
CONTRIBUTION AU PROJET D'AGRANDISSEMENT DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS TILLE

Monsieur le Commissaire enquêteur,

La présente contribution regroupe et synthétise ce qui nous ressort comme les principales observations formulées au cours de la consultation sur le projet d'agrandissement de l'aéroport Beauvais-Tillé.

Ces observations ne portent ni sur l'utilité de l'aéroport en tant que telle, ni sur l'ensemble des effets de son activité actuelle. **Elles portent principalement sur les effets supplémentaires du projet, les hypothèses retenues pour les évaluer, les garanties permettant d'en maîtriser les conséquences dans la durée et la cohérence de sa trajectoire avec les objectifs environnementaux et territoriaux affichés par les collectivités.**

Au regard de l'ensemble des éléments examinés au cours de la consultation, plusieurs difficultés majeures demeurent.

1. Un plafond de 45 000 mouvements qui n'est pas suffisamment garanti

Le nombre de 45 000 mouvements commerciaux annuels est devenu un élément central de la présentation du projet.

Pourtant, les échanges intervenus au cours de la consultation conduisent à distinguer nettement ce chiffre d'un véritable plafond juridiquement opposable.

L'annexe 7 du contrat de concession prévoit bien une seconde phase de développement, susceptible d'être engagée lorsque le trafic atteint 7,5 millions de passagers par an pendant trois années consécutives. Cette perspective est difficilement dissociable de l'évaluation du projet actuel si aucune garantie ne permet d'établir qu'elle ne pourra pas conduire à une augmentation ultérieure du trafic. Contributions [67] ; [273] ; [324] ; [263]

L'évolution historique invite également à la prudence. En 2008, l'aéroport accueillait environ 2,1 millions de passagers pour environ 18 000 mouvements et le projet alors déjà présenté comme relevant d'un « *développement maîtrisé* » devait conduire à environ 21 000 mouvements. Le seuil a ensuite été porté à 32 000, puis le trafic a continué à progresser jusqu'à près de 40 000 mouvements. [124]

Et c'est encore aujourd'hui ce même argumentaire de « *développement maîtrisé* » qui est de nouveau mobilisé par le nouveau président du SMABT, Lionel Chiss, pour justifier ce nouveau projet visant à porter le trafic à 45 000 mouvements.

Or, un développement véritablement maîtrisé suppose qu'un plafond soit une limite ; ici, l'histoire montre plutôt que chaque plafond peut devenir le « palier » du suivant. La succession des seuils interroge ainsi la portée réelle de la notion de « *développement maîtrisé* » : lorsque chaque plafond atteint devient le point de départ de la justification du suivant, il ne s'agit plus véritablement de maîtriser la croissance, mais de l'organiser par étapes successives.

Et le président du SMABT lui-même a parlé d'un « *1er palier des 45 000 mouvements en 2032* », et non d'un plafond définitif. Les déclarations politiques ou les engagements de l'exploitant peuvent naturellement constituer des éléments d'appréciation. Ils ne présentent toutefois pas la même

portée qu'une restriction d'exploitation juridiquement opposable et contrôlable, comme le confirme l'Autorité Environnementale dans son avis.

Si un plafond de 45 000 mouvements est réellement destiné à encadrer le développement de la plateforme, il paraît donc indispensable que sa portée, sa durée et son caractère opposable soient établis par un document communicable. Cette question est d'autant plus importante que Bellova indique elle-même que 45 000 mouvements constituent un niveau structurant pour l'économie du projet, alors que son représentant a également déclaré lors de la réunion de lancement :

« Les investisseurs ne touchent rien au moins jusqu'en 2037 si tout va bien. »

Dans ces conditions, la question de la robustesse économique du projet en cas de trafic inférieur à la trajectoire retenue mériterait également d'être documentée. [67] ; [68] ; [355] ; [395]

2. Une capacité créée qui doit être mise en regard de la trajectoire réelle du trafic

Le projet vise à répondre à la saturation des infrastructures actuelles et à améliorer les conditions d'accueil des passagers, ce qui est un objectif légitime et entendable.

