



# **L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS, HORIZON 2030**

## **COMPTE-RENDU : ATELIER 1 ENJEUX ECONOMIQUES, SOCIAUX ET EMPLOIS**

Concertation préalable du 12 mai au 13 juillet 2025

**Animation :**

Cyrille CAMPANA, Egis Conseil

Grégoire MAGES, Egis Conseil

**Intervenants :**

Anthony MARTIN – Bellova

Nathalie PONCIN - Bellova

Pierre-Antoine LHEUREUX – Directeur de BBGO (Bouygues Bâtiment Grand Ouest)

Stéphane ROUZIOU – Directeur d'Oise Tourisme

Malek OULD YOUCEF – Directeur d'exploitation chez Areas France, Aéroport de Beauvais

Philippe BERNARD – Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise

**Garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) :**

Claude BRÉVAN

Roland PEYLET

**Durée de la réunion :** 2 heures, de 18h15 à 20h15

**Nombre de participants :** 20

## 1. PROPOS INTRODUCTIFS

L'atelier débute par un mot de bienvenue chaleureux soulignant la ponctualité et la présence des participants. Grégoire MAGES, représentant la société Egis Conseil, introduit ce premier atelier de la concertation publique autour du projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, également appelé Aéroport Paris-Beauvais. Il précise que cette phase correspond à la concertation préalable aux études environnementales et qu'elle s'étend sur deux mois, débutant par une réunion publique tenue le 13 mai. Le thème central de cet atelier porte sur les enjeux économiques, sociaux et l'emploi dans le Beauvaisis.

Il rappelle le format de l'atelier, incluant une présentation initiale, une table ronde puis un travail en sous-groupes, avec une méthodologie favorisant la participation équitable de tous. Il insiste sur le fait que toutes les opinions sont valorisées, sans nécessité d'expertise, et que l'écoute active et le respect des divergences sont essentiels. Il encourage l'usage d'un langage clair et accessible pour garantir la compréhension de tous, en évitant la monopolisation de la parole.

Enfin, Grégoire MAGES présente les intervenants de la soirée, remerciant également l'équipe municipale pour la mise à disposition de la salle. Il introduit ainsi Monsieur Anthony MARTIN, Président exécutif de Bellova, Nathalie PONCIN, Directrice de la maîtrise d'ouvrage, ainsi que plusieurs autres intervenants issus du monde économique et touristique du territoire.

## 2. UNE CONCERTATION SOUS L'EGIDE DE LA CNDP

### **Roland PEYLET, Garants nommés par la CNDP**

Roland PEYLET présente la CNDP, une administration indépendante qui a pour mission d'appliquer **l'article 7 de la Charte de l'Environnement** qui a une valeur constitutionnelle. Cet article garantit au public le droit d'être informé et de participer aux décisions gouvernementales concernant l'environnement. La CNDP organise des débats publics et consultations selon six principes fondamentaux :

1. **Indépendance** : la commission est indépendante des maîtres d'ouvrage et de l'État, garantissant une approche impartiale.
2. **Neutralité** : elle ne prend pas position sur les projets, y compris celui en question et ne fournit pas d'avis.
3. **Transparence** : non seulement la CNDP assure la transparence de son propre travail, mais elle exige aussi que les maîtres d'ouvrage soient transparents dans la présentation de leur projet et les réponses aux questions posées.
4. **Argumentation** : le débat doit être constructif avec des arguments clairs et justifiés.
5. **Égalité de traitement** : toutes les contributions sont traitées équitablement permettant à chacun de donner son avis, argumenter et proposer des alternatives.
6. **Inclusion** : chaque voix est prise en compte.

Il rappelle que le maître d'ouvrage a choisi de demander à la CNDP de désigner des garants pour accompagner le maître d'ouvrage dans le déroulement de cette concertation au cours de laquelle l'opportunité du projet et les solutions seront débattus. Même après la concertation, un dialogue continu est encouragé pour améliorer les décisions des porteurs de projets.

