

[ACCUEIL](#) | [L'ACTU DU JOUR](#)

## Aéroport de Tillé. Le directeur Anthony Martin défend l'accroissement du trafic aérien pour moderniser la plateforme

14 SEPTEMBRE 2026



Anthony Martin, patron de Bellova, répond aux questions sur l'avenir de l'aéroport après la réunion publique du mardi soir à Tillé. (photo d'archives : OH)

Un projet de **modernisation** de l'**aéroport de Beauvais-Tillé** est actuellement porté par la société Bellova, qui exploite le site. Ce n'est pas réellement cette entreprise qui est dans le viseur des associations de riverains, **qui redoutent l'accroissement du trafic aérien**. Puisque Bellova déroule le projet pour lequel elle a été choisie. Mais plutôt les élus, en particulier de l'agglomération, qui ont choisi ce projet pour l'avenir de l'aéroport. Malgré tout, c'est Anthony Martin, le directeur de Bellova, qui s'applique à défendre son projet de modernisation. Au lendemain d'une réunion publique à Tillé, il justifie à la fois la nécessité de la modernisation, et de l'augmentation du trafic pour financer les travaux.

**Lors de la réunion publique, les institutions locales ne sont pas intervenues. Jacques Doridam, vice-président de l'agglomération en charge des mobilités, était présent mais il n'a pas pris la parole. Alors que c'est surtout l'agglomération qui est visée par les opposants. Est-ce que vous auriez aimé que l'agglomération et les institutions locales soient mieux représentées lors des échanges ?**

**Anthony Martin :** Et bien tout d'abord, elles ont été représentées. Puisqu'il y avait un certain nombre d'élus. Effectivement, Jacques Doridam, il y avait Claire Marais-Beuil aussi [élue municipale et communautaire RN], il y avait madame Garault [conseillère régionale RN et municipale de Crèvecœur-le-Grand] qui est aussi une élue du SMABT. Il y avait madame Martin

communautaire Generation.sj, Claire Marais-Beuil... Globalement, je pense qu'il y avait une bonne représentation d'élus à cet réunion.

**C'est vrai mais les élus de la majorité n'ont pas pris la parole. Lorsque les gens se plaignaient de l'accroissement du trafic, qui découle des décisions du SMABT et donc des élus locaux, ils vous ont laissé vous défendre.**

**Anthony Martin :** Alors, c'est notre projet déjà... Et ce n'était pas facile pour eux de prendre la parole dans la mesure où il y a quand-même deux personnes qui ont monopolisé la parole. Effectivement, on n'avait pas prévu de faire de tribunes. On a eu des demandes de tribunes, il y a eu des tribunes dans les réunions précédentes. Là, ce n'était pas l'objet. Donc on avait répondu négativement aux demandes de tribune mais les personnes ont quand-même fait leur tribune et monopolisé la parole. Et ont empêché d'ailleurs beaucoup de gens qui voulaient s'exprimer, de poser des questions. Et après, il y a eu très peu de temps aussi pour les réponses. Jacques Doridam, il se serait exprimé, je pense, s'il avait eu plus de temps pour le faire. Et puis s'il avait considéré que nos réponses n'étaient pas en phase avec le SMABT, il n'aurait pas hésité à intervenir.

Après, pour revenir sur le projet, il y a une nécessité de remettre à niveau les infrastructures. Parce qu'aujourd'hui, il y a une qualité de service qui n'est plus au niveau. Ce qui génère des grosses tensions opérationnelles. Et un certain inconfort pour nos passagers, et pour nos personnels. Donc nécessité de moderniser. Et pour moderniser, deux solutions. Soit, effectivement, on augmente un peu le trafic pour avoir plus de passagers, plus de bus, plus de commerces, plus de parking... Et ça, ça permet de financer les investissements. Soit on ne le fait pas et, à ce moment-là, on finance la modernisation par des subventions publiques. Donc avec les impôts des gens. Et ce n'est pas le modèle qui a été choisi par le SMABT. Alors, la dernière solution, c'est qu'on ne fait rien. Mais, effectivement, si on ne fait rien, on questionne quand-même sérieusement l'avenir de l'aéroport.

