



L'AEROPORT PARIS-BEAUVAIS, HORIZON 2030

**COMPTE-RENDU : REUNION PUBLIQUE,
18 JUIN 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

Edo FRIART, Directeur Commercial, Bellova

Nathalie PONCIN, Directrice Maîtrise d'Ouvrage, Bellova

François COCHEZ, Responsable Environnement, Bellova

Dominique LAZARSKI, Halte au Tarmac

Bruno MAILLARD, Aéroclub de Beauvais-Tillé

Jean-Luc RENAUD, Ryanair

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 : 130

1. PROPOS INTRODUCTIFS

L'animateur ouvre la réunion en présentant l'organisation de la soirée. Il rappelle que cette réunion publique s'inscrit dans le cadre de la concertation sur le projet d'évolution de l'aéroport Paris-Beauvais. L'objectif de cette séance est de présenter notamment les propositions d'aménagement envisagées pour améliorer le cadre de vie des riverains, en réponse aux préoccupations exprimées lors des précédentes rencontres.

La réunion prévoit une première séquence d'interventions institutionnelles suivie de 30 minutes d'échanges avec le public. Puis, Bellova et le Syndicat mixte de l'aéroport, représentant les collectivités territoriales, prendront la parole pour détailler les engagements pris à ce stade du projet et présenter les nouvelles propositions.

Une table ronde réunira ensuite plusieurs acteurs de la communauté aéroportuaire afin d'illustrer la diversité des points de vue. La soirée se conclura par une seconde phase de questions-réponses d'environ 30 minutes.

Grégoire Mages précise qu'il intervient en tant que modérateur de la réunion et accompagnateur du maître d'ouvrage dans la phase des études environnementales préalables, dans laquelle cette concertation s'inscrit.

Philippe TRUBERT, Directeur du SMABT

Philippe TRUBERT, directeur du syndicat mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), rappelle que le SMABT est l'établissement public propriétaire de l'aéroport. Il précise que cette structure regroupe trois collectivités : la Région Hauts-de-France, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis. Le transfert de propriété de l'État au syndicat a eu lieu en 2006-2007, faisant de l'aéroport une infrastructure décentralisée, désormais placée sous la responsabilité des élus locaux.

Le SMABT compte 24 élus, 12 titulaires et 12 suppléants, répartis à raison de 4 élus par collectivité membre. Philippe Trubert compare son fonctionnement à celui d'un conseil municipal : les élus se réunissent, délibèrent, et prennent des décisions.

C'est dans ce cadre qu'a été décidé le recours à un concessionnaire pour l'exploitation de l'aéroport. À l'issue d'une procédure de mise en concurrence, la société Bellova a été retenue. Cette délégation de service public est régie par un contrat de concession d'une durée de 30 ans, jusqu'en 2054. Le contrat encadre les investissements, les travaux à réaliser ainsi que les objectifs de qualité de service assignés à Bellova.

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

Victoire LANTREIBECQ, directrice de cabinet du préfet, rappelle les prérogatives de l'État dans la gestion de l'aéroport. Elle précise que l'État ne se prononce pas sur les choix de développement faits par les élus locaux, ni sur les orientations stratégiques du projet. Elle insiste sur le fait que l'État n'est pas propriétaire de l'aéroport.

Elle détaille ensuite les missions de l'État : d'une part, garantir la sécurité, via les forces de l'ordre présentes sur le site, et d'autre part, assurer la sûreté à travers la gestion du contrôle aérien. Elle rappelle également que l'État encadre la concertation publique et délivre, en fin de procédure, l'autorisation environnementale relative aux travaux envisagés, après consultation du public et évaluation des réglementations en vigueur.

Elle aborde enfin la question des trajectoires aériennes, précisant que les avions ne suivent pas des rails stricts, mais évoluent dans des cônes de vol définis. Elle se dit disponible pour répondre aux questions relatives à la sécurité, à la sûreté, à la concertation publique et à l'autorisation environnementale.