Il explique qu'ils ont déjà rencontré plusieurs parties prenantes telles que des élus, des responsables administratifs et des associations pour analyser le contexte. À l'issue de la concertation publique ils auront un mois pour produire un bilan. Ce document, publié sur les sites internet de la CNDP et de la concertation présentera les arguments entendus et évaluera si la consultation a été menée conformément aux attentes. Enfin, il est précisé que la CNDP reste disponible pour répondre aux questions concernant le déroulement de la consultation mais ne se prononce pas sur le fond du projet.

### 3. PRESENTATION SUCCINTE DU PROJET DE MODERNISATION DE L'AEROPORT ET DE SON MODELE ECONOMIQUE

#### **Les axes du projet de modernisation**

##### **Nathalie PONCIN, Directrice Maîtrise d'Ouvrage, Bellova**

Nathalie PONCIN, Directrice de la Maîtrise d'Ouvrage chez Bellova, rappelle que la modernisation des infrastructures a été largement développée lors de la réunion publique précédente. Elle souligne que les congestions actuelles causent des désagréments, notamment le risque pour certains passagers d'arriver très tôt et de malgré cela rater leur vol. L'amélioration de l'expérience client constitue un objectif majeur, avec la volonté de proposer des infrastructures répondant aux meilleurs standards de qualité. Elle insiste également sur l'importance des conditions de travail pour le personnel qui œuvre quotidiennement au bon fonctionnement de l'aéroport.

Le projet vise à maîtriser la croissance en augmentant les capacités bâties pour accueillir entre 8 et 9 millions de passagers dans le respect des standards IATA. Le projet prévoit aussi la création de quatre postes avions supplémentaires afin de fluidifier la circulation aérienne après l'atterrissage, de limiter les attentes motrices en marche avant stationnement, et d'améliorer la sécurité.

Sur le plan environnemental, Nathalie PONCIN met en avant les efforts pour réduire les émissions, notamment par la conservation des infrastructures existantes et l'ajout d'un bâtiment de jonction central. Ce dernier accueillera certaines fonctions tout en limitant la construction neuve ce qui permet d'économiser environ 30 % sur le bilan carbone de la construction. Le projet intègre diverses stratégies pour tendre vers zéro émission nette au sol, comme le raccordement au réseau de chaleur urbain du Beauvaisis, l'électrification des matériels de piste, l'utilisation de biocarburants pour les navettes aérobuses, et le développement de panneaux photovoltaïques pour favoriser l'autoconsommation électrique sur le site.

Enfin, elle souligne également la volonté de limiter les nuisances, le projet est à iso-foncier, pas de piste supplémentaire, tout en mettant en œuvre des mesures de compensation pour préserver la biodiversité avec la préservation de 155 Ha de prairie dont 50 Ha cultivés par les agriculteurs.

#### **Le modèle économique de l'aéroport**

##### **Anthony MARTIN, Président Exécutif, Bellova**

Anthony MARTIN, Président Exécutif de Bellova, rappelle que le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais a déjà fait l'objet d'une présentation détaillée la semaine précédente lors d'une réunion à Tillé, dont le contenu ainsi que le film associé sont disponibles sur le site dédié. Il souligne que Paris-Beauvais est l'un des dix grands aéroports français, avec plus de 6 millions de passagers en 2024. L'aéroport constitue la principale base en France de Ryanair, première compagnie de transport aérien en Europe, desservant plus de 80 destinations dans près de 30 pays, principalement en Europe, mais aussi au Maroc.

Il précise que l'activité génère aujourd'hui un peu plus de 1500 emplois directs ainsi que de nombreux emplois indirects. La concession, qui démarre le 1<sup>er</sup> octobre 2024, fait suite à un appel d'offres lancé par le SMABT en décembre 2022, basé sur un cahier des charges intégrant notamment des critères portant sur les retombées économiques. Ces retombées sont particulièrement importantes pour les trois collectivités territoriales propriétaires de l'aéroport, qui souhaitent que le territoire bénéficie pleinement de l'activité aéroportuaire en termes d'emploi, de cohésion sociale et économique.

