

BILAN DE LA CONCERTATION

Sur l'aéroport de Paris-Beauvais à l'horizon 2030

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Nom du projet

Aéroport Paris-Beauvais

Horizon 2030

Dates de la concertation

Du 12 mai au 13 juillet 2025

Noms de la garante et du garant désignés par la CNDP

Claude Brévan – Roland Peylet

Date de remise du rapport, le 30 juillet 2025



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	2
Synthèse pour les décideurs et pour le public	4
Les enseignements clefs de la concertation	4
Les principales demandes de précisions et recommandations	4
Introduction	5
Le projet objet de la concertation	5
La saisine de la CNDP	7
Garantir le droit à l'information et à la participation	7
Le travail préparatoire de la garante et du garant	8
Les résultats de l'étude de contexte	8
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	10
Avis sur le déroulement de la concertation	11
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	11
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	12
Synthèse des arguments exprimés	14
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	14
Évolution du projet résultant de la concertation	19
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	19
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	20
Recommandations de la garante et du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	20
Liste des annexes	21

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par la garante et le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par ceux-ci dans sa version finale le 30 juillet 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du code de l'Environnement) : <https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr>.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

Un malentendu entre citoyens et maître d'ouvrage sur la portée de la concertation a été constaté tout au long de celle-ci, la majorité des participants voulant débattre de l'opportunité d'une croissance de l'aéroport alors que le concessionnaire souhaitait échanger sur les modalités de réalisation du projet, considérant que le contrat de concession signé avec le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé avait validé le principe de l'opportunité.

Cela explique que la grande majorité des participants n'aient montré aucun intérêt pour les travaux envisagés pour le projet et ne se soient intéressés qu'à l'évolution du trafic aérien et à ses nuisances potentielles.

Les améliorations apportées au fonctionnement de l'aéroport qu'il s'agisse des usagers ou des aéronefs n'ont quasiment pas mobilisé sauf quand elles permettaient une augmentation de la capacité d'accueil de l'aéroport. Pour de nombreux participants, la réduction des nuisances sonores liée à une flotte aérienne renouvelée et moins bruyante sera annulée par l'augmentation du nombre de vols. Quant aux nuisances issues de la pollution atmosphérique, la perspective du recours à de nouveaux carburants est apparue comme trop lointaine et incertaine pour être prise en compte. Les participants considèrent que, quoi que puisse faire le concessionnaire, une croissance du trafic ne peut qu'aggraver la situation.

Il ressort assez clairement des attentes exprimées par le public présent que celles-ci portent d'abord sur une amélioration de la situation actuelle jugée limite notamment en ce qui concerne le bruit. « Vous faites beaucoup pour les passagers mais pour nous, que faites-vous ? » a-t-on pu entendre.

Nous avons constaté que très peu de personnes demandaient la disparition de l'aéroport et essentiellement dans des contributions en ligne. Plusieurs ont exprimé en revanche, aussi bien en ligne qu'en réunion, le souhait d'un retour à 32 000 mouvements, demande présente en particulier sur une pétition signée par plusieurs centaines d'habitants de la commune du Mont Saint-Adrien.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et recommandations

- 1. En cas de poursuite du projet, tenir régulièrement informés les publics sur la mise en œuvre du projet et ses évolutions*
- 2. Préciser plus clairement la portée du chiffre de 45 000 mouvements : plafond volontaire ou objectif dont seules des contraintes techniques empêcheraient le dépassement*
- 3. Confirmer les décisions relatives aux études complémentaires annoncées et préciser leur contenu*
- 4. Communiquer sur les études menées au fur et à mesure de leur réalisation, à commencer par l'étude d'impact à travers un comité de suivi, et sur les mesures susceptibles d'en résulter*

5. Examiner l'éventualité d'un allongement du couvre-feu et informer le public des choix réalisés
6. Engager à l'initiative des autorités compétentes un suivi sanitaire des populations les plus exposées
7. Actualiser le Plan d'exposition au bruit et le Plan de gêne sonore

Introduction

Le projet objet de la concertation

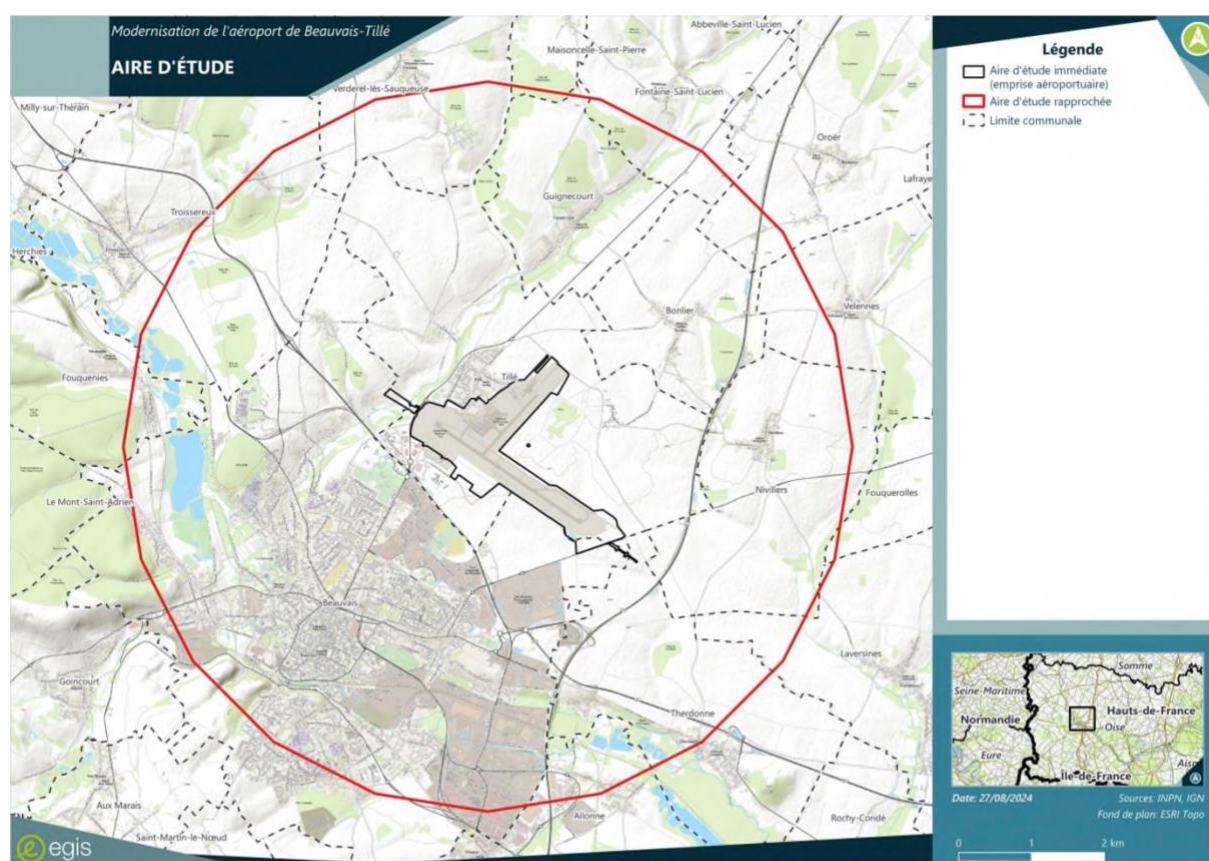


Figure 3 : Localisation du projet

L'aéroport de Beauvais-Tillé, dont l'appellation commerciale est « aéroport Paris-Beauvais », est propriété du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) qui réunit la communauté d'agglomération du Beauvaisis, le département de l'Oise et la région des Hauts-de-France. Le syndicat est l'autorité délégante. Il a fixé le cahier des charges de la consultation ayant abouti au choix du concessionnaire, la société Bellova¹. Le projet est un des éléments de la mise en œuvre du contrat de concession, lequel comporte, au-delà de cette première phase, une clause dite de revoyure dont l'activation est nécessaire pour la mise en œuvre éventuelle d'une nouvelle phase ultérieure.