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 DU PROJET EN 5 ENGAGEMENTS

Anthony MARTIN, Président Exécutif, Bellova

Nathalie PONCIN, Directrice de la maîtrise d'ouvrage, Bellova

Anthony Martin commence par rappeler l'importance de l'aéroport de Paris-Beauvais, classé parmi les dix premiers aéroports français. Il le qualifie d'infrastructure atypique, située dans une agglomération moyenne mais desservant une vaste zone de chalandise incluant l'Île-de-France, la Picardie et la Haute-Normandie. L'aéroport est caractérisé par une forte proportion de passagers low-cost, notamment à travers Ryanair, qui y a sa principale base française, (représentant environ un tiers des passagers transportés par la compagnie en France). L'offre comprend plus de 80 destinations dans une trentaine de pays, ce qui contribue à l'attractivité économique du territoire.

Il détaille la typologie des passagers : environ 40-45 % de touristes, autant de voyageurs « VFR » (visite à la famille et aux proches), souvent issus de communautés étrangères vivant en France, et 10-15 % de déplacements professionnels. L'aéroport génère actuellement plus de 1 500 emplois directs et de nombreux emplois indirects. Toutefois, les infrastructures sont aujourd'hui saturées et inadaptées au niveau de trafic.

Le projet vise à remettre à niveau les infrastructures sans extension de l'emprise foncière, en s'articulant autour de cinq axes principaux :

Axe 1 : Modernisation des infrastructures

Le projet prévoit la création d'un bâtiment de jonction reliant les deux terminaux existants pour améliorer le parcours passager et regrouper les fonctions d'enregistrement, de contrôle et d'embarquement. Une nouvelle jetée et l'extension des surfaces commerciales sont également prévus, ainsi que l'augmentation des capacités de stationnement.

Axe 2 : Maîtrise de la croissance du trafic

Le projet inclut l'ajout de postes avions supplémentaires et la création de nouvelles voiries pour optimiser la rotation au sol. L'objectif est de permettre jusqu'à 45 000 mouvements annuels, en accompagnant l'évolution vers des avions plus capacitaires et moins bruyants.

Axe 3 : Retombées territoriales

Nathalie Poncin insiste sur les bénéfices socio-économiques pour le territoire, notamment en termes d'emploi. Le projet permettra la création de plus de 500 emplois directs supplémentaires. Des dispositifs d'insertion sociale sont prévus pour permettre à des personnes éloignées de l'emploi de participer aux chantiers, en partenariat avec l'entreprise Bouygues. Des partenariats solidaires, comme avec les Restos du Cœur, seront également développés.

Axe 4 : Décarbonation du secteur

Le projet intègre de nombreuses mesures en faveur de la réduction des émissions : électrification des engins de piste, utilisation de postes 400 Hz pour alimenter les avions au sol, raccordement

au chauffage urbain, transition vers des navettes routières 100 % biocarburant. L'objectif est d'atteindre le « zéro émission nette » au sol d'ici 2035. Des efforts sont aussi attendus des compagnies aériennes concernant la modernisation de leur flotte et l'usage de carburants alternatifs.

Axe 5 : Limitation des impacts

Bien que l'aéroport reste dans son périmètre foncier actuel, la création de nouveaux bâtiments requiert un renforcement des mesures d'atténuation environnementale. Une étude d'impact, démarrée à l'été 2025, est en cours. Elle couvre les nuisances sonores, la qualité de l'air, la faune, la flore, les trafics et les enjeux socio-économiques. Cette étude servira de base à la future demande d'autorisation environnementale unique qui donnera lieu à une enquête publique.

Nathalie Poncin rappelle que la concertation actuelle n'est pas une formalité mais une opportunité d'enrichir le projet : des propositions nouvelles ont déjà été formulées en réponse aux remarques du public. Elle souligne que le projet présenté est celui souhaité par Bellova, mais qu'il est encore évolutif.

4. HALTE AU TARMAC – PROPOSITIONS POUR LES RIVERAINS DANS LE CADRE DU PROJET HORIZON 2030

Dominique Lazarski, présidente de l'association Halte au Tarmac, prend la parole pour exprimer les inquiétudes des riverains face au projet d'extension de l'aéroport. Elle rappelle que son intervention s'inscrit dans une démarche collective, regroupant plusieurs associations de riverains.

Dominique Lazarski remet en cause la justification du projet par le confort des passagers. Elle estime que les problèmes évoqués – saturation, attente, parkings – auraient pu être évités en maîtrisant la croissance du trafic. Elle souligne que les riverains subissent, eux aussi, un fort inconfort qui dépasse aujourd'hui un seuil acceptable.