Anthony MARTIN rappelle que le projet de Bellova est conçu dans un esprit d'équilibre entre enjeux économiques, sociaux et environnementaux, conformément aux attentes des propriétaires. Les travaux envisagés visent principalement à mettre à niveau des infrastructures vieillissantes, construites au fil des années et du développement du trafic, notamment lié à Ryanair. Il explique que les deux terminaux actuels, issus d'anciens hangars, sont conçus pour accueillir entre 1,5 et 2 millions de passagers, ce qui génère aujourd'hui des congestions et une qualité de service insatisfaisante pour les passagers, leurs accompagnants et le personnel. La modernisation vise donc à garantir des conditions d'accueil répondant aux standards internationaux définis notamment par l'IATA et les compagnies aériennes.

### **A propos du modèle économique de l'aéroport :**

Concernant le modèle économique de l'aéroport, il est rappelé que celui-ci repose sur une diversité d'activités, dépassant largement la simple gestion du trafic aérien. Les recettes se divisent en deux grandes catégories : aéronautiques et extra-aéronautiques.

Dans les recettes aéronautiques, les redevances réglementées représentent la majeure partie, notamment la redevance passagère, qui est intégrée dans le prix du billet et facturée aux compagnies aériennes, ainsi que la redevance d'atterrissage. S'ajoutent à cela des redevances de stationnement et de balisage, ainsi que des redevances non réglementées liées à l'assistance au sol, couvrant les activités de gestion des passagers, de traitement des bagages, et de manutention au sol. Ces services d'assistance sont gérés directement par la société concessionnaire, ce qui n'est pas systématique dans tous les aéroports.

Les recettes extra-aéronautiques proviennent principalement des concessions commerciales, telles que les commerces, les points de restauration, les services et les loueurs de voitures, qui versent des redevances domaniales fixes ainsi qu'une part commerciale basée sur leur chiffre d'affaires. Par ailleurs, l'aéroport perçoit des recettes liées au stationnement des véhicules personnels, géré directement par l'aéroport, ainsi que des revenus issus de l'exploitation de la navette de bus reliant Paris à l'aéroport. Cette navette est assurée par un sous-traitant, filiale de l'ancien concessionnaire.

Du côté des charges, le poste principal est constitué par le personnel, notamment celui en charge de l'assistance aéroportuaire, complété par des activités sous-traitées telles que la sûreté, la gestion des personnes à mobilité réduite, et la sécurité incendie. La maintenance et l'entretien des infrastructures (bâtiments, voiries, équipements) constituent également une part importante des dépenses, de même que les investissements liés aux rénovations et renouvellements.

Une redevance de concession est payée au syndicat mixte pour l'utilisation des infrastructures, composée d'une part fixe et d'une part variable. Le financement des investissements est assuré par un montage combinant des fonds propres des actionnaires et une dette bancaire souscrite auprès de plusieurs banques. Le remboursement de cette dette s'étale sur la durée de la concession, et les excédents d'exploitation pendant la phase de construction sont dédiés au financement de ces investissements.

## 4. TEMOIGNAGES D'ACTEURS ECONOMIQUES DU TERRITOIRE

Cyrille CAMPANA interroge **Stéphane ROUZIOU, Directeur d'Oise Tourisme**, afin de recueillir son point de vue sur le rôle de l'agence et les retombées économiques liées à la plateforme aéroportuaire de Paris-Beauvais. Stéphane ROUZIOU explique que l'agence, opérateur du Conseil départemental, a pour vocation de développer l'économie locale par le tourisme, secteur qui génère environ 15 000 emplois dans l'Oise. Chaque année, près de 77 millions d'euros sont investis, tant par des acteurs publics que privés, pour améliorer et développer l'offre touristique.

Depuis les années 2000, de nombreuses actions ont été menées pour valoriser l'implantation des aéroports, notamment Beauvais. Des points d'information touristique sont présents sur la plateforme, des kits de bienvenue sont distribués aux loueurs de voitures, et des supports de communication (affiches) valorisent les sites touristiques de l'Oise. Par ailleurs, un écran géant implanté à l'arrivée du terminal 2 diffuse des informations météo ainsi que des contenus touristiques, contribuant à promouvoir la destination auprès des passagers, même si leur motivation première est souvent Paris.

