



L'AEROPORT PARIS-BEAUVAIS, HORIZON 2030

**COMPTE-RENDU : REUNION PUBLIQUE,
3 JUILLET 2025**

Concertation préalable du 12 mai au 13 juillet 2025

Animation :

Grégoire MAGES, Egis Conseil

Intervenants :

Philippe TRUBERT, Directeur du SMABT

Victoire LANTREIBECQ, Sous-préfète, Directrice de cabinet du préfet de l'Oise

Anthony MARTIN, Président Exécutif, Bellova

Nathalie PONCIN, Directrice Maîtrise d'Ouvrage, Bellova

Christophe HEYMAN, Agence Régionale de Santé des Hauts-de-France

Sylvie MOLINS, Agence Régionale de Santé des Hauts-de-France

Albane BINET, Agence Régionale de Santé des Hauts-de-France

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

Claude BRÉVAN

Roland PEYLET

Durée de la réunion : 2 h 30, de 18h45 à 21h15

Nombre de participants : 110

1. PROPOS INTRODUCTIFS

Philippe TRUBERT, Directeur du SMABT

M. Trubert rappelle que le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) est l'établissement public propriétaire de la plateforme aéroportuaire, transférée par l'État aux collectivités locales en 2007. Il regroupe la Région Hauts-de-France, le Département de l'Oise, et la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis.

Le SMABT fonctionne de manière similaire à un conseil municipal avec 24 élus représentants de ces collectivités (2 titulaires et 2 suppléants par entité). Ces élus se réunissent régulièrement en comités et commissions pour gérer les orientations stratégiques de l'aéroport.

Il évoque notamment la mise en concurrence opérée entre 2022 et 2024 pour le choix du nouvel exploitant, aboutissant à la désignation de la société Bellova. Cette gestion s'inscrit dans un contrat de concession sur 30 ans, définissant les missions de l'exploitant, notamment en matière d'investissements et de qualité de service.

Victoire LANTREIBECQ, Sous-préfète, Directrice de cabinet du préfet de l'Oise

Mme Lantreibecq rappelle qu'en tant que représentante de l'État, le préfet ne détient plus la propriété de l'aéroport, désormais transférée aux collectivités. Elle précise que le rôle de l'État est d'assurer l'application de la loi, notamment en matière d'environnement, d'urbanisme et de sécurité.

Concernant le projet de modernisation, l'État est chargé de l'instruction du dossier déposé par l'exploitant dans le cadre des réglementations relatives à la loi sur l'eau, aux espèces protégées, ainsi qu'au permis de construire. Le préfet ne statue pas sur l'opportunité du développement de l'aéroport, cette responsabilité revenant exclusivement aux élus des collectivités concernées.

L'État joue également un rôle de garant en matière de sécurité, y compris de sûreté aérienne. Enfin, c'est le préfet, en tant qu'autorité environnementale, qui délivrera l'autorisation environnementale nécessaire, à condition que le projet respecte scrupuleusement la législation en vigueur.

2. PRESENTATION DU PROJET EN 5 ENGAGEMENTS

Anthony MARTIN, Président Exécutif, Bellova

Anthony Martin rappelle que Bellova est le concessionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé pour une durée de 30 ans. Il précise que Bellova est une société de projet dédiée exclusivement à l'exécution du contrat de concession signé avec les collectivités.

Le projet de réaménagement repose sur une modernisation des infrastructures existantes, sans extension de l'emprise foncière et avec une artificialisation des sols limitée. Il comprend notamment la construction d'un bâtiment de jonction entre les deux terminaux, une nouvelle jetée destinée à améliorer la fluidité des flux passagers, le développement de l'offre commerciale, la création de nouveaux stationnements pour les véhicules, ainsi que la réorganisation des voiries pour optimiser la circulation des avions au sol.

Le projet est conçu pour un trafic d'environ 45 000 mouvements annuels selon la norme de qualité de service IATA Optimum. Il ne s'agit pas d'un plafond mais d'un seuil au-delà duquel une nouvelle concertation devra se faire sous le contrôle du syndicat mixte. L'objectif est aussi d'augmenter la capacité moyenne des avions afin de limiter le nombre de mouvements. L'aéroport de Beauvais affiche déjà la plus forte densité de passagers par vol en France, avec environ 170 passagers en moyenne par appareil.

Le chantier profitera directement à l'économie locale. Il est prévu la création d'une centaine d'emplois en moyenne, avec des pics jusqu'à 200 pendant la phase de travaux. Les entreprises mobilisées seront prioritairement locales, avec des engagements fermes en matière d'insertion sociale.

Le projet comprend également des actions fortes en faveur de la décarbonation. Cela concerne tant la gestion du chantier que l'exploitation avec par exemple l'électrification des véhicules et équipements de l'aéroport. Bellova vise une labellisation ACA 4+ d'ici 2030, après avoir déjà obtenu le niveau ACA 4 (Airport Carbon Accreditation).