L'intervenante développe longuement les effets du bruit et de la pollution atmosphérique sur la santé :

- Le bruit des avions, notamment nocturne, induit un stress chronique, responsable de maladies cardiovasculaires. Elle cite des études scientifiques, dont l'étude DEBATS menée en France, qui établissent un lien entre exposition au bruit et augmentation significative des pathologies cardiaques.
- La pollution de l'air, liée à la combustion imparfaite des moteurs d'avion, libère des particules fines, des composés organiques volatils et des oxydes d'azote. Ces substances aggravent les risques de maladies respiratoires, cardiovasculaires, voire de cancers.
- Le Plan régional santé-environnement (PRSE 4) des Hauts-de-France met en évidence une surmortalité par cancer, maladies cardiovasculaires et respiratoires dans la région, notamment dans l'Oise.

Dominique Lazarski pose la question centrale : un projet d'infrastructure peut-il s'imposer à un territoire déjà fragilisé sur le plan sanitaire ? Elle appelle à une hiérarchisation des priorités, plaçant la santé publique avant les impératifs économiques.

Elle déplore que certains échanges avec Bellova aient laissé entendre que le dialogue ne visait pas à rapprocher les points de vue. Elle réaffirme que le rôle des élus et de l'État est de protéger les habitants, y compris en renonçant à des projets porteurs de risques.

L'association Halte au Tarmac formule plusieurs demandes :

- **Plafonnement du trafic aérien**, autour de 30 000 à 37 500 mouvements annuels, en cohérence avec le plan d'exposition au bruit historique.
- **Limitation des niveaux sonores** absolus, basés sur les performances des avions les plus modernes (type Boeing 737 Max 10).
- **Prolongation du couvre-feu** actuel (actuellement minuit-5h) vers des horaires plus protecteurs (22h-6h), conformément à la définition officielle de la nuit.
- **Inclusion préalable d'une étude d'impact environnemental selon l'approche équilibrée**, en amont de toute décision ministérielle.

Elle conclut en appelant les participants à contribuer à la concertation via le registre en ligne et les cahiers mis à disposition dans les mairies. Pour elle, le véritable enjeu est de ne pas sacrifier la santé des riverains au profit du développement d'une plateforme commerciale.

5. PROPOSITIONS DE BELLOVA POUR LES RIVERAINS DANS LE CADRE DU PROJET BEAUVAIS 2030

Nathalie Poncin et Thomas Dubus de la société BELLOVA ont détaillé les dispositifs envisagés en faveur des riverains. Ils reconnaissent que parler des études peut sembler répétitif, mais rappellent qu'elles sont essentielles pour évaluer si le projet de modernisation de la plateforme est compatible avec les exigences environnementales.

Parmi les engagements concrets :

- Inclusion des nuisances sonores liées aux phases de roulage, décollage et atterrissage dans les études d'impact, bien que cela ne relève pas formellement de leur responsabilité ;
- Lancement d'une étude de risque sanitaire, non obligatoire, permettant d'évaluer les effets sur la santé de tous les polluants spécifiques au transport et au transport aérien (COV, dioxyde de soufre, particules fines et ultrafines) ;
- Prise en compte de la dispersion des polluants et des éventuelles plaintes relatives à des odeurs de kérosène ;
- Engagement à publier en temps réel des données de qualité de l'air via une plateforme en ligne d'ici fin 2025, à l'image de ce qui est déjà en place pour le bruit ;
- Propositions concrètes pour augmenter la capacité de stationnement à 9500 places, en réponse aux difficultés à Tillé, avec mise en place d'un service de voiturier pour les parkings déportés.

Le SMABT rappelle que le modèle économique du contrat de concession repose sur un équilibre entre recettes passagers et redevances versées aux collectivités. Ces redevances permettent d'abonder le Fonds d'Action Territoriale, destiné à financer des projets éducatifs, culturels et sportifs dans les communes avoisinantes. La signature en cours d'une convention de remboursement de la ville de Tillé permettra d'entériner la participation financière du SMABT aux frais de nettoyage, agent de sécurité et autres dépenses accrues avec l'exploitation de l'aéroport.

Un focus est également fait sur le projet de réaménagement des taxiways lié à la création de nouveaux postes avions autour de la jetée d'embarquement. Cette précision fait suite à de nombreuses interrogations lors des réunions précédentes.