Mais une augmentation importante des capacités d'accueil ne peut être examinée indépendamment de la trajectoire de trafic qu'elle rend possible. L'étude socio-économique prévoit 8,1 millions de passagers en 2030, contre 6,56 millions en 2024. Elle indique par ailleurs que le projet est dimensionné pour répondre à un trafic déjà élevé et en croissance.

Or cette progression doit être mise en regard du plafond annoncé de 45 000 mouvements et de l'emport moyen des aéronefs.

La question n'est donc pas seulement de savoir si les infrastructures permettront d'accueillir 45 000 mouvements dans de meilleures conditions. Elle est également de savoir si les capacités créées sont cohérentes avec cette limitation et si elles ne permettent pas, à terme, une croissance supérieure à celle officiellement retenue.

L'expérience historique de l'aéroport montre qu'une extension présentée comme destinée principalement à améliorer l'accueil peut être suivie d'une augmentation importante du trafic. [124]

De plus, les contraintes extérieures relevant de l'approvisionnement pétrolier de l'Europe ainsi que du déploiement des carburants d'aviation durable (SAF) portées à connaissance de Bellova lors de la concertation rendent indispensable que l'évaluation comporte également des scénarios suffisamment transparents permettant d'apprécier les conséquences d'une évolution à la baisse du trafic, notamment à 39 000 mouvements, niveau proche du trafic actuel, et à 32 000 mouvements, niveau demandé par plusieurs collectivités riveraines et qui permettraient aussi à l'aéroport de tenir les objectifs nationaux et locaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

À ce jour, les tests de sensibilité de la VAN-SE portent sur les coûts d'investissement, le SAF et les gains de temps des passagers, mais pas sur une baisse durable du trafic. [67] ; [68] ; [350], [355]

3. Des hypothèses déterminantes pour les émissions qui doivent être davantage justifiées

Une part importante de l'évaluation environnementale repose sur des hypothèses concernant l'évolution de la flotte aérienne, la consommation des appareils, les distances parcourues, les taux d'emport et les facteurs d'émission, que plusieurs contributions ont demandé que ces données soient rendues plus transparentes. [254] ; [264] ; [274]

La trajectoire de flotte retenue dans l'étude prévoit notamment une évolution très importante vers les B737 MAX 10, qui représenteraient dès 2034 une part très majoritaire des mouvements commerciaux. Or les données permettant de justifier cette affectation particulière à Beauvais ne sont pas suffisamment explicitées dans le dossier. Cette hypothèse est loin d'être secondaire : elle influence directement les consommations de carburant et donc les émissions projetées. La même question se pose concernant les facteurs d'émission et les distances de vol retenus dans les calculs. [262]

Il en va de même pour les déplacements routiers. L'utilisation d'une aire d'étude limitée à quelques kilomètres autour de la plateforme peut être adaptée à l'analyse locale de la qualité de l'air, mais elle mérite d'être distinguée de l'évaluation des émissions de GES liées aux distances réellement parcourues par les voyageurs. [264]

L'enjeu n'est donc pas de contester par principe la méthode retenue, mais de permettre de vérifier que les hypothèses déterminantes sont représentatives, cohérentes entre les différentes études et suffisamment documentées.

4. Une trajectoire de décarbonation qui reste dépendante d'hypothèses non garanties

Bellova met en avant son accréditation ACA, l'électrification de certains usages, le photovoltaïque, le raccordement au réseau de chaleur et l'incorporation progressive de carburants d'aviation durables.

Ces mesures peuvent effectivement réduire certaines émissions relevant du fonctionnement de la plateforme, mais elles ne répondent toutefois pas à elles seules à la question des émissions supplémentaires liées à l'augmentation du trafic aérien, et cette distinction est particulièrement importante concernant les SAF.

Les compagnies aériennes elles-mêmes identifient des incertitudes concernant la disponibilité, le coût et le financement des SAF. Incertitudes qui ne peuvent être ignorées par Bellova car elles ont été portées à sa connaissance au cours de la concertation, ou bien via les exigences de la certification ACA. [333], [350], [376]

Bien que l'étude socio-économique teste une hypothèse de SAF moins ambitieuse montrant que la réduction du taux d'incorporation envisagé dégrade fortement le bilan socio-économique, aucune analyse de sensibilité portant sur ces incertitudes n'a été conduite sans que Bellova n'en justifie ce choix. [333] ; [350]

La question n'est donc pas de savoir si une trajectoire de décarbonation existe sur le papier, mais dans quelles conditions elle pourra effectivement être réalisée, à quel coût et avec quelles conséquences éventuelles sur les compagnies, les tarifs et la demande.