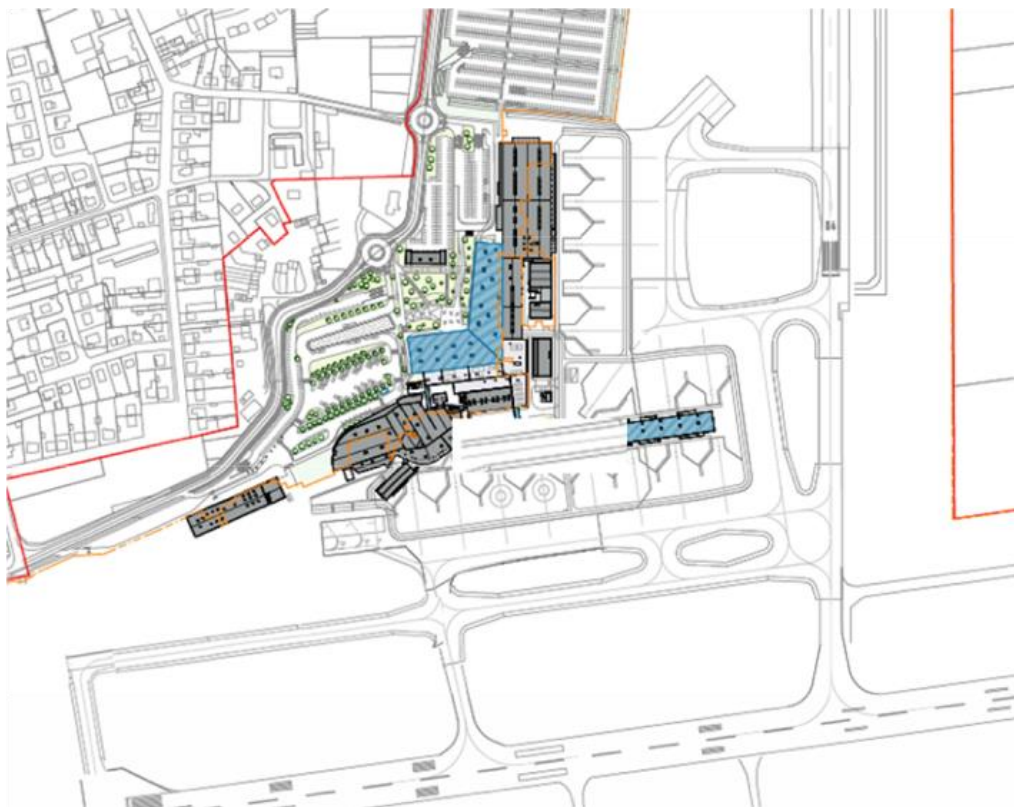
¹ Société de projet constituée par le groupement dont l'offre a été retenue à l'issue de la consultation, ayant pour objet l'exploitation et le développement de l'aéroport.

La société Bellova, concessionnaire depuis le 1er octobre 2024, pour une durée de trente ans, a engagé un projet dit de modernisation de cet aéroport.

L'aéroport n'appartenant pas à la catégorie A, le projet ne relève pas des dispositions de l'article L. 121-8 du code de l'environnement mais, étant assujéti à une évaluation environnementale, peut donner lieu en application du 2° de l'article L. 121-15-1 du même code à une concertation préalable avec ou sans garant. En application du I de l'article L. 121-17, le maître d'ouvrage a pris l'initiative d'organiser une telle concertation préalable en choisissant de recourir aux modalités définies à l'article L. 121-16-1, c'est à dire avec garant désigné par la CNDP, la concertation se pliant aux principes énoncés à l'article L. 121-16.

Les objectifs du projet sont de mettre les infrastructures aéroportuaires en adéquation avec l'évolution du trafic de passagers quant à la sécurité des flux de piétons, de véhicules publics, de véhicules d'exploitation et d'aéronefs et de rétablir un niveau de qualité de service à la hauteur des standards internationaux pour faire face aux besoins actuels.

Pour répondre à ces objectifs le projet, d'un coût d'environ 180 M€, comprend un programme d'investissements ambitieux permettant de doter l'aéroport des capacités nécessaires à l'absorption d'un trafic en augmentation et d'améliorer la qualité de service rendue aux utilisateurs de la plate-forme en tendant vers le niveau IATA « Optimum », accompagné d'une stratégie d'innovation, de décarbonation et de sobriété énergétique se voulant conforme aux exigences législatives et territoriales.



Le projet ne déborde pas de la plateforme aéroportuaire sauf pour l'extension des parkings sur des emprises déjà utilisées par l'aéroport et propriété du SMABT.

Les études nécessaires à l'obtention des autorisations administratives nécessaires – permis de construire et autorisation environnementale – avaient été engagées dès avant le début de la concertation, à commencer par l'étude d'impact.

Le projet se veut calibré pour un trafic de 45 000 mouvements avec une capacité d'accueil de 8 à 9 millions de passagers à l'horizon 2033 (contre actuellement plus de 39 000 mouvements et un peu plus de 6,5 millions de passagers).

Le calendrier prévisionnel envisagé par le maître d'ouvrage est le suivant :

- concertation publique préalable : mai - juillet 2025 ;
- dépôt des dossiers de demande d'autorisation (autorisation environnementale et permis de construire) : fin 2025 ;
- délivrance des autorisations et enquête publique : 2026.

Ce calendrier devant permettre un planning de travaux, tenant compte des besoins de continuité d'exploitation de l'aéroport, en plusieurs phases :

- démarrage des travaux : fin 2026 ;
- mise en service des premiers parkings : mai 2027 ;
- mise en service de la nouvelle gare routière déplacée : mai 2027 ;
- achèvement des taxiways et des postes avions : septembre 2028 ;
- achèvement du nouveau bâtiment de jonction des terminaux et de la nouvelle jetée d'embarquement : mai 2029.

La saisine de la CNDP

• Contexte de la concertation

Le processus participatif fait suite à la conclusion, entre le SMABT et la société Bellova, d'un contrat de concession d'une durée de trente ans et marque le début de la réalisation des investissements mis à la charge du nouveau concessionnaire. Celui-ci a conclu pour en assurer le financement, un accord avec un pool bancaire, un minimum de développement étant nécessaire pour faire face à ces charges. De nombreux participants n'auront de cesse d'interroger les élus sur la portée de ce contrat de concession au regard notamment du développement du trafic. Trois associations ont demandé au juge administratif d'en prononcer l'annulation.

Un seul scénario était sur la table. Les modifications susceptibles d'être apportées au projet, outre l'option zéro, pouvaient concerner seulement certains de ses aspects comme le plan de circulation aux abords de la plateforme, les parkings, l'aménagement éventuel d'ouvrages de protection, l'importance des aménagements destinés à faciliter et rendre plus sécurisée la circulation des aéronefs et des passagers.