Le projet présenté en comparaison du plan de circulation des avions existant permet de mettre en évidence que la création de boucles de circulation permettra d'éviter le croisement d'avions et facilitera l'accès aux avions vers leurs postes de stationnement, limitant ainsi les temps de roulage (et donc les gaz à effet de serre) de 10 %

6. TEMOIGNAGES DE LA COMMUNAUTE AEROPORTUAIRE

Monsieur Maillard, président de l'aéroclub de Beauvais-Tillé, prend la parole pour défendre l'importance du maintien de l'activité d'aviation générale sur la plateforme, rendue possible par la conservation de la piste secondaire.

Il souligne que l'aéroclub constitue un acteur historique et formateur du tissu aéronautique local depuis les années 1930. Il s'agit d'un lieu :

- de formation des pilotes, mécaniciens, contrôleurs,
- d'éveil aux métiers de l'aérien pour les plus jeunes (formations dès 14 ans, visites scolaires, portes ouvertes),
- de préservation du patrimoine aéronautique, avec des avions en bois, en toile, y compris des modèles historiques,
- et d'implication citoyenne bénévole dans la vie locale.

Il appelle à reconnaître cette aviation "à taille humaine" et son rôle dans la transmission des savoirs, l'éducation et la passion aérienne.

Des participants interrompent Monsieur Maillard irrespectueusement en arguant que la présentation est hors sujet. Bruno Maillard souligne le rôle important de l'aviation générale dans la vie du territoire.

Monsieur Renaud, représentant de Ryanair pour les pays francophones, répond aux critiques relatives à l'impact environnemental de la compagnie. Il ne nie pas que les avions polluent au même titre que les voitures, mais il annonce que Ryanair a un engagement de réduction des effets et à ce titre :

- renouvelle sa flotte avec des avions de nouvelle génération, plus économes en carburant,
- s'inscrit dans des démarches de réduction progressive de l'empreinte carbone,
- travaille avec des systèmes de surveillance continue (boîtes noires, télétransmission satellite) permettant d'identifier tout dépassement ou incident acoustique.

En réponse à une question sur les inverseurs de poussée (source de bruit lors de l'atterrissage), il précise qu'ils sont utilisés de manière adaptée selon la réglementation, notamment en cas de vents latéraux forts. Il insiste sur le pilotage optimisé et le suivi technique rigoureux de chaque vol via des organismes spécialisés, pour éviter toute dérive.

7. TEMPS D'ECHANGES

Alexandra Bouvier Gallet, habitante du Clos Saint-Maurice à Troissereux, prend la parole pour témoigner de la gêne sonore quotidienne occasionnée par les survols d'avions. Située directement sous les trajectoires de montée et de descente, elle explique subir des nuisances sonores fréquentes, y compris tard dans la nuit. Elle cite en exemple un vol bruyant entendu la veille à 00h00,

précisant qu'en tant que personne au sommeil léger, elle est particulièrement affectée par ces perturbations.

Ayant découvert cette réalité après son installation dans la région, elle exprime un sentiment de frustration face à une qualité de vie altérée malgré un cadre environnemental agréable.

Sur la portée de la concertation, elle s'interroge sur l'efficacité concrète de la concertation actuelle. Si l'autorisation environnementale attendue pour 2026 n'était pas obtenue en raison d'éléments défavorables (comme un impact environnemental jugé excessif), que se passerait-il alors ? Le projet serait-il abandonné, révisé, ou relancé sous une autre forme ?

Sur les relevés environnementaux, elle fait référence à des mesures environnementales ayant eu lieu en novembre 2024, notamment à proximité du parking du cimetière. Elle souhaite des précisions sur la nature de ces relevés, leur traitement, et leur rôle dans l'évaluation environnementale du projet.

M. Philippe Trubert, président du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), répond à la question posée par une habitante de Troissereux (quartier Clos Saint-Maurice) sur le suivi environnemental réalisé à proximité des zones survolées.

Il précise que plusieurs stations de mesure sont déployées sur le territoire :

- Une station de mesure fixe située à Tillé ;
- Trois stations mobiles, dédiées à la mesure du bruit et de la qualité de l'air, disponibles à la demande des élus et déployées dans différentes communes, selon les besoins exprimés.