Enfin, Anthony Martin souligne que les compagnies aériennes partenaires utilisent des flottes modernes et performantes, intégrant des technologies permettant de réduire à la fois les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores.

3. INTERVENTION DE L'AGENCE REGIONALE DE SANTE DES HAUTS-DE-FRANCE

Christophe HEYMAN, Agence Régionale de Santé des Hauts-de-France

Sylvie MOLINS, Agence Régionale de Santé des Hauts-de-France

Albane BINET, Agence Régionale de Santé des Hauts-de-France

Trois représentants de l'Agence Régionale de Santé (ARS) étaient présents pour répondre aux questions relatives à la santé publique : Christophe Heyman, Sylvie Molins et Albane Binet. Ils ont précisé que l'ARS intervient dans le cadre de ses obligations réglementaires prévues par le Code de la santé publique. Leur rôle est de formuler des avis sanitaires dans le cadre de procédures liées à des projets industriels, d'urbanisme ou d'aménagement, à la demande des services de l'État.

L'ARS a déjà participé à l'étape de cadrage préalable du dossier porté par Bellova. À cette occasion, elle a émis un premier avis sur les études à mener, en particulier sur les enjeux sanitaires à prendre en compte dans le futur dossier d'autorisation environnementale. Leur rôle est consultatif et s'inscrit dans l'instruction plus large pilotée par la préfecture.

Les représentants ont précisé qu'ils interviendront sur toute la durée de l'instruction et ont détaillé leur méthode d'analyse : ils porteront une attention particulière aux études d'impact sur la santé, notamment en matière de bruit et de qualité de l'air, deux préoccupations largement exprimées lors de la concertation.

Ils veilleront à ce que le dossier comporte un état des lieux précis des expositions actuelles, ainsi qu'une modélisation des impacts prévisionnels sur les populations. L'évaluation tiendra compte de données mesurées et modélisées, ainsi que de la localisation des habitants exposés. Leur analyse inclura une vérification de la pertinence méthodologique des études et des comparaisons avec les normes réglementaires.

Ils ont précisé que, dans certains cas, l'ARS peut recommander des mesures plus ambitieuses, fondées non seulement sur les valeurs limites réglementaires mais aussi sur les valeurs guides de santé publique fixées par des organismes comme l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Ces valeurs guides, bien que non contraignantes juridiquement, représentent des objectifs de réduction de la pollution vers lesquels il convient de tendre, dans une perspective de santé publique à long terme.

Les représentants ont insisté sur le fait que ces normes et objectifs sont valables quel que soit le contexte territorial, y compris en environnement aéroportuaire.

4. TEMPS D'ÉCHANGES

Un riverain, Agglomération du Beauvaisis a indiqué que les riverains se retrouvent placés dans une situation qu'il estime extrêmement difficile, pour trois raisons principales.

Il a d'abord rappelé que la concertation menée par Bellova, avec le soutien de la Commission nationale du débat public, porte officiellement sur la modernisation de l'aéroport. Selon lui, cette question ne correspond pas au véritable enjeu du projet : il a souligné que c'est l'augmentation du trafic, le doublement des mouvements et des activités associées qui constituent la principale préoccupation des habitants. D'après lui, les réunions publiques font apparaître systématiquement ce sentiment de décalage entre les sujets présentés à la concertation et les inquiétudes réelles, à savoir la croissance du trafic aérien et ses conséquences. Il a estimé que, dans le contexte actuel de crise climatique et d'appels à la réduction urgente des émissions de gaz à effet de serre, il n'est pas possible d'ignorer l'impact du secteur aérien.

Il a poursuivi en soulignant le caractère atypique de l'aéroport de Beauvais, infrastructure majeure située au sein d'une ville de moins de 60 000 habitants. Selon lui, le projet ne relève plus d'une dynamique territoriale, mais d'une décision imposée à l'échelle nationale : il l'a présenté comme un projet de « troisième aéroport parisien », comparable à un « terminal 4 bis » rejeté à Roissy, déplacé dans le Beauvaisis avec son lot de nuisances (circulation, bruit, pollution de l'air et de l'eau). Il a par ailleurs affirmé que les emplois générés profitent peu aux habitants locaux, citant les données disponibles à ce sujet.

Enfin, il a regretté que la concertation soit menée par Bellova, concessionnaire du projet, alors que, selon lui, la décision émane des élus du SMABT et de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, qui devraient être présents et répondre directement aux citoyens. Il a évoqué la disparition d'un consensus politique antérieur autour de la limitation des mouvements, du respect d'un couvre-feu strict et de l'absence d'avions stationnés la nuit. Il estime aujourd'hui que les élus locaux ne maîtrisent plus le projet, évoquant un « déni démocratique » : absence de débat public, votes à huis clos, représentants désignés sans mandat clair, et un affaiblissement du lien entre citoyens et territoire.