• Décision d'organiser une concertation

La société Bellova ayant sollicité la désignation d'un garant pour la concertation préalable sur le projet de modernisation de l'aéroport, dont elle a pris l'initiative en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement, la CNDP a désigné, lors de sa séance plénière du 5 mars 2025, Madame Claude Brévan et Monsieur Roland Peylet comme respectivement garante et garant de cette concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

Selon l'article 7 de la charte de l'environnement : « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* » -.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission de la garante et du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un garant ou une garante est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, la garante et le garant ont été appelés à être d'une façon générale particulièrement attentifs au respect des principes fondamentaux de la participation. Ils avaient notamment pour mission d'aller à la rencontre de tous les acteurs et actrices concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il était souhaitable de soumettre à la concertation, d'accompagner et de guider le maître d'ouvrage dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public et de veiller à ce que le public soit informé de manière transparente et intelligible et puisse être entendu sur les conséquences de la mise à niveau des infrastructures et sur l'augmentation envisageable du trafic aérien. Il leur a été demandé enfin de faire des préconisations précises en prévoyant une durée de concertation conforme aux standards de la CNDP et de proposer la méthodologie de concertation la plus appropriée.

Le travail préparatoire de la garante et du garant

Les résultats de l'étude de contexte

Le territoire concerné est celui des communes impactées à un titre ou un autre par les nuisances ou bénéficiaires des retombées économiques, faisant partie de la communauté d'agglomération du Beauvaisis dont les communes les plus éloignées de Beauvais et de Tillé ne portent pas cependant un égal intérêt au sujet.

Les élus de ces communes peuvent être regardés comme ayant été informés du projet, lequel a donné lieu à une réunion d'information d'une partie d'entre elles en juin 2024. Ils le sont à tout le moins du contrat de concession qui a donné lieu à délibération et vote au sein du syndicat mixte et pour l'annulation duquel un recours dont plusieurs journaux nationaux se sont fait l'écho a été formé, on l'a dit, par des associations.

Le grand public a pu recevoir des informations de la part des associations de défense à l'occasion de réunions publiques organisées en 2024 par celles-ci. Pour autant on ne peut tenir pour acquis qu'à part les membres de celles-ci, tout le grand public ait été préalablement informé, avant démarrage de la concertation, du contenu du projet., voire de son existence même.

Au premier rang des acteurs se tient bien sûr le SMABT, dont sont membres les collectivités territoriales concernées.

Viennent ensuite les utilisateurs de la plateforme aérienne, à commencer par les compagnies aériennes, la principale et la plus importante étant Ryan Air (plus de 80 % du trafic).

Parmi les utilisateurs, les commerces et services implantés sur la plateforme, les agriculteurs titulaires de baux précaires sur une partie de celle-ci, les aéroclubs, les usagers en transit.

La liaison Beauvais-Paris par car est partie intégrante de la concession.

Plus ou moins éloignés sont les bénéficiaires des retombées économiques : personnel de l'aéroport, autres personnes titulaires d'emplois générés indirectement du fait de sa présence, entreprises dont l'activité est liée à celle de l'aéroport.

Les parties prenantes les plus nombreuses, clientèle de l'aéroport mise à part, sont les riverains qui subissent à des degrés divers les nuisances générées par la plateforme (bruit et pollution de l'air surtout mais aussi, principalement dans la commune de Tillé, surcroît de circulation automobile et stationnement sauvage), sans oublier les associations créés par ceux-ci ou dont ils sont adhérents, essentiellement trois (Sauvez le Beauvaisis, ADERA, Notre affaire à tous).

Après que des contacts approfondis ont eu lieu avec le maître d'ouvrage, avec notamment une visite sur place des installations de l'aéroport, de nombreux acteurs ont été rencontrés par les garants au cours de plusieurs entretiens auxquels vingt-neuf personnes ont participé : élus de communes subissant les nuisances, maire de Beauvais, présidente du SMABT, président de la CCI de l'Oise, direction de l'aviation civile à ses divers échelons, directrice de cabinet du préfet de l'Oise, associations de défense des riverains.

Malheureusement la totalité des acteurs n'a pu l'être avant que ne débute la concertation du fait du court délai qui a précédé la première réunion publique.

Certaines des questions abordées lors des rencontres n'ont pas été reprises par la suite, en tous cas pas avec le même niveau de priorité, au cours des débats.

Le recours contentieux dirigé, ainsi qu'il a été dit, contre le contrat de concession en ce qu'il prévoit un développement du trafic jugé incompatible avec les engagements du pays en matière de lutte contre les gaz à effet de serre, était annonciateur des positions à l'égard du projet de nombre d'acteurs opposés à ce développement et partant, au projet dont aucun élément n'est véritablement consensuel, pas même les mesures annoncées concernant l'amélioration supposée du plan de circulation dans Tillé qui ne satisfait pas la maire a-t-elle déclaré au garant.

Plusieurs manifestations publiques dirigées contre la concession avaient eu lieu précédemment.

Les élus du SMABT ne sont pas visiblement unanimement favorables.

L'État se déclare neutre. La DGAC, non responsable de l'aéroport mais comptable du respect de la sécurité du transport aérien et, au niveau national, du respect des objectifs touchant la protection de l'environnement, se dit cependant sensible aux éléments du projet de nature, selon elle, à améliorer la sécurité des vols.

Les associations et plus largement les riverains ont pour demande principale que le trafic ne croisse pas voire diminue, certains se référant à la valeur de 32 000 mouvements par an figurant dans le plan d'exposition au bruit. Ils sont, sans surprise, favorables à une extension de la durée du couvre-feu nocturne.

Les milieux économiques en revanche montrent des marques d'intérêt.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Le maître d'ouvrage, assisté par son prestataire en concertation, dont des représentants ont d'ailleurs animé les réunions publiques et les ateliers thématiques, avait dès avant les premiers échanges à ce sujet avec la garante et le garant, préparé des propositions quant à l'organisation de la concertation, répondant par avance à certaines préoccupations relatives notamment à la nature et aux lieux à retenir pour les manifestations, à proximité des habitants impactés par les nuisances.

La garante et le garant ont insisté sur plusieurs points :

- l'intitulé du projet objet de la concertation, l'appellation « modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais » leur ayant paru partiel dans la mesure où la modernisation souhaitée ne se concevait pas sans un certain développement du trafic ;
- la présence nécessaire de parties prenantes telles que la direction générale de l'aviation civile ;
- la période de concertation, d'une durée souhaitable de deux mois sans trop empiéter sur la période estivale avec par conséquent un démarrage aussi tôt que possible en mai ;
- l'intérêt d'avoir trois réunions publiques, en ouverture et en clôture mais aussi à mi-parcours ;
- l'existence, parmi les ateliers thématiques d'un atelier dit de controverses permettant de donner pleinement la parole à plusieurs parties prenantes ;
- l'organisation de quelques débats mobiles sur des lieux de passage d'un public nombreux non présent a priori dans les réunions ;
- Certains aspects de la structure proposée pour le dossier du maître d'ouvrage ;
- La fourniture du maximum d'informations disponibles.

Il a été par ailleurs suggéré de préciser dans la mesure du possible ce que pourraient être la nature et le montant des investissements nécessaires sans développement du trafic.

- La prise en compte des recommandations par les responsables du projet

Le calendrier de la concertation, d'une durée de deux mois, a été fixé du 12 mai au 13 juillet inclus.

L'intitulé du projet finalement proposé par le maître d'ouvrage est : « Aéroport Paris-Beauvais – Horizon 2030 ». Le projet n'en a pas moins été présenté lors des réunions et ateliers publics comme « projet de modernisation ». Pour autant modernisation et développement n'ont jamais été séparés, l'un n'allant pas sans l'autre pour le maître d'ouvrage comme du reste pour les opposants craignant que toute amélioration de la situation ouvre la porte à une augmentation du trafic.

L'organisation mise en place a comporté trois réunions publiques – au début, avant la fin et vers le milieu –, trois ateliers thématiques – deux consacrés aux deux principales questions en présence liées respectivement à l'économie et aux enjeux environnementaux de toute sorte et un qualifié d'atelier de controverses –, une présence avec stand une matinée de marché à Beauvais et sur l'esplanade de l'aéroport.