Ces stations tournent sur les communes y compris en période estivale, et sont mises en place sans volonté de minimiser les relevés ou de limiter les campagnes. Il mentionne que des stations ont notamment été installées récemment à Goincourt, et dans le passé à Mont-Saint-Adrien.

Les résultats de ces campagnes sont :

- Restitués en mairie auprès du maire et des conseillers municipaux ;
- Partagés via les réunions de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) ;
- Et parfois mis à disposition en direct, via des modules connectés permettant une lecture quasi-instantanée des données.

En réponse aux soupçons d'un déplacement de seuils, M. Trubert rappelle que les mesures se font sur 24 heures et non sur une occurrence ponctuelle, afin d'assurer leur fiabilité.

Il insiste sur l'ouverture et la transparence du SMABT, indiquant qu'il est toujours possible pour un maire ou une collectivité de solliciter l'installation d'une station mobile.

En ce qui concerne les trajectoires aériennes et leur impact sur certaines communes, il évoque notamment la motion adoptée par la Communauté de Communes de la Thelloise. Il indique que le président de la collectivité, M. Desliens, a été invité à une réunion de travail avec les services de la navigation aérienne, mais n'a pas donné suite.

Il conclut en soulignant la volonté des élus de rester à l'écoute, et de poursuivre le dialogue avec les habitants et les représentants locaux sur les questions de bruit et de survol aérien.

Isabelle Lescanne, collaboratrice parlementaire et suppléante du député Philippe Ballard (2e circonscription de l'Oise), s'adresse à l'assemblée en relayant les nombreuses sollicitations reçues à la permanence parlementaire depuis plusieurs mois. Elle précise ne pas vivre directement les nuisances évoquées par les riverains mais constate une nette intensification des plaintes ces six derniers mois. Elle mentionne une extension géographique croissante des témoignages, provenant désormais de communes comme Mont-Saint-Adrien, Lalandelle ou encore Auteuil.

Elle exprime des inquiétudes sur plusieurs points :

- *Sur les procédures réglementaires :*
Elle questionne la chronologie des étapes administratives, en particulier la signature du contrat de concession avant la réalisation des études d'impact et des enquêtes publiques. Elle s'interroge : que se passera-t-il si les autorisations environnementales requises pour atteindre les 45 000 mouvements ne sont finalement pas délivrées ? Quel impact cela aura-t-il sur le projet ?
- *Sur le mécanisme de plafonnement :*
Elle relève une zone d'ombre concernant le plafond des 45 000 mouvements : sur quelle base ce seuil a-t-il été fixé et quels éléments objectifs le justifient ? Elle questionne également le mécanisme de révision prévu à dix ans : qui en sera responsable et selon quelles modalités ? Elle suggère que cette révision pourrait inclure un processus plus démocratique, allant au-delà du seul SMABT, en impliquant davantage les citoyens, voire via un référendum.
- *Sur l'écoute des riverains :*
Isabelle Lescanne souligne que les réponses aux riverains doivent être claires et rassurantes. Elle illustre ses propos avec un exemple filmé à Mont-Saint-Adrien, montrant la proximité des avions et l'impact sonore ressenti. Elle appelle à des réponses concrètes aux questions posées, pour restaurer la confiance et éviter que le débat ne s'enlise.

En réponse à la question sur les conséquences d'un éventuel refus d'autorisation environnementale en 2026, **M. Trubert** commence par rappeler une distinction essentielle : La concertation publique, dans laquelle s'inscrit la présente réunion, est distincte des procédures réglementaires, notamment l'enquête publique et l'autorisation environnementale à venir, qui encadreront effectivement la mise en œuvre des travaux.

Après avoir rappelé que les députés Ballard et Sabatou avaient été accueillis à l'aéroport, il précise, concernant le contrat de concession que :

- Celui-ci a été signé en 2024 ;
- Il s'agit d'un contrat sur 30 ans, débutant en 2024, conclu entre les collectivités locales (réunies au sein du SMABT) et la société délégataire, Bella (Belval).

Ce contrat prévoit :

- Une phase d'études de faisabilité (notamment environnementales et techniques) ;
- Puis une phase de réalisation des travaux, sous réserve d'obtention des autorisations réglementaires nécessaires, en particulier l'autorisation environnementale.