Mme Lazarski, Halte au Tarmac, s'est étonnée d'apprendre que l'ARS avait déjà rendu un avis et que celui-ci n'ait pas été rendu public. Elle a exprimé son incompréhension face au fait que les organisateurs attendaient des questions du public avant de présenter cet avis.

Elle a par ailleurs salué la référence aux valeurs guides de l'OMS, tout en s'interrogeant sur la notion d'« acceptabilité des risques » : selon elle, cette formulation semble imposer l'acceptation des risques par les habitants, sans réel choix possible.

Mme Lazarski a également demandé sur quelles bases serait fondé certains avis, dans la mesure où il n'existe pas de toujours de réglementation spécifique ni de zonage sanitaire propre à Beauvais. Elle a enfin souligné que si le contrôle de la qualité du dossier est nécessaire, la préoccupation principale des riverains porte avant tout sur les conséquences concrètes du projet.

M. Dunoyer, de Laversines a souhaité connaître l'impact sur l'espérance de vie d'une personne résidant sous le passage d'avions de gros porteurs à 300 mètres d'altitude. Il a demandé des éléments de réponse concernant les nouvelles trajectoires de vol, pour les années 2025, 2030 et 2035.

Un représentant de l'ARS est revenu sur la question du rôle de l'agence et sur la méthodologie employée pour émettre un avis. Il a précisé que l'ARS intervient lors de la phase de cadrage préalable des dossiers d'envergure, afin d'apporter un regard critique sur les études proposées dans le cadre de la demande d'autorisation. L'avis rendu à ce stade porte donc sur le contenu projeté des études, avant le dépôt du dossier complet, et vise à demander, si besoin, des compléments au service instructeur pour garantir la prise en compte des déterminants de santé.

Il a rappelé que l'ARS ne maîtrise pas le calendrier des consultations et ne peut se prononcer que lorsqu'elle dispose de données suffisantes. L'enquête publique, prévue en 2026, sera alimentée par l'ensemble des études en cours, et l'avis de l'ARS s'inscrira alors dans ce cadre.

Concernant l'impact sanitaire du bruit lié au survol des avions à basse altitude, le représentant de l'ARS a indiqué qu'un lien de causalité entre le bruit et la santé est reconnu, de même que pour la pollution de l'air, quelle qu'en soit l'origine. Il a toutefois précisé que l'évaluation de l'impact se fait au cas par cas, selon les données disponibles : l'ampleur de l'effet dépendra notamment de l'évolution des niveaux de bruit ou de pollution, et une analyse détaillée sera réalisée lorsqu'ils disposeront de l'ensemble des éléments chiffrés.

Un riverain a expliqué avoir analysé le dossier de consultation de l'aéroport, s'appuyant sur son expérience en analyses de cycle de vie et de comptabilisation des émissions de CO₂. Il a estimé que le dossier comportait de nombreuses incohérences et fausses informations.

Il a souligné que le « scope 3 » du bilan carbone – incluant les émissions des avions et le transport des passagers jusqu'à l'aéroport n'est pas pris en compte, alors que cela devrait l'être. Selon lui, le projet prévoit une augmentation de 10 % des émissions de CO₂ entre 2024 et 2030, alors qu'une baisse de 20 % serait nécessaire ; les chiffres publics montrent un passage de 430 000 à 483 000 tonnes de CO₂ par an à l'horizon 2030. Même si l'intensité par passager baisse, la hausse du trafic (+22 %) conduirait à une augmentation globale des émissions.

Il a rappelé qu'une étude réalisée par Icare pour l'ADEME montre que seule la modération du trafic peut permettre une baisse effective des émissions ; il estime que l'aéroport ne respecte pas la trajectoire de l'Accord de Paris ni la stratégie nationale bas carbone, qui impose une réduction de 20 % entre 2025 et 2030. Il juge anormal que la réglementation carbone s'applique aussi peu à une structure publique détenue par un syndicat mixte.

Il a également questionné l'efficacité annoncée des avions de nouvelle génération et le choix de raccorder l'aéroport, plutôt que les quartiers prioritaires, au futur réseau de chaleur urbain. Il a estimé que les carburants durables (SAF) ne représenteront qu'une solution très limitée et que la

baisse attendue de la production mondiale de pétrole d'ici 2030-2035 rendrait le modèle low cost intenable.

Il s'est interrogé sur le projet de raccordement de l'aéroport au futur réseau de chaleur urbain, alimenté par une chaudière biomasse prévue à la ZUP. Il a estimé légitime de se demander pourquoi l'aéroport bénéficierait en priorité de cette ressource, au détriment, selon lui, des habitants des quartiers environnants.

Il s'est aussi interrogé sur le doublement annoncé du taux de valorisation des déchets, jugé peu crédible, et sur la capacité de la station d'épuration de Beauvais à absorber l'afflux de 9 millions de passagers par an dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau. Il a enfin regretté l'absence d'élus territoriaux aux réunions publiques.