La même difficulté apparaît avec l'accréditation ACA. Une démarche de réduction des émissions relevant du périmètre direct de l'aéroport ne suffit pas, à elle seule, à démontrer que la trajectoire globale des émissions associées à l'activité aéroportuaire est compatible avec les objectifs climatiques. D'autant plus lorsque l'étude d'impact conclut que les avions sont à l'origine de 96% des émissions de GES du projet, dont « *L'impact est évalué comme étant fort, direct, permanent et sur le long terme* » selon la formulation même de Bellova.

Cette distinction rejoint la question plus générale du « *champ de responsabilité* » évoqué par Bellova : il est compréhensible que l'exploitant ne puisse décider seul de la politique nationale du transport aérien. Mais les facteurs qu'il ne maîtrise pas directement peuvent néanmoins être déterminants pour apprécier les incidences et la robustesse du projet. [334], [378], [379]

Enfin, les effets climatiques du transport aérien ne se limitent pas au CO₂. Les traînées de condensation constituent un autre effet climatique documenté qui doit être pris en considération

dans l'appréciation globale de l'activité aérienne, notamment l'évaluation de la VAN-SE. [244] ; [391]

5. Une question plus large de cohérence des politiques territoriales

La question du PCAET ne peut être réduite à la seule existence d'une mesure consacrée à l'aéroport. L'Autorité environnementale avait explicitement demandé, dans son cadrage préalable, que soit analysée l'articulation du projet avec les documents de planification, notamment le PCAET. Or Bellova n'a pas produit cette analyse.

Sa réponse s'est d'abord limitée à renvoyer à la mesure 20 du PCAET et aux démarches ACA, soulignant une interprétation extrêmement restrictive de l'application d'un PCAET. Mais l'existence de mesures visant à réduire les émissions de l'aéroport ne répond pas à une autre question essentielle : le développement projeté de l'aéroport est-il compatible avec la trajectoire globale de réduction des émissions fixée par le PCAET ? Les documents du PCAET identifient en effet l'aéroport comme un émetteur significatif, tandis que les éléments produits dans la concertation faisaient apparaître une divergence entre la trajectoire observée et celle fixée par le PCAET. [340] ; [395]

Après que cette analyse a été portée à sa connaissance, Bellova n'a pas apporté d'élément permettant de démontrer cette compatibilité et indique ne pas avoir de remarque complémentaire à formuler. Cette réponse ne permet donc ni de réfuter l'analyse, ni de démontrer la compatibilité du projet avec la trajectoire territoriale.

Mais cette situation soulève une question plus large de cohérence de l'action publique locale. La Communauté d'agglomération du Beauvaisis s'est dotée d'objectifs de transition écologique et Lionel Chiss déclarait, lors de son élection à la présidence de la CAB, que les élus étaient « *responsables en particulier devant les jeunes générations de la terre que nous laisserons à nos enfants* » à travers le PCAET, le schéma des énergies et l'ensemble des politiques contribuant à la transition écologique.

Dans le même temps, ce même président, désormais également président du SMABT, porte le développement de l'aéroport jusqu'au « *1er palier* » de 45 000 mouvements annuels. La CAB étant elle-même copropriétaire de l'aéroport au sein du SMABT, cette situation appelle une clarification des arbitrages entre les différentes politiques publiques portées par les mêmes collectivités.

La question dépasse ainsi le seul PCAET : elle concerne la cohérence entre politique climatique et énergétique, développement économique, tourisme, mobilité, aménagement du territoire et stratégie aéroportuaire. Le projet doit donc être apprécié non seulement au regard de ses bénéfices économiques et de ses mesures de réduction d'impact, mais également au regard de la cohérence globale des choix publics auxquels les collectivités ont elles-mêmes souscrit.

6. Des effets territoriaux, sanitaires et socio-économiques qui doivent être appréciés dans leur ensemble

Les nuisances du projet ne se limitent pas aux émissions de gaz à effet de serre.