**Justement, pour financer avec l'accroissement du trafic, vous aviez dit lorsque vous êtes arrivé que 45.000 mouvements c'était le plancher en dessous duquel vous n'aviez pas la marge pour faire les investissements. C'était votre minimum pour fonctionner. Tout le monde s'est logiquement dit que vous alliez passer au-dessus. Puisque c'est normal, une entreprise fait ça. Hier, vous avez dit que vous respecteriez la volonté des élus. Est-ce que, vraiment, vous avez la capacité économique de rester à 45.000 ? À partir de 2033, une fois que le trafic aura évolué, on vous voit mal rester à ce niveau, parce que ça n'a pas de sens économique pour une entreprise de faire ça.**

**Anthony Martin :** Écoutez, il y a un contrat déjà. Et je dirais que le seuil de rentabilité, ce n'est pas forcément un nombre de mouvements. Parce qu'on n'est pas dans un contrat avec une redevance versée par le délégant et un revenu par passager garanti. Ça dépend de beaucoup de choses en fait. Le seuil de rentabilité, il va dépendre du niveau de recettes. Le niveau de recettes, ça dépend des conditions commerciales qui sont négociées avec les compagnies aériennes. Ça dépend des performances de nos activités extra-aéronautiques. Et puis, ça dépend aussi du niveau de coup opérationnel et du niveau d'investissement. Donc je dirais que c'est un ensemble de choses qui vont déterminer un seuil de rentabilité. Un point mort. Mais aussi, voilà, une rentabilité qui est attendue par les actionnaires. Donc effectivement, dans les hypothèses qui avaient été élaborées au moment de l'appel d'offres, ce seuil de rentabilité, on l'estimait à 45.000 mouvements.

**Ce n'est le plus le cas ?**

**Anthony Martin :** Ça évolue tous les jours. Je ne peux pas entrer dans les détails de nos comptes. Mais, évidemment, quand vous faites des hypothèses sur un projet comme ça, rien ne se réalise comme prévu. Il y a des choses qui fonctionnent mieux que prévues, il y a des choses qui fonctionnent moins bien. Et l'objectif c'est qu'il y ait plus de choses qui se passent mieux que prévu que des choses qui se passent moins bien.

**Dans le contrat, il y avait une condition pour pouvoir dépasser ces 45.000 mouvements annuels. On a l'impression que c'est une clause de revoyure avec les élus. Qui dit qu'une fois**



**Anthony Martin** : Effectivement, dans le cahier des charges de l'offre, il n'y avait pas de notion de plafonnement. Il y avait une notion, quand-même, de croissance raisonnée. Le projet à la base des élus, ce n'était pas une croissance à tout va. C'était une croissance qui permet de financer l'investissement mais qui reste modérée. Mais il n'y avait pas de seuil. Et donc, il y a une relative liberté dans les propositions. Le consortium, c'était d'avoir deux phases de travaux pour rester sur cette norme **IATA optimum** de qualité de service. Donc il y avait une deuxième phase qui était prévue dans le contrat mais de manière optionnelle. C'est-à-dire qu'il n'y avait pas d'engagement, ni d'un côté, ni de l'autre, de faire ces travaux. Pour augmenter la capacité tout en respectant les normes IATA optimum. C'est très clair dans le contrat. Il y a des conditions de déclenchement de cette phase. Et aujourd'hui, les élus ont dit, on ne souhaite pas s'engager sur la deuxième phase.

Alors, effectivement, ils n'ont pas dit non plus «il n'y aura jamais plus de 45.000 mouvements». Ils ont dit : pour qu'il y ait plus de 45.000 mouvements, il faut que ce soit acceptable d'un point de vue social, d'un point de vue environnemental. Donc, ça ne se fera pas comme ça. Et on veut garder un certain contrôle dessus. Ça ne veut pas dire que, d'ici 2054, il n'y aura jamais plus. Mais aujourd'hui, effectivement, ce n'est pas prévu.

**Lors de la réunion de mardi soir, Félicien Thiou, qui travaille sur le sujet de la décarbonation, est intervenu pour présenter le fait que les mesures environnementales prises sur l'aéroport ne représentent pas grand chose, en termes de diminution de la pollution, lorsqu'on les compare à la pollution générée par l'accroissement du trafic aérien. L'aéroport, tout le monde le dit, même l'Adera depuis longtemps, il est de plus en plus vertueux. Mais les avions qui vont et viennent, eux, ce n'est pas encore le cas. Et ça génère toujours plus de pollution. Surtout s'ils sont plus nombreux. C'est quoi votre position vis-à-vis de ce décalage entre la quantité de pollution évitée et la quantité de pollution supplémentaire générée ?**

**Anthony Martin** : D'abord, parce qu'il y a beaucoup de sujets qui sont abordés sur la stratégie bas-carbone, sur les accords de Paris... Ces engagements qui sont pris par les États ou par l'Union européenne, ce sont des engagements qui ne sont pas à regarder projet par projet ou secteur par secteur. Effectivement, il y a des trajectoires de réduction des émissions de carbone. Au global de l'ensemble des activités, on doit arriver à respecter ces trajectoires. Mais il y a des secteurs qui émettent plus de gaz à effet de serre (GES) que d'autres. Et il y a un certain nombre de projets qui n'émettent quasiment pas de carbone. Donc, pour nous, le fait de regarder ça projet par projet, ce n'est pas adapté.