Pour conclure, il a estimé que le dossier ne présente que les conséquences négatives en cas de non-réalisation du projet. Il a appelé à envisager aussi les effets positifs d'un abandon, permettant de recentrer le territoire et de renforcer le ferroviaire, et rappelé que la valeur ajoutée actuelle de l'aéroport reste très limitée à l'échelle locale.

M. Cochez, responsable environnement pour BELLOVA a indiqué qu'il ne pourrait pas répondre à l'ensemble des points soulevés dans l'immédiat mais reste disponible pour des échanges plus approfondis si besoin. Il a précisé que le bilan carbone de l'aéroport est réalisé conformément à la réglementation, et inclut bien le scope 3, c'est-à-dire les émissions indirectes liées notamment à l'activité des avions. Il a précisé que la démarche est menée en lien avec le bureau d'études Icare et répond aux exigences du label ACA 4, qui impose de justifier les leviers d'action et les objectifs de réduction auprès du certificateur.

M. Cochez a invité les participants à se référer au rapport transmis à la mairie de Saint-Adrien, réalisé à l'issue d'une campagne de mesures menée avec la station mobile, tout en soulignant que l'interprétation des résultats pouvait varier selon les sources. Il s'est déclaré disponible pour échanger sur ces données.

Il a précisé que la présence de dépassements sur certains polluants n'impliquait pas nécessairement une responsabilité exclusive de l'aéroport. Il a cité un rapport de Santé publique France indiquant que, dans la région Hauts-de-France, les transports routiers sont les principaux émetteurs d'oxydes d'azote, le secteur agricole pour les particules fines PM10, et le secteur résidentiel pour les PM2.5. Selon lui, l'aéroport représente une part limitée des émissions régionales.

Il a ajouté que le bilan carbone de l'aéroport, incluant l'activité aérienne, s'élève à environ 430 000 tonnes de gaz à effet de serre par an, soit l'équivalent des émissions d'environ 48 000 habitants. Il a invité à replacer ces chiffres dans leur contexte, en soulignant l'importance de prendre en compte l'ensemble des sources de pollution, notamment l'usage de pesticides agricoles, particulièrement élevé dans la région.

M. Cochez a ajouté que l'élaboration du plan d'action ne repose pas sur des recommandations d'Icare, mais sur des exigences chiffrées et vérifiées par un organisme tiers, avec l'obligation de mettre en place des actions concrètes et budgétées pour atteindre les objectifs attendus.

En ce qui concerne le futur réseau de chaleur urbain, **M. Doridam, élu au SMABT**, a contesté l'idée selon laquelle il serait destiné en priorité à l'aéroport. Il a précisé que ce réseau est conçu pour desservir l'ensemble de l'agglomération du Beauvaisis, notamment de nombreux quartiers résidentiels (Argentine, Saint-Lucien, Vauban, ZAC de THER, Massey Ferguson, etc.), ainsi que d'autres industriels. L'aéroport ne sera, selon lui, qu'un client parmi d'autres.

Il a rappelé que la rentabilité et la logique du projet reposent sur la desserte de la population locale, conformément à la volonté des élus. Il a également précisé que le réseau de chaleur sera principalement alimenté par la géothermie, complétée par une chaudière biomasse, et que le marché d'attribution est encore en cours. Il a enfin indiqué que les premiers travaux liés à ce réseau sont prévus pour 2027.

M. Marial habitant le Mont Saint-Adrien a interrogé l'ARS sur les suites données lorsque les seuils de pollution atmosphérique sont largement dépassés, citant notamment le cas des particules fines (PM10), où il constate des niveaux bien supérieurs aux valeurs guides de l'OMS. Il a déploré que la population ne soit pas informée de ces dépassements et a interrogé l'ARS sur les mesures concrètes mises en place dans de telles situations, rappelant que les habitants continuent de respirer une pollution dont ils ne connaissent pas l'origine précise.

L'ARS a rappelé que les lois et réglementations nationales en matière de qualité de l'air et de santé publique ne relèvent pas de sa compétence propre, mais qu'elle a pour mission de les appliquer à l'échelle régionale. L'agence a indiqué qu'elle peut demander la mise en place de mesures de la qualité de l'air sur les secteurs habités, y compris pour des polluants spécifiques comme ceux liés au trafic aérien. Elle a précisé qu'elle examine systématiquement les données figurant dans les dossiers et peut demander des compléments ou formuler des avis défavorables si les résultats le justifient.

En matière d'appréciation du risque sanitaire, l'ARS s'appuie en premier lieu sur les valeurs réglementaires; pour certains polluants dits « sans seuil », une méthodologie d'évaluation des risques sanitaires est utilisée, fondée notamment sur le calcul de l'excès de risque. Par exemple, la référence habituellement retenue est d'un cas supplémentaire pour 10 000 habitants. L'ARS a indiqué que ce critère d'acceptabilité, appliqué depuis plusieurs années, peut varier selon la nature des polluants. Pour le bruit, une démarche d'évaluation similaire est menée, en étudiant l'éventuelle augmentation des niveaux sonores et ses conséquences sanitaires.