L'augmentation de l'activité est susceptible d'accroître le nombre de personnes exposées au bruit et certaines émissions atmosphériques. La question est particulièrement importante dans un territoire déjà concerné par des enjeux de santé environnementale. [68] ;

Et ici, la protection des riverains ne peut par ailleurs être réduite à la seule mesure d'isolation des logements comme semble l'imaginer le nouveau président du SMABT. L'isolation protège principalement l'intérieur des bâtiments. Elle ne protège pas de la même manière la possibilité de profiter d'un jardin, d'une terrasse ou de l'environnement extérieur, alors même que ces

usages sont particulièrement importants dans un territoire rural et que les périodes de plus forte activité aérienne correspondent largement aux périodes où ces espaces sont utilisés.

Une véritable protection des populations suppose donc de considérer non seulement les niveaux d'exposition acoustique calculés, mais également la réalité du cadre de vie et les garanties permettant de limiter l'augmentation de l'exposition.

Et le même principe doit être appliqué aux bénéfices économiques annoncés.

L'étude socio-économique présente une VAN-SE de 4 393,3 M€, mais celle-ci constitue un bilan pour l'ensemble de la collectivité et non le résultat financier de Bellova. Le bilan de l'acteur « *Aéroport Paris-Beauvais* » est de 200,5 M€, tandis que celui des passagers, via les gains de temps, atteint 4 427 M€.

Or, les externalités négatives représentent quand elle environ -1 469 M€ au bilan VAN-SE, principalement au titre du bruit, de la pollution et de l'effet de serre.

Dès lors, sur le périmètre de la VAN-SE, les bénéfices apparaissent très fortement concentrés sur les passagers et l'aéroport, tandis que les principales externalités négatives sont supportées par la collectivité et la puissance publique.

De plus, pour certains effets hors périmètre du bilan VAN-SE, l'étude qualifie de « *retombées majeures* » certains effets sur l'attractivité, le tourisme et l'emploi alors même qu'ils ne sont pas monétarisés. En réponse à une contribution, Bellova reconnaît elle-même que leur ampleur, leur caractère additionnel et leur contribution nette relèvent uniquement de « gains potentiels » non évalués, contredisant les conclusion même du bilan VAN-SE. [355]

Ainsi, l'intérêt général ne peut être réduit à la seule addition des emplois et de la croissance économique.

Comme le souligne Dominique Lazarski dans sa contribution du 15 juillet 2026 « *L'intérêt général ? un changement de paradigme nécessaire !* », l'enjeu consiste précisément à mettre dans le même raisonnement les bénéfices économiques, la santé publique, la qualité de vie, les écosystèmes et la stabilité climatique. [134]

7. Un déroulé de la concertation et de la consultation qui interroge

Enfin, le déroulement de la concertation puis de la présente consultation soulève lui-même une question sur les conditions dans lesquelles le public a pu apprécier le projet. Les garants de la CNDP ont relevé plusieurs limites concernant la continuité de l'information, l'alimentation des supports du public et le traitement de certaines interrogations structurantes, allant jusqu'à considérer que la concertation avait davantage relevé de l'information que de la concertation. Deux courriers citoyens dénonçant ces écarts et demandant des modifications ont d'ailleurs été transmis à Bellova début décembre 2025, qui n'a pas donné suite.

Cette difficulté tient également à un glissement dans la manière dont Bellova a progressivement présenté la portée de la concertation. Son caractère « *volontaire* » et « *très en amont* » était initialement présenté comme permettant au public d'influer sur le projet, les contributions devant « *orienter et enrichir les études ultérieures* ». Mais ce même caractère volontaire et l'état d'avancement du projet ont ensuite été invoqués pour expliquer que certaines questions ne pouvaient pas encore recevoir de réponse. Or la question posée n'était pas nécessairement d'obtenir immédiatement des réponses techniques définitives, mais de savoir comment les interrogations soulevées seraient prises en compte dans les études à venir.

Le déroulement de certains échanges illustre cette difficulté : une question posée sur le site de la concertation est restée sans réponse ; après l'avoir renouvelée lors d'une réunion publique, il a été proposé d'adresser directement un courriel à Bellova ; après l'envoi de celui-ci, il a finalement été demandé de reformuler la question sur le site de la concertation, où elle avait

pourtant déjà été déposée. Ce renvoi successif entre les différents canaux n'a ainsi pas permis d'établir comment la question soulevée avait été prise en compte dans la suite des études.