Bon, maintenant, nous les aéroports, la communauté des aéroports européens, on fait tous les efforts qu'on peut pour réduire les émissions. Les compagnies aériennes aussi. Elles ont quand-même de très fortes pressions pour avoir des flottes d'avions plus propres, qui consomment moins de carburant et qui font moins de bruit. Et à Beauvais, on est plutôt favorisé parce qu'on a des compagnies aériennes qui sont plutôt avancées dans ce domaine-là. Elles ont des flottes d'avions modernes, et les renouvellent régulièrement. Aujourd'hui on a un tiers de la flotte de nouvelle génération. Mais tout ça va augmenter. Wizz Air, d'ici quelques années, aura 100% de sa flotte avec des avions de nouvelle génération. Ryanair va augmenter aussi. Je pense qu'on sera à 50% assez rapidement, d'ici 2030. Tout ça dépend aussi des délais de livraison des avions, des délais de certification des nouveaux avions. Donc, ça peut prendre quelques années de retard. Ça on ne le maîtrise pas. Mais à terme, ce sera des flottes de plus en plus vertueuses.

Et il y a les SAF aussi [un **carburant alternatif** produit à base de déchets et destiné à l'aviation, ndlr]. Ça se développe. Aujourd'hui, on respecte les directives de l'union européenne. On est à 2,8% d'utilisation de SAF sur l'aéroport de Beauvais, on devait être à 2% en 2025. Après, effectivement, il y a une augmentation importante. Donc, c'est comme la voiture électrique, il faut peut-être adapter un petit peu parce qu'il faut que ce soit gérable. [...] Plus aucune voiture thermique d'ici 2035, on s'aperçoit que ça crée des problèmes sociaux. Que les gens n'ont pas accès et ne peuvent pas s'acheter une Tesla, donc on adapte, on modifie un peu le calendrier. C'est vrai qu'aujourd'hui, quand on regarde le coût des SAF, ça risque d'avoir un impact important sur le trafic aérien. Maintenant, comme toutes les nouvelles technologies, le marché va s'adapter. C'est-à-dire que plus il y aura de quantité, et plus les prix vont baisser.

**Est-ce qu'il y a des ouvertures ou des fermetures de lignes à venir ?**





quand même assez assez [plat] sur les aéroports français. La France n'est pas très appréciée de Ryanair dû au poids de la politique fiscale. On reste sur un trafic assez comparable. Bon, c'est pour ça qu'il faut pas non plus pleurer avant d'avoir mal, parce que les 45.000 mouvements on n'y est pas pour nous. En 2025, on a fait plus 1,8 % par rapport à 2024. Et 2026, on sera légèrement en dessous de 2025. Donc bon, pour l'instant, on n'est pas à 45.000 mouvements. On ne les a pas. On ne les aura pas non plus en 2027.

#### **Ils étaient annoncés pour 2033 à l'origine...**

**Anthony Martin :** Oui. Donc pour l'instant on n'y est pas. Aujourd'hui, on a un trafic qui est stable. Donc il n'y a pas plus de bruit. Je dis pas qu'il y en a pas. Mais en tout cas, il n'y a pas de dégradation.

#### **Il était aussi question d'ouvrir de nouvelles destinations pour les bus, est-ce que c'est toujours d'actualité ?**

**Anthony Martin :** Alors, déjà on est revenu Porte Maillot. Donc, on a arrêté de desservir Saint-Denis. Mais par contre on a conservé la Défense. On a conservé aussi une ligne sur Paris est à La Villette. Et après, il y a des projets sur Rouen. Il y a, effectivement, des discussions avec un opérateur qui serait intéressé pour faire une navette régulière sur Rouen. Il faut trouver l'équilibre. Évidemment, pour que ce soit rentable, il faut qu'il y ait un nombre de passagers minimum. Pour qu'il y ait un nombre de passagers minimum, il faut un nombre de fréquences minimum. Donc c'est en discussion.

**Edo Friart,** directeur commercial de l'aéroport : Pour Caen et Rouen, d'ailleurs.