L'agence a conclu qu'elle attendra les résultats précis des études en cours pour se prononcer sur l'acceptabilité des risques, en s'appuyant sur ces méthodes et référentiels validés au niveau national.

Un riverain a ensuite attiré l'attention sur la présence de nombreux équipements sportifs et espaces de loisirs pour enfants à proximité immédiate de l'aéroport, tels que la piscine, des terrains de tennis, le vélodrome ou encore une aire de jeux. Il a regretté l'absence de stations de mesure du bruit et de la pollution de l'air à cet endroit qu'il juge particulièrement sensible, et s'est inquiété de la fréquentation de ces sites par des enfants alors que le trafic aérien engendre, selon lui, des nuisances importantes. Il a également souligné la nécessité d'appliquer les mêmes exigences de vigilance à

proximité de l'aéroport qu'en période d'alerte climatique, et a dénoncé ce qu'il considère comme un « permis de tuer » accordé en laissant perdurer ces situations.

Une riveraine a évoqué l'expérience du changement de filtres sur les systèmes de ventilation domestique, expliquant que les filtres de sa VMC double flux deviennent particulièrement encrassés après quelques mois d'utilisation, y compris dans des secteurs pourtant peu exposés comme Saint-Paul. Elle s'est interrogée sur l'impact de cette pollution sur la santé des habitants.

La directrice de cabinet du Préfet a rappelé les principales étapes de la procédure d'autorisation. Elle a indiqué que la réunion se tient dans le cadre de la concertation préalable : à l'issue de cette phase, le porteur de projet finalise son dossier, qui pourra évoluer en fonction des consultations et observations recueillies. Ce dossier, comprenant notamment l'étude d'impact, est ensuite transmis aux différentes administrations compétentes pour avis formel (dont l'ARS, l'autorité environnementale, la DDT, etc.).

Les administrations rendent des avis pouvant être favorables ou défavorables, accompagnés, le cas échéant, de recommandations ou de demandes de compléments. Ces avis portent sur différents volets : santé publique, loi sur l'eau, espèces protégées, risques liés aux installations classées, etc.

Une fois les avis administratifs rendus, le dossier est soumis à l'enquête publique, permettant à l'ensemble des citoyens de formuler leurs observations. Au terme de l'enquête publique et sur la base de l'ensemble des avis et contributions, le Préfet décide de délivrer ou non l'autorisation finale au projet. La directrice de cabinet a précisé que la procédure en est aujourd'hui à un stade précoce : les différents services ne pourront rendre leur avis définitif qu'une fois le dossier complet et consolidé.

5. RETOURS SUR LA CONCERTATION

Le Collectif Halte au Tarmac est de représenté par deux citoyennes riveraines de l'Aéroport, mobilisées contre le projet

Deux riveraines se sont exprimées au nom de plus de 55 habitants du Mont-Saint-Adrien opposés au projet d'extension de l'aéroport et à l'augmentation du trafic. Elles ont indiqué remettre une pétition et ont affirmé porter la voix des riverains qui n'ont pas pu être présents ou qui n'ont pas été informés de la concertation, ainsi que celle des personnes souffrant des nuisances de l'aéroport.

Elles ont insisté sur le fait que le projet ne concerne pas seulement des infrastructures, mais touche directement à la santé, au patrimoine et à l'environnement des habitants. Elles ont souligné la croissance du trafic aérien à Beauvais, jugée exceptionnelle à l'échelle nationale, et ont remis en cause le discours sur la « croissance maîtrisée », rappelant qu'à terme, l'aéroport accueillerait 9,4 millions de passagers sur un territoire beaucoup plus petit que d'autres grands aéroports français.

Les deux riveraines ont dénoncé ce qu'elles considèrent comme un biais de la concertation, estimant que le projet est déjà verrouillé, notamment en raison de la signature du contrat de concession, des investissements engagés et du soutien affiché par les autorités. Elles ont indiqué que le débat public est, selon elles, rendu impossible par le manque de transparence sur les données essentielles, en particulier celles concernant la période 2030-2054, et par la confidentialité de certaines annexes du contrat.

Elles ont également contesté les projections de trafic et d'investissements présentées par l'exploitant, estimant qu'elles sous-estiment l'ampleur des évolutions prévues et qu'elles masquent une stratégie d'augmentation continue du trafic au-delà du seuil de 45 000 mouvements. Elles ont jugé incohérent de limiter officiellement le trafic tout en doublant les capacités opérationnelles (parkings, portes d'embarquement, etc.).

Les riveraines ont estimé que les habitants sont les grands oubliés du projet, regrettant l'absence d'engagements concrets de réduction des nuisances et l'absence d'évaluation sérieuse des impacts sanitaires cumulés. Elles ont également relativisé l'apport des avions de nouvelle génération en matière de réduction du bruit, considérant que l'amélioration technique annoncée est largement annulée par l'augmentation du trafic.