Concernant les retombées économiques directes et indirectes, Stéphane ROUZIOU précise que des études ont été menées en s'appuyant notamment sur des données anonymisées issues des téléphones portables et de l'analyse de la fréquentation web et des hébergements. Il compare l'impact touristique de l'aéroport de Beauvais avec celui de bassins touristiques majeurs comme Chantilly, Senlis, Pierrefonds, et avec d'autres villes similaires dépourvues d'aéroport, comme Evreux.

Les données montrent qu'en 2023, environ 7,5 millions d'excursionnistes visitent le territoire lié à l'aéroport, contre 7 millions pour Chantilly-Senlis, et 5 millions pour Pierrefonds. Parmi ces visiteurs, la clientèle internationale est majoritairement composée de voyageurs provenant de pays desservis par l'aéroport, tels que l'Italie, la Pologne et l'Espagne, tandis que les Néerlandais et Anglais, peu représentés à l'aéroport, ne figurent pas parmi les visiteurs du territoire.

En termes de nuitées touristiques, le territoire de Beauvais-Tillé-Allonne enregistre environ 1,1 million de nuitées, comparable aux grands bassins touristiques locaux. De plus, la dynamique d'hébergement marchand est deux fois plus importante à Beauvais qu'à Evreux, ville voisine sans aéroport. Le parc locatif, souvent une activité secondaire générant des compléments de revenus, représente un chiffre d'affaires estimé à 4 millions d'euros sur le territoire.

Enfin, une part significative de l'activité hôtelière, notamment dans des établissements situés à proximité de l'aéroport (comme l'IBIS), est directement liée à la clientèle aéroportuaire, qui représente entre 20 et 30 % de leur fréquentation. En revanche, cette proportion est plus faible dans les hôtels situés en centre-ville, où la clientèle liée à l'aéroport correspond principalement au personnel d'équipage et à des hébergements d'urgence pour passagers. Ces éléments témoignent de l'attractivité importante que l'aéroport exerce sur le territoire et son impact positif sur le développement touristique local.

**Malek OULD YOUCEF, Directeur d'exploitation chez Areas France à l'Aéroport Paris-Beauvais**, présente les spécificités de ses activités de restauration dans l'aéroport, où il est présent depuis une vingtaine d'années et représente le groupe Areas depuis six ans. L'exploitation comprend deux boulangeries de marque Paul, une brasserie située dans la zone réservée du terminal 1, ainsi qu'un food truck installé récemment entre les deux terminaux. Il souligne que la restauration dans un aéroport est un métier passionnant mais complexe, notamment en raison des horaires décalés des collaborateurs, qui peuvent commencer à travailler à 1h du matin et finir tard le soir, en fonction des vols. Grâce à un partenariat avec la mairie de Beauvais, ils participent au forum de l'emploi, ce qui leur permet de recruter des profils habituellement éloignés du marché du travail. Ce partenariat a permis de faire passer l'effectif de 24 salariés en 2021 à 68 aujourd'hui, en lien avec l'évolution du trafic aéroportuaire.

**Pierre-Antoine LHEUREUX, Directeur régional chez Bouygues Bâtiment Grand Ouest pour la Picardie**, explique que son entreprise, implantée à Beauvais depuis 40 ans avec 150 collaborateurs, accompagne le consortium en charge des travaux de modernisation. Il rappelle que le projet, qui génère environ 180 millions d'euros de chiffre d'affaires sur trois ans, est particulièrement complexe puisqu'il s'effectue dans un aéroport en exploitation. Les travaux incluent démolition, gros œuvre, voirie, réseaux divers, charpente métallique et bois, menuiseries aluminium, impliquant une grande diversité de compétences et corps de métiers. Dès le stade de l'offre, Bouygues s'est engagé avec des partenaires locaux et des acteurs économiques du territoire, avec des protocoles d'exclusivité pour répondre aux attentes des élus. Le chantier mobilisera en moyenne 150 compagnons à temps plein, avec des pics d'activité plus élevés. L'entreprise s'engage également à favoriser l'insertion professionnelle, avec plus de 35 000 heures d'insertion prévues sur l'opération, permettant à des personnes en difficulté d'accéder à des formations qualifiantes et à des emplois durables. Ce projet est également une opportunité pour renouveler les effectifs expérimentés dans le secteur.