Il insiste sur le fait que la signature du contrat de concession ne préjuge pas de l'issue des études, ni des résultats de la procédure administrative. Les études sont en cours, leur contenu et leur analyse détermineront la faisabilité des travaux.

Le contrat constitue une délégation de service public, assortie :

- D'un programme d'investissement sur le long terme ;
- D'un modèle économique articulé sur des hypothèses de trafic, mais également sur des clauses de flexibilité, permettant de faire face à des situations exceptionnelles (telles que la pandémie COVID-19).

Sur le nombre de mouvements, il précise que :

- Le chiffre de 45 000 mouvements est une limite fixée pour garantir l'équilibre économique du projet.
- Son dépassement est conditionné à plusieurs autorisations administratives et le cas échéant environnementales.
- Toute révision ultérieure devra passer par les instances du SMABT, composées d'élus locaux. Il n'est pas prévu de référendum, mais des mécanismes de concertation peuvent être envisagés à chaque phase.

Il conclut en indiquant que :

- Le contrat de concession est public et communicable sur demande auprès de la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) ;
- Une procédure judiciaire est en cours au tribunal administratif sur ce dossier, ce qui limite les commentaires qu'il peut formuler à ce sujet.

Alexandra Bouvier Gallet, habitante de Troissereux, souligne la gêne quotidienne liée au survol des avions, notamment de nuit. Elle évoque un bruit récurrent jusqu'à minuit et s'interroge sur l'impact réel de la concertation. Elle pose deux questions principales :

- *Que se passera-t-il si l'autorisation environnementale n'est pas obtenue en 2026 ? Repart-on à zéro ?*
- *Quels ont été les résultats des relevés environnementaux réalisés, notamment près du parking du cimetière ?*

Philippe Trubert répond sur l'autorisation environnementale :

- Il distingue clairement la concertation actuelle (consultation publique) des enquêtes publiques et procédures réglementaires (études d'impact, autorisations).
- Aucune autorisation préalable n'est encore acquise. Le contrat signé ne présume en rien du résultat des études ni de leur issue.
- Si l'autorisation environnementale n'est pas obtenue, alors le projet ne pourra pas être réalisé tel qu'il est envisagé actuellement.
- Cela pourrait entraîner :
 - soit une révision importante du projet,

- soit un abandon pur et simple si les conditions d'impact ne sont pas respectées.

Le projet est juridiquement et contractuellement subordonné à l'obtention de cette autorisation, qui est indispensable.

François Cochez, responsable environnement chez BELLOVA, répond sur les stations de relevé de qualité de l'air

- Il existe trois stations de mesure fixes et des stations mobiles de bruit et de qualité de l'air déployées à la demande des élus municipaux.
- Ces stations tournent sur les communes, y compris à Troissereux, et notamment l'été, lorsque le trafic est plus important.
- Les résultats sont :
 - présentés en mairie aux élus et aux habitants,
 - publiés via l'Observatoire des Vols et de l'Environnement Aérien,
 - disponibles en commission consultative de l'environnement.
- À ce jour, aucun dépassement de seuils réglementaires n'a été constaté dans les mesures.

Un module d'affichage en temps réel est également en cours de déploiement pour accès direct aux données de mesure.

Plusieurs habitants dénoncent une intensification du trafic aérien, au point de ne plus pouvoir converser à l'extérieur en journée ou de devoir fermer les fenêtres la nuit. L'un d'eux qualifie la situation de "combat David contre Goliath".

Une suggestion originale a été faite : "créer un dôme de protection sonore", inspiré des technologies de drone, pour atténuer le bruit dans les zones habitées.

Patrice Guyot, riverain de l'aéroport, dénonce l'évolution du projet de l'aéroport comme "un mensonge prolongé". Il rappelle qu'en 1994, on évoquait un plafond de 800 000 passagers, contre 4 millions aujourd'hui.

- Il critique l'hypocrisie autour de la "concertation", qu'il qualifie de "mascarade", estimant que les décisions sont déjà prises.
- Il interpelle directement les responsables : « Vous serez comptables demain devant l'histoire pour avoir aggravé le dérèglement climatique ».

Pierre grenier, exploitant d'un château historique à Troissereux, signale un changement récent dans les trajectoires de décollage, désormais orientées plus fréquemment vers Troissereux. Cela perturbe les visites guidées et dégrade l'expérience touristique.