Elles ont souligné que la concertation avait été insuffisamment publicisée, que de nombreux habitants n'avaient pas été informés, et ont regretté la faible présence des élus lors des réunions publiques. Elles ont également remis en cause l'argument de l'emploi local comme principal bénéfice du projet, estimant que les emplois créés profitent peu aux habitants de Beauvais et pointant les difficultés rencontrées par les jeunes du territoire pour accéder aux emplois proposés à l'aéroport, notamment en raison de la maîtrise de l'anglais.

Pour conclure, les deux riveraines ont jugé injustifié de défendre un tel projet au regard des nuisances générées pour les habitants et ont réaffirmé la mobilisation du collectif pour que la voix des riverains soit entendue.

Madame Brévan, Monsieur Peylet, garants CNDP de la concertation

Les garants ont dressé un premier bilan de la concertation, en précisant qu'un rapport plus détaillé sera établi ultérieurement. Ils ont relevé que la participation aux réunions publiques a globalement été limitée, à l'exception de la réunion d'ouverture qui avait attiré davantage de personnes. Certaines séances ont réuni moins de trente participants en dehors des intervenants. Les échanges se sont déroulés dans un climat généralement calme, mais l'opposition au projet a été manifeste lors des rencontres.

À l'inverse, la participation sur le site internet de la concertation est restée très soutenue et régulière tout au long de la période, avec des arguments similaires à ceux exprimés en réunion. Les contributions étaient majoritairement opposées au projet, même si quelques voix favorables se sont aussi exprimées.

Les garants ont identifié deux grandes familles d'arguments :

- Les premiers portent sur les impacts locaux du projet, avec des préoccupations concernant le bruit, la pollution de l'air, la santé publique et la qualité de vie. Les riverains directement exposés se sont surtout exprimés sur ces questions.
- La seconde famille d'arguments porte sur la cohérence globale du projet avec les engagements nationaux et internationaux de lutte contre le changement climatique, en particulier l'accord de Paris et la Stratégie nationale bas carbone.

Les garants ont également relevé un malentendu persistant entre le public et le maître d'ouvrage sur la portée de la concertation. De nombreux participants souhaitaient débattre de l'opportunité de la croissance du trafic, alors que Bellova a concentré les échanges sur les modalités de modernisation et d'aménagement, en considérant que la question de l'opportunité avait déjà été tranchée lors de la signature du contrat de concession. Cette divergence explique la faible mobilisation sur les aspects techniques du projet, les attentes portant essentiellement sur l'évolution du trafic aérien et ses nuisances.

Les participants ont souvent exprimé leur inquiétude face à l'augmentation potentielle du trafic, estimant que les mesures techniques de réduction des nuisances (flotte moins bruyante, nouveaux carburants) ne pourraient compenser l'effet global d'une hausse des mouvements aériens. Les demandes d'études épidémiologiques locales se sont multipliées, en soulignant que les études existantes ne permettent pas d'identifier précisément la part de l'aéroport dans les effets sanitaires constatés à l'échelle du département.

Les enjeux liés à la biodiversité et à la ressource en eau sont apparus comme secondaires dans les débats, la question de l'eau potable ayant été rapidement écartée en l'absence de captages proches de la plateforme.

Du côté des arguments favorables au projet, certains ont mis en avant les perspectives de développement économique local, la création d'emplois et le rayonnement du territoire, bien que ces aspects aient été peu discutés en dehors du cercle économique lors des ateliers dédiés.

Enfin, la question de la responsabilité et du pilotage du projet est régulièrement revenue : le syndicat mixte, propriétaire de l'aéroport, est perçu comme le principal décideur, et les garants ont estimé qu'une clarification sur la nature du plafond des 45 000 mouvements serait nécessaire (capacité, objectif ou plafond réglementaire).

En conclusion, les garants ont noté que les attentes du public portaient avant tout sur une amélioration concrète de la situation actuelle pour les riverains, en particulier concernant le bruit et la pollution, et que les modalités de suivi et de gouvernance du projet devront être précisées dans la suite du processus.

Nathalie Poncin, BELLOVA

Philippe Trubert, SMABT

Les représentants de Bellova ont dressé un bilan quantitatif de la concertation, en indiquant qu'environ 550 personnes ont participé aux réunions publiques et aux ateliers, sans toutefois qu'il s'agisse de participants uniques. Ils ont précisé avoir sollicité différents intervenants externes – dont la DGAC, le service de navigation aérienne, l'Agence régionale de santé, la DDT de l'Oise, l'office de tourisme, Ala CCI, ainsi que d'autres acteurs – afin d'apporter un éclairage complémentaire en réponse aux questions du public. Par ailleurs, 24 personnes ont été rencontrées sur les stands d'information, 1205 visites uniques ont été comptabilisées sur le site internet, 200 contributions déposées en ligne et 7 cahiers d'acteurs enregistrés.