**Philippe BERNARD, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise**, souligne le rôle stratégique de l'aéroport pour le développement économique du territoire, rôle qui doit s'amplifier avec la modernisation en cours. Il met en avant la création d'emplois directs et indirects, ainsi que la mobilisation des entreprises locales sur le chantier. Il insiste sur l'importance des besoins en formation, notamment dans les secteurs de la restauration et du tourisme, pour répondre à l'évolution de l'activité aéroportuaire. Selon lui, l'aéroport est un point central pour l'économie locale, un véritable moteur de création de valeur ajoutée, particulièrement important dans une région qui reste parmi les plus défavorisées de France. Enfin, il rappelle que le projet s'inscrit également dans une dynamique écologique avec l'apparition de nouveaux métiers liés à la maintenance et à l'innovation.

Philippe BERNARD insiste sur l'importance cruciale des entreprises locales pour que les bénéfices économiques du projet retombent effectivement sur le tissu économique du département. Il souligne que des clauses d'emploi local ont été intégrées afin de garantir la mobilisation de la main-d'œuvre locale. Selon lui, la valeur ajoutée se crée avant tout par l'emploi local, notamment durant la phase de construction qui s'étend sur trois ans, avec des pics d'activité pouvant atteindre 250 personnes. Il rappelle que la concession s'étend sur 30 ans, ce qui impose de réfléchir à long terme, notamment sur l'intégration des petites et moyennes entreprises en complément des grands groupes, ces derniers sous-traitant une partie des travaux.

La Chambre de Commerce et d'Industrie s'engage pleinement à accompagner ce processus pour aider l'aéroport à sourcer localement tous les besoins nécessaires.

Enfin, interrogé sur les principaux défis à anticiper d'ici 2030, il évoque la mobilisation de tous les moyens pour respecter les engagements et les plannings, conditionnés par l'obtention des autorisations environnementales et administratives, notamment les permis de construire. Il met aussi en avant l'importance de la sécurité des passagers, du personnel et des intervenants sur le chantier. Il se déclare confiant dans les compétences des partenaires locaux et nationaux pour mener à bien ce projet ambitieux.

Par ailleurs, il rappelle que l'aéroport génère également des retombées fiscales importantes, avec environ un million d'euros de taxe foncière annuelle, contribuant au financement et au maintien des services publics sur le territoire.

## 5. TRAVAUX EN PETITS GROUPES

Un temps d'échange de 45 minutes environ a été organisé, répartissant les participants en quatre tables composées chacune d'environ 6 à 8 personnes. Tous les groupes ont travaillé sur les mêmes trois questions clés, portant sur l'emploi local et l'insertion, le renforcement des partenariats avec les PME et acteurs économiques locaux, ainsi que la construction d'une stratégie économique durable.

Chaque table a désigné un porte-parole chargé de présenter la synthèse des discussions en restitution plénière. Ce moment a permis aux participants d'identifier et de confronter des solutions, idées, remarques et critiques, dans une dynamique constructive visant à enrichir la concertation autour du projet.

**Question 1 Comment maximiser les retombées pour l'emploi local et l'insertion ?**  
*Quelles actions pourraient permettre de maximiser les emplois locaux et les parcours d'insertion autour du projet ?*

Le premier groupe met en avant quatre thématiques majeures : **privilégier les circuits courts à prix égal, associer les établissements scolaires avec les entreprises locales pour sensibiliser les jeunes, adapter les formations aux besoins spécifiques de l'aéroport, et transformer les secteurs en difficulté en opportunités d'insertion.** Il insiste également sur le renforcement des critères liés à la responsabilité sociale et environnementale (RSE) dans les appels d'offres.