Philippe Trubert du SMABT répond que :

- Ce sujet est connu et suivi : le SMABT travaille avec les services de navigation aérienne pour expliquer les trajectoires.
- Des réunions avec les élus concernés ont eu lieu, notamment avec ceux de Mont-Saint-Adrien et Auneuil.
- Les trajectoires peuvent être influencées par les conditions météo, la sécurité aérienne ou la charge de trafic, mais des ajustements sont envisageables.

Pierre-Olivier, membre de l'ADERA, fait un parallèle avec l'aéroport de Mulhouse, où des pollutions graves des nappes phréatiques ont été découvertes après usage de produits extincteurs contenant des PFAS. L'eau y a été déclarée non potable. Il demande quels dispositifs ont été mis en place à Beauvais pour garantir l'absence de contamination des nappes phréatiques ? Peut-on s'engager publiquement à protéger les sources d'eau potable ?

François Cochez, responsable environnement BELLOVA répond que :

- L'aéroport ne dispose pas de captage d'eau potable sur site.
- L'eau potable distribuée dans les communes environnantes ne provient pas de la nappe sous l'aéroport.
- Des analyses ont été menées sur les bassins de récupération d'eaux de ruissellement, sans détection de PFAS à ce stade.
- Des piézomètres ont été installés pour surveiller la nappe phréatique. Des analyses plus poussées sont prévues en 2025.
- Les anciens émulseurs à base de PFAS ne sont plus utilisés à l'Aéroport Paris-Beauvais.

Questions adressées à M. Renaud, représentant de Ryanair

Que sont les inverseurs de poussée et sont-ils utilisés à Beauvais ?

M. Renaud répond que les inverseurs de poussée, comparés ici à "deux coques de noix qui se referment", servent à ralentir l'avion à l'atterrissage. À Beauvais, ils sont souvent amorcés sans augmentation de puissance, pour limiter le bruit vers l'avant. Ils ne sont pleinement utilisés que dans des cas particuliers (vents latéraux forts, freinage d'urgence). Chaque vol est monitoré en temps réel via transmissions satellites par un organisme écossais.

Un habitant affirme avoir filmé plusieurs avions utilisant les inverseurs de poussée de façon complète à l'atterrissage, contredisant la communication précédente. M. Renaud confirme que le système est bien amorcé, mais que la poussée reste souvent au ralenti, conformément aux recommandations.

Les pilotes respectent-ils les trajectoires prévues ou prennent-ils des raccourcis ?

M. Renaud répond que les pilotes suivent les trajectoires prédéfinies téléchargées dans le système de vol de l'appareil. Les écarts sont rares, généralement dus à des conditions météo (ex. orages) ou contraintes de trafic aérien. Des amendes peuvent être appliquées en cas de non-respect.

Si l'aéroport est plafonné, Ryanair quitterait-il Beauvais ?

M. Renaud répond qu'il ne peut pas répondre à cette question, étant chargé des relations institutionnelles et non des orientations commerciales. La décision dépendrait du département commercial de Ryanair.

Seriez-vous favorable à une augmentation du couvre-feu ?

M. Renaud se dit défavorable à cette option.

Quelle est la part des émissions de CO₂ générées par les avions vs. les infrastructures ?

M. Renaud répond qu'il ne connaît pas les chiffres exacts, reconnaît ne pas être chimiste. Il admet toutefois que la part des émissions liée aux avions est bien plus élevée que celle des bâtiments, véhicules ou installations au sol. Il rappelle que Ryanair a investi dans des avions nouvelle génération, moins polluants.

En conclusion les représentants de BELLOVA, du SMABT, de la DGAC et de la sous-préfecture ont rappelé les engagements pris à ce stade, les contraintes réglementaires et les efforts déjà engagés, tout en reconnaissant que certains sujets restaient à approfondir dans le cadre de la concertation.

La réunion a également permis de rappeler les prochaines étapes : la poursuite des échanges dans les ateliers thématiques, la possibilité pour chacun de contribuer en ligne, et l'engagement des garants à restituer l'ensemble des contributions dans leur bilan indépendant.

Ce temps d'échange a marqué une étape importante pour nourrir le débat public et poser les bases d'un dialogue constructif dans les semaines à venir.