Bellova a souligné avoir pris en compte de nombreux retours exprimés lors de la concertation, notamment concernant les nuisances subies par les riverains, la qualité de l'air, le bruit, et la santé. L'exploitant a indiqué que le périmètre des études d'impact a été élargi à la demande des participants et des acteurs institutionnels : la prise en compte des phases d'avion en vol (décollage, atterrissage, demi-croisière) a ainsi été intégrée pour l'évaluation du bruit et de la qualité de l'air. Une étude de risque sanitaire complémentaire a également été engagée, couvrant l'ensemble des typologies de polluants liés aux activités aéroportuaires et au trafic routier.

Les représentants de Bellova et du SMABT ont détaillé les évolutions du dispositif de suivi, avec notamment l'ajout de nouveaux points de mesure, à la suite des demandes spécifiques de communes concernées (par exemple, installation de capteurs au niveau de l'école de Tillé après signalement d'odeurs de kérosène). Ils ont précisé que l'ensemble de ces campagnes de mesures permettra d'alimenter la modélisation des impacts du projet et de les comparer aux situations de référence.

Bellova s'est engagée à renforcer la transparence sur la diffusion des résultats : les données de bruit sont déjà accessibles sur le site internet, et celles concernant la qualité de l'air seront mises en ligne à partir de fin 2025, permettant un suivi en temps réel.

Concernant les nuisances liées au stationnement, Bellova a indiqué que le projet prévoit la création de 1500 places supplémentaires, portant la capacité totale à 9000 places, afin de répondre à la saturation observée aussi bien aux abords de Tillé que dans les parkings publics de Beauvais.

Les représentants ont également évoqué d'autres mesures prises en lien avec le SMABT : lancement d'études sanitaires complémentaires, travaux sur la circulation, création d'un Observatoire des prix de l'immobilier afin de suivre l'évolution de la valeur des biens, et mobilisation du fonds d'action territoriale pour soutenir des projets locaux (communes, associations). Enfin, ils ont mentionné le développement de projets d'énergie renouvelable (réseau de chaleur, centrale photovoltaïque, filière hydrogène) ainsi que la poursuite des actions en faveur de l'emploi sur le territoire.

6. TEMPS D'ECHANGES 2

Un riverain indique qu'il ne s'oppose pas au transport aérien en tant que tel, mais au développement des activités dites « ultra low cost » à l'aéroport. Il met en avant que le modèle économique du low cost repose sur une réduction maximale des coûts, notamment à travers la précarisation et la sous-traitance, ainsi que la suppression progressive de certains emplois, par exemple les agents d'embarquement remplacés par des systèmes automatisés. Ce riverain précise qu'il ne s'agit pas d'être contre l'emploi, mais contre la création d'emplois qu'il juge « mauvais » ou précaires.

Un autre riverain prend la parole pour contester les chiffres avancés concernant les émissions de CO₂. Il s'appuie sur une multiplication des émissions par passager, par le nombre de passagers et de vols, pour conclure que le chiffre réel serait bien supérieur à celui avancé par l'exploitant. Il estime par ailleurs que la comparaison avec d'autres secteurs polluants (agriculture, camions) n'est pas pertinente : selon lui, chaque acteur doit prendre sa part de responsabilité. Il s'interroge également sur la rentabilité réelle du projet et sur sa viabilité à long terme, évoquant le risque de hausse du prix du pétrole et la fragilité du modèle low cost dans ce contexte. Enfin, il exprime son scepticisme sur le financement privé et la prise de risques sur trente ans, compte tenu de l'incertitude du secteur.

Un troisième riverain estime que chaque décollage et atterrissage apporte un peu plus de bruit, de pollution et de réchauffement climatique, et déplore que, selon lui, les responsables du projet préfèrent détourner le regard. Il témoigne de son quotidien : réveillé chaque matin à 6h par les avions, il se dit épuisé et inquiet pour sa santé et son avenir. Ce riverain, qui précise avoir 13 ans, interpelle directement les décideurs sur les conséquences de leurs choix, jugeant que l'argument du développement économique ne saurait justifier, selon lui, la dégradation de l'environnement et du climat. Il conclut en estimant que les élus ont le pouvoir d'agir, et les enjoint à assumer leurs responsabilités pour l'avenir.

Un autre riverain, également jeune habitant de Beauvaisis, s'exprime pour souligner l'importance de ce projet pour l'avenir du territoire. Il affirme que Beauvais, par son histoire, n'est pas destinée à devenir une simple «banlieue low cost de Paris». Selon lui, l'agrandissement de l'aéroport conduirait à une perte d'identité pour la ville, qui risquerait de devenir une porte d'entrée pour les touristes en transit plutôt qu'une cité vivante et attachée à son histoire. Il plaide pour que Beauvais demeure une ville à taille humaine, fidèle à son identité, et s'oppose à ce qu'elle devienne, selon ses mots, «un carrefour à valises» ou une «zone» au détriment des quartiers et du patrimoine.

