au moment où il devenait impossible de déménager l'aéroport : cela aurait coûté trop cher, notamment en raison de l'ampleur des investissements.»* Au plus près de la piste, certains propriétaires ont bénéficié de fonds pour insonoriser leur maison, *«mais les aides n'ont jamais suffi à assurer une isolation performante»*, ajoute M^{me} Lazarski.

Les riverains plaident, en particulier, pour un élargissement du couvre-feu, actuellement fixé entre minuit et 5 heures. *«Depuis 2021, rappelle Dominique Lazarski, on a constaté un quasi-doublement des avions du soir.»* Pour Caroline Cayeux, qui promet un développement *«sérieux, crédible et pas déraisonnable»* de l'aéroport, *«le couvre-feu est un totem : nous souhaiterions qu'il passe à minuit-6 heures»*.

La question de la pollution, elle aussi, fait réagir. *«Les riverains qui manifestent brandissent parfois des chiffons noircis : ceux avec lesquels ils ont nettoyé leurs vitres»*, raconte M^{me} Lazarski. Pour le sénateur Ouizille, il faudrait définir un moratoire sur l'accroissement du trafic *«tant que des solutions techniques satisfaisantes ne sont pas trouvées pour limiter les rejets de CO₂, le bruit et l'émission de particules ultrafines libérées par le transport aérien. Personne ne remet en cause l'existence du site, mais les contraintes sanitaires et climatiques doivent être prises en compte»*. Reste à trouver la manière de concilier ces impératifs avec le fonctionnement d'un aéroport que M. Friart, le directeur commercial, présente comme un *«accélérateur d'Europe»*. ■