Le second groupe a concentré ses propositions dans la seconde et troisième question.

Le troisième groupe exprime une certaine difficulté à répondre aux questions, évoquant un **contraste entre la croissance économique et la posture de riverain.** Ils suggèrent de maintenir la situation actuelle, qui semble répondre aux besoins présents. Ils soulignent que les retombées économiques profitent peu au centre-ville de Beauvais, puisque la clientèle hôtelière liée à l'aéroport préfère des établissements en périphérie. Ils notent aussi une fréquentation importante des navettes, avec des voyageurs principalement en transit vers Paris. Enfin, ce groupe insiste sur **l'importance d'encourager l'accès à l'emploi pour les personnes en situation de handicap autour de l'aéroport.**

Un troisième point abordé concerne les chiffres d'emplois créés en lien avec le trafic aérien. Le groupe rappelle que, selon leurs données, le ratio est d'environ 23 emplois pour 1000 mouvements, ce qui laisserait anticiper la création de 138 emplois supplémentaires pour une augmentation des mouvements de 39 000 à 45 000. Toutefois, une interrogation est soulevée quant à la source et la fiabilité des données évoquées, qui n'auraient pas été communiquées aux associations malgré leurs demandes répétées. Une proposition est également faite pour plafonner les mouvements à 32 000, en cohérence avec le plan d'urbanisme et les contraintes sonores, voire pour envisager une réorientation des **investissements vers d'autres activités.**

**Enfin, le quatrième groupe insiste sur l'intégration de clauses favorisant l'emploi local dans les contrats liés au projet,** soulignant la nécessité d'un travail coordonné avec la Chambre de Commerce et d'Industrie pour garantir ces engagements.

## **Question 2 : Comment renforcer les partenariats avec les PME et les acteurs économiques du territoire ?**

*Comment faire en sorte que les PME et acteurs économiques locaux bénéficient au mieux des retombées du projet ?*

Les groupes étaient invités à réfléchir aux modalités et stratégies pour créer des synergies fortes avec les entreprises locales, afin d'optimiser leur implication dans le projet.

Un groupe propose **de recenser et mettre en lumière les acteurs locaux** dans une démarche large, en envisageant la création d'un outil centralisé – tel qu'une « Bible » ou un site internet – permettant d'identifier les compétences et apports potentiels de ces acteurs. Ce dispositif viserait à faciliter leur accès aux marchés liés au projet.

Il est également suggéré de **renforcer l'accompagnement des Très Petites Entreprises (TPE)** pour qu'elles puissent répondre aux appels d'offres, ainsi que de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises locales afin d'élargir l'offre et dynamiser le tissu économique.

Un autre groupe insiste sur l'importance **d'intégrer des clauses d'insertion sociale dans les appels d'offres,** en s'appuyant sur des plateformes privées dédiées à la gestion des marchés. Il propose de prolonger la concertation au-delà de la période initiale, compte tenu de la durée d'exploitation qui s'étend sur plusieurs années, afin de continuer à sensibiliser les entreprises aux enjeux sociaux et économiques liés au projet.

Enfin, un troisième groupe insiste sur la **nécessité de travailler en collaboration avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Maison de l'Emploi et Pôle Emploi,** pour faciliter l'insertion de personnes locales dans les emplois à venir.

### Question 3 : Construire une stratégie économique durable

*Comment sécuriser une dynamique économique durable, quelles que soient les évolutions du projet ?*

Concernant la troisième question portant sur la construction d'une stratégie économique durable, plusieurs axes ont été dégagés lors des échanges.

Un groupe propose la **création d'une charte territoriale pour formaliser les engagements des différents acteurs et favoriser une dynamique économique stable et partagée**. Il souligne l'importance de **développer l'offre touristique autour de l'aéroport, en profitant de sa localisation stratégique à proximité de Paris et de grands sites comme Disneyland Paris ou le Parc Astérix**.