Cette difficulté se retrouve aussi dans le traitement du Dossier des Enseignements et des Engagements. Des demandes de correction et de restitution plus fidèle des contributions (notamment sur le bruit, le PCAET, les SAF ou l'approvisionnement en pétrole) ont été formulées en décembre 2025, notamment concernant les pièces jointes, les omissions et la manière dont les enseignements de la concertation étaient construits. Bellova a reconnu certaines omissions matérielles et annoncé leur correction, mais n'a pas répondu sur le fond aux interrogations relatives à la manière dont les contributions avaient effectivement orienté les études ultérieures. Le constat d'un décalage entre la richesse des échanges et leur restitution dans le DEE ne repose d'ailleurs pas uniquement sur l'analyse de l'ADERA : les garants de la CNDP ont eux-mêmes relevé un traitement partiel de certaines interrogations structurantes et considéré que le DEE donnait le sentiment que la concertation avait davantage relevé de l'information que de la concertation.

Cette difficulté est d'autant plus importante que des éléments susceptibles de modifier l'appréciation du projet sont apparus ou ont été précisés au cours de la procédure, notamment l'existence d'une seconde phase permettant de porter la capacité à 53 000 mouvements, qui n'avait pas été présentée de manière explicite lors de la concertation. Le public ne peut en effet se prononcer pleinement que sur la base d'une information complète, actualisée et cohérente avec les éléments désormais disponibles.

Cette succession de phases, de documents et de réponses parfois tardives pose donc une question plus générale : les conditions de la procédure ont-elles réellement permis au public d'apprécier le projet dans son périmètre et avec l'ensemble des informations aujourd'hui disponibles ? Cette question mérite d'être prise en compte dans l'appréciation de la qualité de la présente consultation.

Conclusion et demandes

En l'état, les éléments réunis au cours de la consultation ne permettent pas de considérer comme suffisamment établies la limitation durable du trafic, la robustesse de certaines hypothèses environnementales, la cohérence de la trajectoire climatique du projet et la répartition de ses bénéfices et de ses coûts entre les différents acteurs.

L'ADERA demande donc, à minima :

- la communication de tout document établissant de manière juridiquement opposable la limitation à 45 000 mouvements annuels, ainsi que sa durée et ses modalités de contrôle ;
- la clarification de la portée de la seconde phase prévue par l'annexe 7 du contrat de concession, et de son articulation avec le projet actuellement soumis à consultation ;
- une analyse de sensibilité du projet à plusieurs niveaux de trafic, notamment 45 000, 39 000 et 32 000 mouvements annuels ;
- la communication de la rentabilité financière du concessionnaire selon ces différents scénarios, ainsi que du niveau de trafic nécessaire à l'atteinte de son équilibre économique ;
- la clarification de la répartition du risque économique entre Bellova, ses investisseurs, le SMABT et les collectivités qui le composent en cas de trafic inférieur aux prévisions (clause de désolidarisation ?) ;
- la communication des principales hypothèses utilisées pour le calcul des émissions aériennes, notamment les distances de vol, facteurs d'émission, taux d'emport, consommations et trajectoires de flotte ;