Des registres destinés au recueil de questions ou d'avis exprimés par écrit ont été placés dans les mairies de Bailleul-sur-Thérain, Beauvais, Bresles, Laversines, Savignies et Tillé.

Un site internet dédié au projet a été créé avec possibilité d'y déposer des contributions avec ou sans pièces jointes et des cahiers d'acteur. Sa conception a rendu malheureusement malaisée la façon de répondre aux questions pouvant être contenues dans des contributions. Des difficultés à déposer une contribution sur le site ont été signalées l'avant-dernier jour de la concertation, dues à un afflux de contributions – près de 200 - les dernières 48 heures. Elles furent résolues plus de 24 heures avant la fin de la concertation.

Le dispositif de concertation en résumé

Affichage dans les mairies autour de l'aéroport et présence d'un registre dans certaines de celles-ci

Communiqué de presse lors du lancement, diffusion de flyers indiquant le calendrier de la concertation, affichage dans les mairies et au SMABT, affichage dynamique dans Beauvais, communication sur le site internet de l'agglomération

3 réunions publiques en trois lieux différents

3 ateliers thématiques en un lieu distinct de ceux des réunions publiques

2 débats mobiles, l'un au marché de Beauvais, l'autre sur l'esplanade de l'aéroport

1 site Internet affichant la documentation nécessaire et offrant la possibilité de publier des contributions avec ou sans pièces jointes et des cahiers d'acteur et de poser des questions sur une « foire aux questions » (FAQ)

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Sur le projet stricto sensu, sur la nature des décisions à venir et sur les acteurs intervenant pour la prise de ces décisions, le public a pu disposer d'informations claires et complètes.

Dès lors en revanche où les perspectives de développement du trafic aérien sous-tendant le projet ont constitué le gros des préoccupations exprimées par le public et la principale source des oppositions, une présentation plus développée des conditions dans lesquelles a été conclu le contrat de concession, dont le contenu est déterminant à cet égard, aurait été plus que souhaitable, ce que seule aurait pu faire de manière complète une autorité politique². Le directeur du SMABT, très présent, n'a pu que dans une certaine mesure répondre aux questions posées à ce sujet. Ce manque s'en est fait sentir tout au long de la concertation, d'autant que le caractère confidentiel, en toute légalité, des annexes au contrat de concession, dénoncé par certains, ne permet pas d'avoir connaissance de l'intégralité de ce contrat.

A été mise en cause par ailleurs la sincérité des analyses présentées par le porteur de projet en ce qui concerne les impacts environnementaux du projet en matière surtout d'émission de gaz à effet de serre, notamment par les avions en vol, et du respect des accords de Paris à ce propos. Il ne nous appartient pas de statuer dans ce genre de désaccord entre experts, qu'il appartient aux seuls scientifiques de trancher. Nous nous contentons d'observer que la parole a été donnée à chacun en la matière.

Le dossier du maître d'ouvrage, suffisamment compréhensible et accompagné d'une synthèse, était et est toujours accessible sur le site de la concertation où il a été mis en ligne dans un délai raisonnable

² Un élu du SMABT a bien participé à deux réunions mais sans s'exprimer sur ce point.

avant le début de celle-ci si l'on tient compte de ce qu'une large partie du public le plus concerné était assez avertie des questions qui se posent.

Ont été également mis en ligne trois documents complémentaires : le rapport 2025 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), une étude de 2019 de l'Observatoire des retombées socio-économiques de l'aéroport de Beauvais-Tillé (ORSEA) publiée par le SMABT et une conférence de presse de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) sur la sociologie du passager aérien et les usages et la perception de l'avion qui a été publiée pendant le déroulement de la concertation en juin 2025.

Les documents de présentation du projet et d'information sur les sujets abordés présentés par le responsable du projet lors des réunions successives ont également été mises en ligne après chacune de ces réunions, avant que n'en soient produits les comptes rendus.

Ont été de la même façon mis à disposition du public les supports de présentation d'analyses exposées lors des réunions et ateliers par d'autres intervenants que le responsable de projet, notamment celle d'un expert indépendant choisi par l'association ADERA, le professeur Florian Simatos d'ISAE-SUPAERO, sur l'impact climatique de l'aviation et les leviers de décarbonation, et celle de la présidente de cette association, Mme Dominique Lazarski, sur le thème de la santé et du bruit des avions, s'exprimant au nom de l'organisation « Halte au tarmac » formée par cette association avec deux autres.

Il n'a pas été signalé de problème d'inadéquation du dossier au public concerné. L'information était, on l'a dit, claire, transparente, complète sur le projet stricto-sensu. Elle a malheureusement été très faible, en la quasi-absence des élus, sur le choix des hypothèses ayant conduit au contrat de concession finalement conclu, hypothèses pourtant déterminantes quant aux perspectives de développement en fonction desquelles le projet a pu être conçu.

En dehors de la présence aux réunions, faible comme nous allons le voir pour ce qui a concerné les ateliers, disposer d'internet était préférable pour accéder commodément à l'ensemble des informations mais il n'a pas été enregistré de plainte relative à un défaut d'accès.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

- La mobilisation du public

La participation aux trois ateliers est restée modeste. Elle fut beaucoup plus marquée aux réunions publiques, plus particulièrement celles d'ouverture et de clôture. Les organisations d'opposants ont été présentes à l'ensemble de ces manifestations.

La faiblesses de la participation aux ateliers pourtant ouverts à tous sans inscription préalable et dont les thèmes paraissaient de nature à attirer les personnes intéressées, en particulier le thème des enjeux environnementaux au cœur de la grande majorité des interventions, s'explique peut-être par une relative modestie de la publicité donnée aux réunions bien qu'annoncées sur le site, par flyers et à la fin de celles qui précédaient, et surtout sans doute par le fait qu'une inscription préalable a été crue nécessaire par certains en dépit des dénégations faites à ce sujet.

Il ne semble pas que la volonté de présence en plusieurs lieux impactés par les effets du développement aéroportuaire ait contribué à desservir l'objectif, les quatre communes retenues (et ayant accepté d'accueillir la concertation publique, certaines ayant refusé), étant relativement proches de l'aéroport et très accessibles, par des moyens de transport individuels il est vrai.

Les questions relatives à l'aéroport s'annonçant plutôt mobilisatrices dans tout son environnement, une participation réduite ne pouvait être anticipée. Les contacts avec le public auxquels a pu donner lieu la présence du porteur de projet pour répondre aux questions sur le marché de Beauvais une

matinée et sur l'esplanade de l'aéroport une autre, sont restés quantitativement limités alors qu'une manifestation hostile au projet a réuni une centaine de personnes un samedi.

La durée de concertation prévue, de deux mois, nous semble avoir été satisfaisante, étant rappelé que l'obligation de participation du public demeure au-delà de cette durée et ce jusqu'à l'enquête publique. Nous ne pensons pas qu'une durée de concertation plus longue aurait permis de réunir davantage d'arguments en faveur ou en défaveur du projet, ceux énoncés étant, sans nier leur intérêt intrinsèque, assez répétitifs mis à part quelques développements conséquents, reproduits sur le site parmi des contributions et les cahiers d'acteur, portant en particulier sur l'analyse contradictoire du problème des émissions de gaz à effet de serre. Le débordement sur la première quinzaine de juillet ne paraît pas avoir porté à conséquence en tous cas sur la présence à la dernière réunion publique et sur la vigueur de participation sur le site, active jusqu'au bout malgré les difficultés de connexion déjà signalées dont plusieurs personnes se sont plaintes l'avant-dernier jour, corrigées le dernier.