Parmi les idées évoquées figurent **le développement d'une offre professionnelle, avec la mise à disposition de bureaux ou locaux en libre-service à la journée ou à l'heure**, ainsi qu'une **stratégie marketing et communication renforcée**. Cela inclut la modernisation du site internet, la proposition d'offres packagées combinant vol et location de véhicules, et la promotion d'activités commerciales et touristiques liées à l'aéroport.

Un autre axe concerne la **qualité de vie au travail, avec des politiques RH innovantes visant à renforcer l'attractivité des emplois, notamment par des services de garde d'enfants ou des infrastructures de conciergerie**.

Un dernier groupe souligne l'importance de s'inscrire dans la durée, en intégrant dans les **contrats des clauses sur le long terme** afin d'assurer la pérennité des emplois et des partenariats, au-delà de la phase de travaux.

**Lors des échanges libres, un participant soulève la question de la compatibilité entre développement économique et tourisme vert**, évoquant le risque d'impacts négatifs sur certaines activités touristiques comme le camping en raison du bruit matinal lié à l'aéroport.

En réponse, **Stéphane ROUZIOU, Directeur d'Oise Tourisme** a rappelé que le territoire mise sur un renouveau culturel et touristique, notamment avec la scénographie du musée de l'Oise et la valorisation du patrimoine historique autour de la cathédrale, des initiatives susceptibles d'attirer des touristes passionnés par l'histoire.

**Des questions précises sont également posées sur la méthodologie utilisée pour comptabiliser les emplois liés au projet** : la prise en compte des emplois à temps partiel, des stages ou des emplois saisonniers, ainsi que sur les engagements contractuels concernant le nombre d'emplois créés.

En réponse, il est expliqué que la méthodologie suit les standards de la fédération européenne des aéroports, avec un calcul en équivalents temps plein, et que les emplois directs, indirects et induits sont tous pris en compte. Toutefois, il est précisé qu'aucun engagement contractuel formel sur le nombre exact d'emplois n'est pris, ces chiffres dépendant de l'évolution réelle de l'activité.

Concernant la plateforme logistique Nova Park, il est précisé qu'il n'existe pas de lien direct avec la stratégie de l'aéroport, bien qu'une collaboration porte sur des ambitions énergétiques, notamment l'installation de toitures photovoltaïques sur la plateforme, visant à une quasi-autonomie énergétique.

**Une interrogation est soulevée sur les pertes économiques potentielles liées à la consommation des habitants qui partent effectuer leurs achats hors du territoire.**

Il est reconnu que cette évasion commerciale est difficile à quantifier précisément, mais il est souligné que l'objectif principal reste la création de valeur ajoutée sur place par l'activité générée par l'aéroport, notamment par les emplois créés et la consommation des passagers.

La dynamique commerciale locale est également évoquée : l'aéroport est perçu comme un moteur pouvant générer un flux touristique favorable au centre-ville de Beauvais, contribuant à maintenir l'activité des commerces, même si ce dernier traverse des difficultés comme beaucoup de centres-villes. Il est rappelé que la responsabilité de soutenir l'économie locale est collective, invitant les habitants à privilégier leurs achats dans leur territoire.

**Enfin, la dépendance importante de l'aéroport à la compagnie Ryanair est abordée suite à la question d'un participant.**

Cette dernière représente plus de 80 % du trafic et est reconnue comme un partenaire solide respectant la réglementation française. Néanmoins, la diversification des compagnies aériennes est un objectif affiché pour limiter les risques liés à cette dépendance.

En conclusion, les organisateurs remercient chaleureusement les participants et les intervenants pour leur présence, leur engagement et la qualité des échanges lors de cet atelier. Ils soulignent que les contributions apportées enrichissent la réflexion collective et renforcent la dynamique de la concertation autour du projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais.

Ils rappellent que ce dialogue ouvert constitue une étape essentielle pour construire un projet équilibré et porteur d'opportunités durables pour le territoire, et annoncent que les travaux se poursuivront lors des prochaines rencontres.