Enfin, une riveraine pose une question sur l'articulation entre la concertation et l'augmentation du trafic aérien. Elle cherche à comprendre si les études en cours intègrent l'augmentation future des vols ou si elles se limitent aux seuls aménagements prévus (tels que nouveaux parkings ou bâtiments).

M. Martin répond d'abord sur le modèle économique du low cost. Il considère qu'il existe beaucoup d'idées reçues à ce sujet: selon lui, les compagnies comme Ryanair ou Wizz Air sont des entreprises qui recrutent massivement, notamment des pilotes et des personnels navigants, qui bénéficient selon lui de bonnes conditions de rémunération. Il précise que le marché de l'emploi aérien est en tension et que son entreprise rencontre des difficultés à pourvoir certains postes sur le territoire. Il reconnaît que le fonctionnement de ces compagnies diffère de celui des compagnies traditionnelles, avec des rotations plus courtes, mais il estime que le respect de la législation sociale est garanti.

Sur la question des emplois, il affirme qu'il n'y a en aucun cas un quelconque projet visant à remplacer massivement les salariés par des machines, et qu'au contraire, l'aéroport propose des emplois qualifiés nécessitant une formation approfondie et apportant des qualifications très recherchées sur le marché du travail.

Abordant la question du bilan carbone, M. Martin reconnaît que les projections reposent sur de nombreux paramètres incertains (prix du pétrole, politiques publiques, évolution de la demande). Il rappelle que le financement du projet est assuré par des fonds privés, qu'il n'y a pas de subventions publiques ni d'aides d'État, et que le concessionnaire porte le risque économique de l'investissement.

Enfin, il revient sur la dimension générationnelle, soulignant qu'une récente étude publiée par la FNAM montre que les usagers des aéroports sont pour une part de plus en plus importante des jeunes adultes, souvent sensibles aux questions environnementales. Il estime que la croissance de l'aéroport répond à un équilibre entre développement économique et préoccupations environnementales, tout en rappelant l'attachement de Beauvais à son histoire et à son rayonnement.

Un professionnel travaillant à l'aéroport intervient pour réagir à la question des filtres de ventilation. Il explique qu'il fait contrôler régulièrement les filtres de ses installations, qui restent, selon lui, parfaitement blancs, même en les changeant seulement une fois par an. Il invite la participante ayant évoqué l'encrassement rapide de ses filtres à venir constater par elle-même, soulignant que les locaux de l'aéroport, bien que fortement exposés, ne présentent pas le même niveau de pollution. Il précise également gérer les trois restaurants de l'aéroport: selon lui, sur ses 62 salariés, 58 résident à moins de 15 minutes et 4 à 30 minutes du site, ce qui contredit l'idée selon laquelle peu d'employés habiteraient

localement. Il précise également que le nombre de salariés de sa société s'élevait à 24 en 2019, 62 à ce jour.

Marc Dumont, riverain à Saint-Adrien, souhaite interroger les responsables sur le respect des couloirs aériens. Il observe qu'ils semblent moins suivis qu'auparavant et demande quels dispositifs existent pour garantir leur respect, ainsi que les éventuelles pénalités en cas d'écart.

Florian Linke, délégué de l'Aviation civile des Hauts-de-France, rappelle que les trajectoires publiées sont respectées dans la mesure du possible. En cas de météo défavorable, de contraintes de sécurité ou d'organisation du trafic aérien, notamment en lien avec l'aéroport Charles-de-Gaulle, il peut être demandé aux pilotes de s'écarter des trajectoires standards. Dans ces situations, il n'existe pas de sanction, car ces écarts relèvent d'ordres du contrôle aérien. Un pilote qui désobéirait à un ordre de contrôle pourrait faire l'objet de mesures disciplinaires, mais cela reste exceptionnel.

Sylvie Couture, habitante de Tillé, témoigne de l'impact du bruit : selon elle, les nuisances sonores se poursuivent jusqu'à minuit et reprennent dès 5h du matin, ce qui laisse trop peu de temps pour se reposer. Elle s'interroge auprès de l'ARS sur les moyens envisagés pour garantir le respect du couvre-feu et réduire les effets sur la santé, rappelant également que les jeunes générations expriment une grande vigilance à l'égard de leur environnement. Elle cite son propre petit-fils, âgé de 10 ans, qui refuse désormais de venir en vacances à cause des nuisances aériennes.

Un représentant de l'Agence régionale de santé précise que la question du couvre-feu fait partie des éléments suivis pour évaluer l'impact du projet sur la santé. Il existe des références dans la littérature scientifique sur les effets du bruit nocturne, qui seront prises en compte lors de l'examen des mesures de réduction et du respect des plages horaires de tranquillité. L'ARS indique qu'elle sera attentive au respect effectif du couvre-feu et à ses conséquences sanitaires dans la suite du dossier.