- une analyse approfondie des retombées touristiques attribuables à l'activité de l'aéroport sur le Beauvaisis et, plus largement, sur l'Oise, en distinguant les effets de l'activité actuelle de ceux qui seraient réellement additionnels du fait du projet (en mobilisant plus que les quatre valeurs présentées dans le dossier, comme par exemple l'ensemble des données disponibles auprès d'Oise Tourisme ainsi que des enquêtes auprès des professionnels directement concernés : établissements hôteliers, loueurs de meublés touristiques, taxis, sociétés de location de véhicules et autres acteurs de la chaîne touristique, ...) ;
- des analyses de sensibilité carbone et VAN-SE plus complètes portant sur les hypothèses de décarbonation, intégrant notamment les incertitudes concernant l'approvisionnement pétrolier de l'Europe et la disponibilité et le coût des SAF et carburant fossiles, mais également l'exposition des compagnies aériennes au risques économiques liés à la décarbonation (coût des quotas carbone, pénalités carbone) ;
- puisque Bellova considère de sa responsabilité via la contractualisation le taux d'incorporation de 20% de SAF en 2035, une analyse présentant les sites existants ainsi que les projets en cours ou annoncés susceptibles d'assurer l'approvisionnement de la plateforme en SAF, ainsi que la quantification des matières premières (huiles usagées, maïs, paille, fourrage, lisiers, électricité décarbonée, ...) nécessaires à l'atteinte de ce niveau contractuel ;
- une analyse explicite de la cohérence de la trajectoire du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis et les trajectoires nationales de décarbonation ;
- que soit explicitée la cohérence entre, d'une part, les objectifs de transition écologique et de réduction des émissions portés par la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis et, d'autre part, les décisions prises au sein du SMABT en faveur du développement de l'aéroport, afin que cette cohérence (ou, le cas échéant, la justification des arbitrages assumés entre ces différentes politiques publiques) puisse être appréciée dans le cadre de la présente procédure ;
- la prise en compte des évolutions envisagées pour la desserte routière de l'aéroport, notamment dans le cadre de l'étude relative à un éventuel raccordement à l'A16, dans l'appréciation des incidences cumulées du projet ; [263] ; [273] ; [324]
- une appréciation globale des effets sanitaires, acoustiques, atmosphériques et climatiques, ne se limitant pas aux mesures de réduction mises en œuvre par l'exploitant ;
- une présentation équilibrée des bénéfices et des coûts du projet, distinguant clairement les effets démontrés, les effets seulement qualitatifs, les effets additionnels et ceux qui restent à établir ; [355]
- enfin, que Bellova mette à jour sa communication publique en présentant explicitement tout élément nouveau susceptible de nuancer ou de contredire les affirmations déjà communiquées au public ou aux élus, afin que l'information diffusée jusqu'au terme de la procédure reflète l'ensemble des résultats et non les seuls éléments favorables au projet (Par exemple, la réponse déjà formulée par Bellova à la contribution 355 et remettant explicitement en cause les conclusions du bilan socio-économique).

En définitive, les échanges intervenus pendant la consultation font apparaître une double question centrale.

Premièrement : le projet est-il suffisamment encadré pour que les capacités supplémentaires qu'il crée ne conduisent pas, à terme, à une croissance du trafic et des incidences supérieure à celle aujourd'hui présentée ? Cette question est particulièrement importante pour les riverains

qui considèrent que les nuisances actuelles ont déjà atteint, voire dépassé, un niveau acceptable. La capacité créée par le projet pourrait en effet constituer, à terme, un facteur permettant une nouvelle progression du trafic au-delà de la trajectoire aujourd'hui affichée.

Deuxièmement : le projet est-il suffisamment robuste pour faire face à une trajectoire de trafic inférieure aux hypothèses retenues ? Les incertitudes relatives au prix et à la disponibilité des carburants, à la montée en puissance des SAF, aux contraintes de décarbonation du transport aérien et à l'évolution de la demande peuvent également conduire à une activité inférieure à celle projetée. Dans ce cas, il convient de déterminer quelles seraient les conséquences économiques pour l'aéroport et, surtout, qui supporterait le risque correspondant si les recettes attendues n'étaient pas au rendez-vous.

Ces deux scénarios doivent pouvoir être examinés conjointement : celui d'un trafic supérieur à la trajectoire annoncée, avec des incidences environnementales et sanitaires accrues, et celui d'un trafic inférieur, avec un risque économique accru pour l'exploitation et potentiellement, selon les dispositions de la concession, pour les collectivités.

Le dossier présente aujourd'hui surtout la trajectoire centrale comme si elle constituait le scénario de référence suffisamment robuste. Or la véritable robustesse d'un projet consiste précisément à examiner ce qui se passe lorsqu'il s'en écarte, dans un sens comme dans l'autre.

Faute de garanties opposables et d'une démonstration suffisamment complète sur ces différents points, je considère que le projet ne présente pas, en l'état, les garanties nécessaires pour être autorisé.

Avec nos salutations distinguées,

Pour l'ADERA, sa présidente
Claire Olivier