Outre cette petite difficulté de dernière minute, on a pu reprocher au site participatif une relative rigidité dans la mesure où les réponses aux questions pouvant être contenues dans les contributions ne pouvaient être publiées à proximité. Pour autant, ce site est resté assez fréquenté tout au long de la concertation avec une augmentation sensible les derniers jours.

- Les dispositifs d'échanges

Le maître d'ouvrage s'est voulu le plus transparent possible durant la concertation, insuffisamment pour certains participants qui lui ont reproché de dissimuler des informations relatives au contrat de concession, protégées cependant par le secret des affaires, et de produire des données contestables sur certains des enjeux en particulier environnementaux. Au moins le débat contradictoire était-il ouvert sur ces questions.

Il semble avoir répondu à l'ensemble des questions exprimées, que ce soit en ligne ou lors des réunions, et nous a paru sincère dans ses propos contrairement à l'avis des participants aux réunions d'ouverture et de clôture l'accusant de mensonge.

Bien que les formats proposés, notamment l'atelier dit de controverses, paraissaient promettre des échanges fructueux, il est malheureusement difficile de parler de véritable échange d'arguments, chacun restant sur ses positions. Le débat a ainsi pris souvent l'apparence d'un dialogue de sourds. D'autant que, ainsi qu'il a été dit, la présence de tous les décideurs publics n'a pas été toujours aussi assurée qu'il aurait été souhaitable, même s'il faut saluer celle des représentants du maître d'ouvrage bien sûr mais aussi de l'État – préfecture, DGAC, agence régionale de santé – et des services du syndicat mixte.

Néanmoins le maître d'ouvrage, ainsi qu'il l'a exprimé lors de la dernière réunion, s'est saisi de plusieurs questions apparues au cours de la concertation. Les garants lui proposeront, au-delà, quelques recommandations supplémentaires.

Quelques chiffres clefs de la concertation

De l'ordre de 650 participants aux rencontres

662 visiteurs actifs sur le site internet qui a reçu 3650 visites

584 contributions en ligne, 24 questions fréquentes en ligne, 20 contributions écrites, l'un des registres ayant disparu

12 cahiers d'acteurs remplis

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Les citoyens disposaient de divers moyens pour faire connaître leurs positions et leurs interrogations sur le projet de modernisation de l'aéroport de BEAUVAIS-TILLE : les réunions générales, les ateliers thématiques, le site internet dédié, les registres mis en place dans les mairies des communes les plus concernées, des débats mobiles dans des lieux fréquentés.

Ce dernier moyen n'a pas été utilisé, à l'inverse du site internet sur lequel près de 600 contributions, avis ou questions ont été déposés. La participation aux diverses réunions a été assez faible (et donc les prises de parole limitées) à l'exception des réunions d'ouverture et de clôture de la concertation qui ont été le cadre d'interventions très affirmées n'appelant pas de réponses.

Sur le site comme en réunion, les positions et argumentations n'ont pas varié tout au long des deux mois de concertation et nous avons noté que les propos des personnes opposées au projet étaient de plus en plus détaillés et virulents au cours de cette période.

- Deux familles d'arguments

Il ressort de l'analyse des différentes interventions et contributions une différence sensible entre les sujets majoritairement abordés en réunion et sur le site, les premières étant globalement plus axées autour de l'impact du projet sur la vie locale alors que celles qui figurent sur le site sont davantage tournées vers les questions globales posées par le développement du transport aérien.

Nous avons également noté que très peu d'avis ou d'interventions portent sur les investissements envisagés par Bellova, les personnes qui se sont exprimé considérant que les aménagements propres à faciliter le fonctionnement de la plateforme aéroportuaire ne les concernaient pas et que cela restait de la seule responsabilité du gestionnaire. Elles ne se sont intéressées qu'à l'accroissement du trafic lié à ces investissements, aux nuisances actuelles et à leur aggravation issue du trafic aérien. C'est bien l'augmentation à 45 000 vols annuels qui a mobilisé les habitant.e.s du Beauvaisis et c'est sur l'opportunité de ce développement qu'a porté l'essentiel des échanges. Pour les opposants au projet, le point central du projet n'était pas la modernisation de l'aéroport dont personne ne contestait réellement la nécessité mais la croissance du trafic aérien qui lui est liée. Or pour Bellova, cette question était réglée par le contrat de concession signé avec le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), et la concertation était destinée à débattre des modalités de réalisation du projet

Les positions et arguments développés

Il est incontestable que les personnes mobilisées par cette concertation se sont montrées majoritairement opposées au projet. Seules celles qui se présentaient comme défenseurs de l'économie locale et de l'emploi ont mis en avant l'intérêt pour l'emploi, l'activité économique des entreprises locales et plus rarement le rayonnement touristique de la région de Beauvais.

- *Les arguments en défaveur du projet*

Les arguments portant sur les impacts locaux

Ils ont été très majoritaires dans les réunions et ateliers et ont été soutenus par des habitants du territoire concerné sans qu'il soit toujours possible d'identifier précisément le lieu de résidence des intervenants.

Les griefs envers le projet sont nombreux mais deux arguments ressortent comme les plus mentionnés et les plus mobilisateurs : le bruit et la pollution atmosphérique.

Le bruit

C'est de très loin la nuisance causée par le bruit des avions qui a été la plus présente dans les interventions des participant.e.s aux réunions. Le bruit causé par les avions en atterrissage, en

décollage ou en survol a été abordé à chaque réunion avec une intensité plus ou moins grande. Il est ressenti comme une gêne (rarement), comme une souffrance et plus souvent comme un réel danger pour la santé. L'exposition au bruit va pour la grande majorité de ces opposant.e.s très au-delà d'une simple dégradation du cadre de vie. Les risques liés à une exposition constante à des niveaux sonores élevés ont été exposés par les représentants des associations opposées au développement de la plateforme aéroportuaire : stress, dégradation du sommeil, maladies cardiovasculaires, etc. Ces informations communiquées sur un ton alarmiste sont issues d'études générales et aucune donnée précise n'a pu être présentée sur la situation sanitaire dans le Beauvaisis si ce n'est une étude générale portant sur la Région Hauts de France faisant apparaître une situation sanitaire globale dégradée par rapport au niveau national sans identification des causes de cette médiocrité de la santé publique.

Bellova a tenté, sans réussir à convaincre, de minimiser les risques d'aggravation de la situation en présentant les améliorations technologiques en cours et à venir en matière d'émissions sonores des avions. La société concessionnaire a mis en avant le renouvellement rapide de la flotte de la compagnie Ryan Air, principal utilisateur de l'aéroport, les avions récents étant beaucoup moins bruyants. Cette baisse du niveau sonore, bien que non contestée par les participant.e.s a néanmoins été jugée insuffisante, voire insignifiante pour certain.e.s. Ils-elles considèrent qu'en tout état de cause l'augmentation du trafic prévue par le projet viendra annuler les effets de ces progrès et ils sont convaincus que le bruit augmentera alors qu'il leur est d'ores et déjà insupportable.

La question du non-respect des trajectoires définies pour le décollage et l'atterrissage des avions ayant pour effet le survol de territoires qui devraient être épargnés par le bruit a été abordée à plusieurs reprises. La préfecture, comme les représentants de la direction générale de l'aviation civile ont longuement expliqué les raisons de ces changements de trajectoire en précisant qu'ils étaient liés à des conditions météorologiques défavorables ou à l'encombrement de l'espace aérien. Ils ont précisé que les changements éventuels de trajectoire sont de la responsabilité du contrôle aérien et que contrairement à ce que semblent penser de nombreux participants, les écarts par rapport aux trajectoires officielles ne sont que très rarement le fait des pilotes eux-mêmes qui sont sanctionnés lorsque ces cas sont avérés. Il a été fait état d'un groupe de travail sur les trajectoires sans que les assemblées aient pu en connaître davantage sur l'avancée de ses travaux. Il nous a semblé que la fréquence de ces changements de trajectoire était ressentie comme nettement plus importante que ce que les données officielles laissent apparaître.

Autre grief très présent dans les interventions, la trop courte durée du couvre-feu. D'une durée de cinq heures entre minuit et cinq heures, cette trêve apparaît aux habitants comme beaucoup trop courte pour assurer leur repos et ce d'autant que ce couvre-feu permet des dérogations qui, bien que limitées à 25 par an, leur apparaissent encore trop nombreuses.

Les pratiques des pilotes à l'atterrissage ont été évoquées par une participante qui conteste les affirmations selon lesquelles ils n'ont pas recours aux inverseurs de poussée lors de leurs atterrissages sur le tarmac.

Un autre aspect des questions liées au bruit a été abordé en réunion et sur le site. Il s'agit du plan d'exposition au bruit (PEB) dont chacun a souligné l'obsolescence. Nous avons noté qu'il existait pour de nombreux participant.e.s, une certaine confusion dans la portée de ce document. Les niveaux sonores qui servent de référence à la définition de zones où la construction est réglementée sont pour de nombreuses personnes des seuils à ne pas dépasser. Par ailleurs la définition même de niveaux sonores reste très opaque et éloignée de leur perception, le citoyen étant plus sensible aux niveaux de pointe qu'à des moyennes dont la méthode de calcul lui échappe. Globalement les habitants du Beauvaisis comprennent mal qu'il faille attendre la définition précise d'objectifs de croissance du trafic aérien pour effectuer la mise à jour du PEB et en l'absence de normes fixant des seuils à ne pas dépasser, comme c'est le cas pour la pollution atmosphérique, ils comprennent mal comment l'Agence régionale de santé peut émettre des recommandations ou un avis sur le projet.

Enfin, il ressort assez clairement des échanges autour des questions liées au bruit que les habitants du Beauvaisis qui, tout en ne remettant pas en cause la présence de l'aéroport sur le territoire (à de rares exceptions près qui demandent un retour à 32 000 vols annuels, ne demandent pas seulement que la situation ne s'aggrave pas mais qu'elle s'améliore dans l'état actuel du trafic aérien.

Pour conclure sur cet aspect il nous semble que la question du bruit est celle qui suscite le plus de plaintes et de craintes quant à un développement de l'aéroport. Force est de constater que la concertation n'a pas permis de faire évoluer cette situation, Bellova n'étant pas à même d'agir sur le bruit des avions ni même de contraindre les compagnies aériennes utilisatrices de la plate-forme à renouveler leur flotte avec des avions de nouvelle génération. La société concessionnaire n'est pas davantage responsable de la définition du couvre-feu et ne semble au demeurant pas souhaiter un allongement qui serait probablement refusé dont Ryan Air, invité lors d'une réunion, a d'ailleurs exprimé le refus. Enfin, la concession signée avec le SMABT acte la possibilité de développer le trafic aérien jusqu'à 45 000 vols annuels, volume de trafic qui, selon le concessionnaire est nécessaire à l'équilibre financier du projet d'investissement dont la majeure partie est destinée à l'amélioration du fonctionnement de l'aéroport. Dans ce contexte de blocage des positions du maître d'ouvrage et des opposant.e.s, seule la protection phonique des riverains immédiats de l'aéroport par un dispositif antibruit et une amélioration des trajectoires de vol apparaissent comme des pistes possibles de progrès qui restent vraisemblablement très en deçà des demandes des opposant.e.s.

La pollution atmosphérique

- La pollution atmosphérique produite par le kérosène et en particulier l'émission de particules ultrafines a été évoquée tant en réunion que sur le site internet. Sa réduction est pour l'ensemble des participant.e.s un enjeu de santé publique en raison des maladies respiratoires dues à une exposition prolongée à ces polluants. Cette question a surtout été abordée sous l'angle des seuils à ne pas dépasser et sur les dispositifs de suivi de la pollution autour de la plate-forme aéroportuaire. Il y a eu débat sur les références à prendre en compte, les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) étant plus sévères que ceux de l'Union européenne en cours d'élaboration. Le choix de l'emplacement des appareils de mesure de la pollution a été mis en cause. Le maître d'ouvrage a précisé que les communes pouvaient à leur demande disposer de dispositifs mobiles à installer dans les sites qui leur semblaient les plus pertinents mais a surtout affirmé que les seuils n'étaient pas dépassés. Il a été succinctement question des perspectives d'amélioration que pourraient apporter les futurs carburants mais il semble que leur intérêt principal tienne davantage dans une faible émission de CO₂ que dans l'émission d'autres polluants. Les discussions n'ont pas été conclusives sur ce point. L'intervention de l'Agence régionale de santé n'a pas réellement rassuré les participants en abordant la question de la pollution sous un angle strictement réglementaire. L'intervention d'un représentant de Bellova, faisant état des parts respectives du trafic routier, des épandages agricoles et du trafic aérien dans la pollution atmosphérique, a fait réagir très vivement un participant qui a estimé non recevable cette argumentation visant à relativiser la pollution due aux avions. Les efforts mis en avant par le concessionnaire pour limiter au maximum la pollution sur la plateforme elle-même n'ont pas retenu l'intérêt des participant.e.s.

- Dans ce domaine comme dans celui du bruit, le ressenti des habitants, résidant à proximité des espaces fréquentés par les avions, semble assez éloigné des données issues des dispositifs de mesure.

Nous avons constaté que l'absence de données précises sur la situation sanitaire dans les territoires concernés par le trafic aérien était propice au développement de propos qui, soit déniaient tout effet négatif de ce trafic, soit au contraire lui attribuaient la responsabilité de toutes les difficultés vécues localement.

Autres arguments à caractère local en défaveur du projet

Ils sont nombreux et ont été mentionnés à plusieurs reprises.

- Le débordement du stationnement des usagers de l'aéroport dans la commune de Tillé et les nuisances provoquées par la traversée du bourg.

Bellova a apporté des réponses à ces deux problèmes en créant de nouvelles places de stationnement sur sa plate-forme à un emplacement actuellement non aménagé, ainsi qu'un plan de circulation de Tillé qui déchargerait le bourg du transit des usagers de l'aéroport. Ce nouvel accès à la plate-forme n'a été que très brièvement abordé avec l'intervention de la maire de Tillé lors de la réunion d'ouverture, laquelle a demandé un sens de circulation différent, ce que confirme sa contribution en ligne du 13 juillet, contrairement à un accord donné antérieurement selon Bellova. La proposition de créer un accès direct

depuis l'autoroute A16 n'a pu être approfondie, les personnes compétentes n'étant pas présentes aux réunions.

- La baisse de valeur des maisons concernées par le bruit, ce à quoi le SMABT a répondu qu'une étude sur l'évolution des prix immobiliers était en cours.

Un internaute a fait état d'une baisse particulièrement élevée des valeurs des maisons survolées par les avions, baisse qui selon lui est plus forte que la baisse de la valeur des biens immobiliers au sein du Beauvaisis dans un contexte général peu favorable.

- La fragilité économique du projet

De nombreuses personnes ont fait part de leurs interrogations sur l'équilibre économique du projet considérant qu'il était fondé sur une hypothèse de croissance du trafic aérien qui pouvait ne pas se réaliser. Elles craignent que dans ce cas, le concessionnaire ne se retourne vers le SMABT pour pallier ses difficultés. Les annexes financières du contrat de concession étant couvertes par le secret des affaires, les participants à cette concertation ont dû se contenter des déclarations du directeur de la plate-forme affirmant que le concessionnaire était seul responsable de la prise de risque et qu'aucune clause de recours à un financement public ne figurait dans le contrat de concession lequel, selon le SMABT qui rappelle la possibilité d'y accéder, suffit à démontrer les risques et périls supportés par le concessionnaire.

A l'opposé de cette analyse, certains pensent que ces investissements seront suivis d'autres travaux destinés à accroître encore la capacité de l'aéroport. Pour ces personnes, l'engagement à ne pas dépasser 45 000 vols n'a pas vocation à couvrir l'ensemble de la période de 30 ans de la concession. Une deuxième phase est d'ailleurs évoquée dans le dossier même si elle doit donner lieu à une clause de revoyure avec l'autorité concédante. Ces opposant.e.s craignent donc que ce projet ne soit que l'amorce d'une course sans fin au développement.

Il y a donc deux visions opposées du devenir de l'aéroport, lesquelles se rejoignent néanmoins sur le rejet du projet soumis à la concertation.

- Le poids important de Ryan Air dans le fonctionnement et le devenir de l'Aéroport

Ryan Air représente plus de 80% des vols accueillis à Beauvais-Tillé et cela représente une fragilité pour des intervenant.e.s. Que deviendrait la plate-forme si Ryan Air décidait de transférer son activité sur un autre aéroport ? Un représentant de la société a affirmé que le départ de Ryan Air n'était pas envisagé.

- Dernier argument pour s'opposer au projet : son incompatibilité avec d'autres engagements pris par les responsables de l'agglomération du Beauvais et en particulier avec le « plan climat et énergie du territoire » qui devrait conduire selon les opposant.e.s à réduire l'activité de l'aéroport et non à la développer.

○ *Les arguments en faveur du projet*

A l'exception de l'atelier thématique dédié aux impacts économiques du projet les arguments en sa faveur ont été mentionnés presque exclusivement sur le site internet à travers notamment plusieurs cahiers d'acteur. À l'exception du syndicat Alternative Police CFDT, qui a présenté un cahier d'acteur ne s'opposant pas au projet mais exprimant des revendications quant aux moyens attribués à la police aux frontières, les contributions émanent presque toutes du monde économique qui voit dans le projet une opportunité dans les marchés de travaux et souligne l'intérêt des engagements en matière d'insertion, et plus globalement la création d'emplois directs et indirects. Un restaurateur installé sur la plate-forme a mis en avant la croissance de son commerce et du nombre de salariés qu'il emploie. Un gérant d'hôtel situé à l'immédiate proximité de l'aéroport a témoigné dans le même sens. Enfin, une personne salariée de Bellova s'est exprimée avec force, choquée par l'attitude de mépris pour les emplois de l'aéroport manifestée par certain.e.s opposant.e.s.

L'impact de la présence de l'aéroport sur le tourisme local a également été abordé, de même que la notoriété et le rayonnement au niveau national et international de Beauvais qui lui seraient imputables.

Un internaute considérant que la plate-forme était une chance pour la région a regretté que l'aéroport ne puisse accueillir des vols long-courriers.

Tous ces arguments en faveur du projet en raison de ses retombées économiques ont été contestés par les personnes opposées au développement de Beauvais-Tillé : le fait que la majorité des emplois ne seraient pas, selon eux, occupés par des habitants du Beauvaisis amoindrirait leur intérêt, le nombre d'emplois directs et indirects annoncé serait surestimé, les emplois créés pendant la phase chantier seraient temporaires, les emplois permanents créés ne seraient pas de bons emplois. Autre argument visant à démontrer l'absence ou à tout le moins la faiblesse des retombées économiques : les usagers de l'aéroport ne consommeraient pas sur place et les habitants du Beauvaisis qui prendraient l'avion pour partir en vacances ou en week-end dépenseraient leur argent loin de Beauvais au détriment des commerces locaux.

Nous avons noté que ces arguments traduisaient une approche très locale voire presque autarcique des questions économiques : les apports éventuels de l'aéroport devraient, pour être mis à son actif, concerner exclusivement le territoire impacté. En doutant de la réalité de ces impacts positifs ou en minimisant leur intérêt, Il est possible que les opposant.e.s veuillent surtout dire que le développement économique ne peut pas se faire au détriment de la santé publique et des conditions de vie des habitants.

Les arguments de portée globale

Ils portent sur l'impact du trafic aérien sur le dérèglement climatique, sur l'avenir de l'aviation civile et sur l'évolution des comportements individuels.

- L'impact du trafic aérien sur le dérèglement climatique

Cet aspect a été très largement traité. Les émissions de gaz à effet de serre (GES) issues des avions représentent une part significative des émissions liées au transport. Le maître d'ouvrage n'a pas cherché à minimiser l'augmentation des émissions de GES qui découlerait d'une croissance du trafic aérien à Beauvais-Tillé. Comme l'expert mandaté par les associations de défense, le représentant de Bellova a estimé cette augmentation à 10%. Cette donnée est apparue aux opposants comme incompatible avec la stratégie nationale de décarbonation et plus globalement avec les accords de Paris, qui prévoient une neutralité carbone à l'horizon 2050. Deux interprétations de la déclinaison de ces accords sont apparues lors de l'atelier environnement. Pour les opposant.e.s au projet, elle devrait se faire de façon homogène par secteur d'activité et par territoire. Pour les représentants de la direction générale de l'aviation civile, les objectifs de réduction des GES s'appréhendent de manière globale et non en attribuant des quotas à chaque aéroport. Pour l'expert déjà mentionné, les accords de Paris n'excluent pas la possibilité pour les États d'effectuer des choix et de déterminer des priorités. Comme déjà évoqué, la perspective de mise sur le marché de carburants à faible émission de CO₂ est trop incertaine et éloignée pour être prise en compte dans le cadre d'un projet à court et moyen terme.

- L'avenir du transport aérien et en particulier du trafic « low cost »

Plusieurs intervenants ont émis des doutes sur la possibilité d'une croissance et même du maintien du trafic aérien. Ils considèrent que la raréfaction du pétrole dès l'horizon 2030 va entraîner une augmentation importante des coûts et ils pensent que ce renchérissement va se heurter à la solvabilité des usagers. Cela leur semble particulièrement sérieux pour les vols « low cost » dont les carburants représentent 50% des coûts de revient et pour lesquels une augmentation importante des tarifs mettrait en cause non seulement leur modèle économique voire peut être même leur existence.

- Faire évoluer la société

Plusieurs intervenants ont plaidé en faveur d'un changement de comportement des citoyens, qui face à la gravité de la situation climatique, devraient limiter l'ampleur et la fréquence de leurs déplacements. Pour certains intervenants, les besoins de déplacement sont créés par l'offre et non l'inverse. Une personne poussant l'argumentation à l'extrême, a dit « on peut très bien aller faire du surf à Dieppe ».

Selon ces intervenants, l'augmentation de l'offre de vols à Beauvais Tillé va à l'encontre de cet objectif de sobriété.

Ces arguments à portée générale dépassent le cadre restreint du développement de Beauvais Tillé et de la concertation qui a eu lieu. Ils viennent néanmoins appuyer les arguments plus locaux en défaveur du développement de l'aéroport, en donnant un cadre de réflexion sur la place d'un aéroport secondaire dans une stratégie nationale de développement ou de maîtrise du transport aérien. Sauf abandon de la stratégie de développement de l'aéroport, ces arguments n'appellent pas de réponse locale.

Évolution du projet résultant de la concertation

En réponse aux arguments exprimés, le maître d'ouvrage s'est engagé lors de la réunion publique de clôture, à plusieurs études complémentaires :

1°) Prise en compte dans le périmètre d'étude des nuisances sonores et de la qualité de l'air, des aéronefs en vol et des phases de décollage et d'atterrissage.

2°) Études des risques sanitaires telles que prévues pour les installations classées pour la protection de l'environnement (prise en compte de tous les polluants des activités des aéronefs et du trafic routier : NOx, CO, hydrocarbures, HAP, composés organiques volatiles, dioxyde de soufre, particules en suspension et particules ultrafines, dioxyde d'azote, benzène, PM10 et PM2,5, monoxyde de carbone, arsenic, nickel).

Évaluation de la dispersion des polluants (nuisances olfactives), de l'exposition des populations, des risques sanitaires par inhalation et par ingestion, avec prise de mesures compensatoires et réductrices le cas échéant.

3°) Suivi de la qualité de l'air : plateforme en ligne accessible fin 2025 pour visualiser en temps réel les données atmosphériques autour de l'aéroport.

Le maître d'ouvrage a indiqué en outre prévoir 1500 places de stationnement supplémentaires sous réserve de validation par le SMABT et du financement.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Dans une longue contribution très argumentée présentée sur le site peu de temps avant la fin de la concertation et publiée quelques jours après la clôture, un internaute affirme que « la présentation du projet souffre d'un net déficit de documentation chiffrée, détaillée, argumentée et analysée concernant les limites physiques que représentent les enjeux climatiques et énergétiques, ainsi que leurs conséquences sur la viabilité économique du projet ». Il ajoute notamment que, « concernant le climat, le dossier se limite à énumérer diverses actions, en affirmant qu'elles permettent d'aligner les activités de l'aéroport avec l'objectifs de l'Accord de Paris de 2016, sans quantifier ces actions en termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre ni présenter une trajectoire de décarbonation ».

De tels reproches sont fréquents lors d'une concertation préalable qui intervient par définition à un stade auquel toutes les études nécessaires ne sont pas encore conduites. Il nous paraît néanmoins utile de faire mention une contribution de cette nature, non isolée, dans la mesure où elle pointe par avance des réponses que lesdites études, en premier lieu l'étude d'impact, devront apporter si la décision est prise de poursuivre le projet.

Il sera par ailleurs indispensable qu'au-delà des débats qui ont pu se tenir au sein des instances concernées lors de la signature du contrat de concession, les autorités politiques sur le silence desquelles de vives protestations se sont élevées lors des réunions, fassent connaître plus largement les motifs des choix ayant présidé à son contenu, la grande majorité des échanges ayant porté sur ces choix, non sur le projet stricto sensu contrairement aux attentes du maître d'ouvrage.

C'est ainsi que tout au long de la concertation, une incertitude a pesé sur la portée des stipulations du contrat de concession, en particulier sur celle du chiffre de 45 000 mouvements plusieurs fois évoqués, sur laquelle le maître d'ouvrage s'est exprimé dans ses réponses aux questions fréquentes mais qui nous semble devoir appeler une ultime précision dans la mesure où il ne paraît pas s'agir, selon cette réponse, d'un plafonnement volontaire, ne serait-ce que temporaire en attendant la « revoyure » prévue par le contrat, mais d'un objectif dont seules des contraintes techniques pourraient empêcher le dépassement dans un contexte favorable.

Il serait par ailleurs souhaitable que soit engagé à l'initiative des autorités compétentes un suivi sanitaire des populations les plus exposées afin de vérifier en particulier la réalité des maladies respiratoires évoquées.

Est rappelé également le besoin d'actualisation du plan d'exposition au bruit des aéronefs et du plan de gêne sonore dont l'état actuel ne couvre pas une partie des populations exposées.

Enfin la demande exprimée par de nombreux riverains d'allonger la durée du couvre-feu, de nature à constituer une avancée à court terme positive en leur faveur, pourrait être examinée et le public informé des suites possibles.

Recommandations de la garante et du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Le difficile dialogue entre les positions radicalement opposées qu'a révélées la concertation, peu fructueuse au résultat, rend assez malaisé la formulation de recommandations.

S'il ne paraît guère utile dans ces conditions que la concertation conserve des formes analogues à la présente en l'absence de souhait de quiconque de participer à l'élaboration du projet, il n'en reste pas moins nécessaire que les efforts de concertation se poursuivent activement. Nous avons bien noté que d'une part, le maître d'ouvrage s'est engagé dans les réponses aux questions fréquentes à maintenir le dialogue sous diverses formes avec les riverains et les collectivités tout au long de la vie du projet et que, d'autre part, des instances sont déjà à l'œuvre, en particulier la commission consultative sur

l'environnement, que préside le préfet, et le groupe de travail dont il fut à plusieurs reprises question, consacré à l'important sujet des trajectoires revenu à de nombreuses reprises dans les débats.

Il sera indispensable qu'en cas de poursuite du projet, le public reste régulièrement informé de sa mise en œuvre et de ses évolutions.

En particulier, le contenu des études complémentaires annoncées par le maître d'ouvrage est à préciser et les diverses études, à commencer par l'étude d'impact, devraient donner lieu à communication au fur et à mesure de leur réalisation, avec l'énoncé des mesures qu'elles appelleront le cas échéant.

Liste des annexes

- Annexe 1 – Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s
- Annexe 2 – Lettre de mission des garant.e.s

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
<i>1. En cas de poursuite du projet, tenir régulièrement informés les publics sur la mise en œuvre du projet et ses évolutions</i>			
<i>2. Préciser plus clairement la portée du chiffre de 45 000 mouvements : plafond volontaire ou objectif dont seules des contraintes techniques empêcheraient le dépassement</i>			
<i>3. Confirmer les décisions relatives aux études complémentaires annoncées et préciser leur contenu</i>			
<i>4. Communiquer sur les études menées au fur et à mesure de leur réalisation, à commencer par l'étude d'impact à travers un comité de suivi, et sur les mesures susceptibles d'en résulter</i>			
<i>5. Examiner l'éventualité d'un allongement du couvre-feu et informer le public des choix réalisés</i>			
<i>6. Engager à l'initiative des autorités compétentes un suivi sanitaire des populations les plus exposées</i>			
<i>7. Actualiser le Plan d'exposition au bruit et le Plan de gêne sonore</i>			

Annexe 2 – Lettre de mission des garant.e.s



Le président

Paris, le 10 avril 2025

Madame, Monsieur,

Lors de la séance plénière du 5 mars 2025, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant et garante du processus de concertation préalable pour le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé (60).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur

prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à l'observation du dispositif de concertation. **Vous prescrivez des modalités de la concertation (information et participation du public)** : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garante et garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs et actrices concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention sur l'importance que le public soit informé de manière transparente et intelligible et puisse être entendu sur les conséquences de la mise à niveau des infrastructures sur l'augmentation envisageable du trafic aérien, cette préoccupation ayant déjà été exprimée depuis l'attribution de la concession de l'aéroport

Il s'agit par ailleurs que le public puisse débattre non seulement de la mise à niveau de l'aéroport mais aussi de tous les enjeux et effets induits par ce projet dans son ensemble que votre étude de contexte permettra de mettre en lumière. (perspectives d'aménagements pour améliorer l'accès à l'aéroport et éviter les encombrements en centre-ville et de développement économique aux alentours).

Je vous alerte sur le calendrier particulièrement restreint proposé par le MO qu'il serait utile qu'il assouplisse pour tenir compte des exigences du code de l'environnement.

Je vous demande de faire des préconisations précises en prévoyant une durée de concertation conforme aux standards de la CNDP, c'est-à-dire, n'étant pas inférieure à 6 semaines et de proposer la méthodologie de concertation la plus appropriée pour informer et recueillir le point de vue du public y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et vérifier que tout est mis en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte - ou non - vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Marc PAPINUTTI

Madame Claude BRÉVAN
Monsieur Roland PEYLET
Garante et garant de la concertation préalable

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr

