



L'AEROPORT PARIS-BEAUVAIS, HORIZON 2030

COMPTE-RENDU : REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT, 13 MAI 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

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

Claude BRÉVAN

Roland PEYLET

Durée de la réunion : 3 heures, de 18h30 à 21h30

Nombre de participants : 230 (personnes assises et personnes debout)

1. PROPOS INTRODUCTIFS

L'animateur ouvre la réunion dans la salle des fêtes de Tillé en remerciant l'équipe municipale ainsi que tous les participants pour leur présence. Il se présente brièvement en tant que représentant de la société Egis Conseil qui accompagne le Maître d'Ouvrage, Bellova.

Il rappelle que cette réunion marque le démarrage de la concertation publique pour les deux prochains mois et précise les temps de rencontre associés.

Il souligne également l'importance de la CNDP, en précisant que la concertation est volontaire, visant à créer un espace de dialogue apaisé tout en reconnaissant les enjeux du projet de modernisation pour les habitants du Beauvaisis. Deux sessions d'échange sont prévues, une au milieu et une à la fin de la présentation, pour permettre à chacun de s'exprimer. Enfin, il a appelé au respect mutuel, même en cas de désaccord.

Philippe TRUBERT, Directeur du SMABT

Philippe TRUBERT, directeur du syndicat mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), se présente et indique qu'il représente les collectivités propriétaires de l'aéroport. Le syndicat MIXTE est un établissement public qui regroupe la région Hauts-de-France, le département de l'Oise et la communauté agglomération du Beauvaisis. Il compte 24 élus répartis en 12 titulaires et 12 suppléants, soit 8 représentants par collectivité. Le syndicat est chargé de l'aménagement, de l'entretien, de la promotion du territoire et du tourisme autour de l'Aéroport Paris-Beauvais.

Il rappelle que la gestion et l'exploitation de l'aéroport ont été déléguées à la société Bellova par le biais d'un contrat de concession, lequel a débuté le 1er octobre dernier à la suite d'une procédure de mise en concurrence.

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

Victoire LANTREIBECQ, directrice de cabinet du préfet, rappelle le rôle de la préfecture qui consiste à appliquer la loi et assurer la sécurité dans le département. Concernant l'aéroport, les services de l'État vérifient le respect des procédures législatives et réglementaires notamment celles liées aux autorisations environnementales et à l'urbanisme et cela sans se prononcer sur les choix de développement qui relèvent des collectivités locales.

La préfecture, avec la direction générale de l'aviation civile et les forces de l'ordre, assure la sécurité sur la plateforme aérienne. Elle précise que la CNDP est une autorité administrative indépendante, distincte du maître d'ouvrage et de l'État.

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. LE CONTEXTE ET LA VISION DE L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS – HORIZON 2030

A. L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS AUJOURD'HUI

Anthony MARTIN, Président Exécutif, Bellova

Anthony MARTIN souhaite la bienvenue aux participants exprimant sa satisfaction de voir autant de personnes intéressées par le projet. Il a présenté l'Aéroport Paris-Beauvais, également connu sous le nom de Beauvais-Tillé, comme l'un des dix principaux aéroports français. Il développe en indiquant qu'il s'agit de la principale plateforme de Ryanair en France, cette dernière étant la première compagnie européenne par volume de passagers transportés.

L'aéroport dessert plus de 80 destinations dans près de 30 pays, générant 1 500 emplois directs et de nombreux emplois indirects. Il a souligné que l'aéroport s'est développé rapidement dans les années 2000 puis après la pandémie de Covid-19, ce qui a conduit à une saturation des infrastructures entraînant des conditions difficiles aussi bien pour les passagers que pour le personnel.

Il a ensuite passé la parole à Edo FRIART pour discuter de l'évolution et de la structure du trafic.

B. L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS, VISION 2030

Edo FRIART, Directeur Commercial, Bellova

Edo FRIART salue l'audience et commence par expliquer la composition du trafic de l'Aéroport de Beauvais. Il indique que 55% des passagers sont des étrangers dits passagers « imports », il s'agit principalement d'italiens et d'espagnols qui viennent visiter la France. Les 45% restants sont des résidents français dits « export » issus des régions Hauts-de-France, Île-de-France, Normandie et Champagne qui partent à l'étranger. Il souligne que le trafic export est en augmentation, ce qui montre que la population locale sur l'ensemble des régions citées utilise de plus en plus l'Aéroport de Beauvais.

En termes de typologie de trafic, Edo FRIART mentionne que 45% du trafic est affinitaire, lié aux visites familiales ou amicales et aux déplacements d'étudiants. 40% du trafic est lié aux loisirs, comme les vacances et les week-ends et 15% concerne le trafic d'affaires. Il précise que 98% du trafic est international, incluant les zones Schengen et hors-Schengen, tandis que seulement 2% est domestique, ce dernier n'étant pas le cœur de métier de l'aéroport. L'Aéroport de Beauvais se caractérise par un trafic 100% low cost, ce qui le positionne comme l'aéroport du pouvoir d'achat, permettant à de nombreuses personnes de voyager.

Edo FRIART aborde également l'évolution de la flotte des compagnies aériennes présentes à Beauvais, en prenant l'exemple de Ryanair et Wizz Air. Ryanair, la première compagnie en Europe, génère environ 150 emplois directs à Beauvais. Elle renouvelle sa flotte pour croître et remplacer les avions d'ancienne génération avec l'acquisition de plus de 300 Boeing Max 10, des avions avec une capacité de 228 sièges – contre 189 sièges et 197 sièges aujourd'hui – disponibles à partir de 2027. Wizz Air, la deuxième compagnie de l'aéroport, représentant environ 15% du trafic passager, renouvelle également sa flotte avec des avions plus récents et capacitaires, comme les A321 NEO, offrant environ 239 sièges là où aujourd'hui la capacité se situe entre 180 et 230 sièges.

Il met en avant le fait que l'Aéroport Paris-Beauvais a le taux le plus élevé en France de mouvements assurés par des avions de dernière génération (37%), ce qui est un point important à souligner. Il rappelle que la capacité d'emport, c'est-à-dire le nombre de sièges par mouvement, est la plus élevée en France, avec environ 168 passagers par mouvement, dépassant des aéroports comme Charles-de-Gaulle et Orly.

Il précise que l'Aéroport Paris-Beauvais se concentre sur les vols moyen-courrier, sans desservir l'Amérique du Nord ni proposer de vols long-courriers, ces derniers ayant été des marchés qui ont évolué plus lentement.

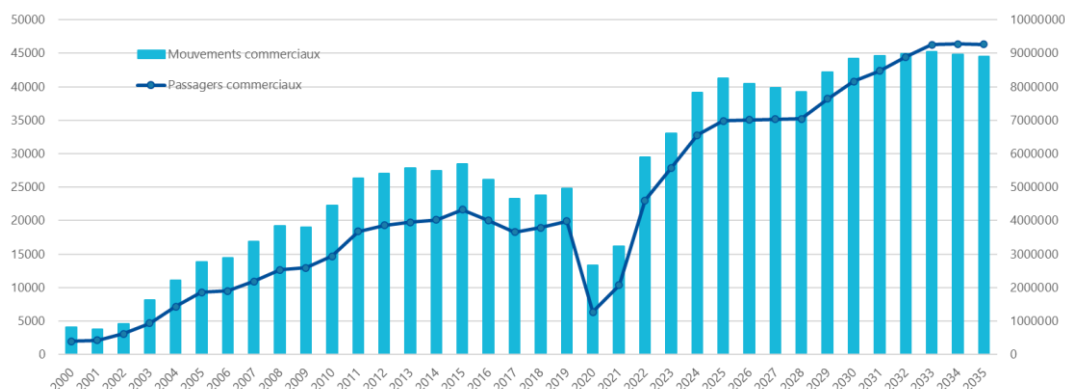
Edo FRIART rappelle que l'aéroport est soumis aux contextes géopolitiques, citant l'exemple de 2019 après l'ouverture de l'Ukraine depuis Beauvais, l'aéroport avait environ 50% des parts de marché entre Paris et l'Ukraine avant que le Covid et la guerre ne mette à l'arrêt ce marché.

Il affirme que Beauvais continuera à se spécialiser dans le low cost sans intention de développer le cargo ou l'aviation d'affaires, ce qui est reconnu par les professionnels du secteur en France et en Europe. Le traitement rapide des escales, environ 25 minutes, est un savoir-faire apprécié à l'échelle nationale et internationale.

Edo FRIART parle de la continuité sur les marchés européens mentionnant des destinations peu exploitées comme la Scandinavie et des marchés où l'aéroport est très présent tels que : l'Espagne, le Portugal et l'Afrique du Nord avec le Maroc. Il note que la Roumanie est également un marché important pour Beauvais. L'aéroport propose peu de vols domestiques préférant ne pas concurrencer les transports alternatifs comme le train et le réseau autoroutier.

Il conclut en indiquant que l'Aéroport Paris-Beauvais continuera à se concentrer sur les marchés internationaux, avec quelques vols domestiques potentiels vers le sud de la France comme Marseille ou Toulouse et sans oublier la Corse, pour assurer la continuité territoriale : une force du transport aérien.

Pour toutes ces raisons, l'Aéroport Paris-Beauvais envisage une évolution axée sur l'augmentation de la capacité moyenne des appareils. Il mentionne que cela devrait conduire à une croissance plus modérée des mouvements, conformément aux prévisions présentées dans le graphique ci-dessous.



Anthony MARTIN, Président Exécutif, Bellova

Anthony MARTIN reprend la parole pour présenter les axes du projet.

Axe 1 – Moderniser les infrastructures améliorer l'expérience client

Il s'agit de mettre à niveau les infrastructures pour améliorer la fluidité et le confort des passagers incluant la création d'un bâtiment de jonction pour réunir les deux terminaux, la centralisation de l'exploitation ainsi que la création de parkings supplémentaires pour voitures et avions et de taxiways pour faciliter les rotations au sol.

Axe 2 – Maîtriser la croissance

L'objectif est d'atteindre 45 000 mouvements contre 39 400 en 2024 en respectant les normes de qualité d'accueil reconnues par la profession du transport aérien telles que la norme IATA optimum.

Axe 3 – Un projet au bénéfice direct du territoire

Le projet génère des retombées économiques locales avec une centaine d'emplois créés pendant les trois ans de chantier impliquant des entreprises locales et piloté par Bouygues Construction, une entreprise également locale.

Axe 4 – La décarbonation du secteur

Le chantier est exemplaire en termes de normes environnementales avec l'utilisation de matériaux biosourcés, l'électrification des équipements et véhicules, la mise en place d'un parc photovoltaïque de plus de 100 000 m² et le raccordement au réseau de chaleur. Une flotte de bus utilisant des biocarburants est également prévue pour les navettes entre l'aéroport et Paris.

Axe 5 – Limiter les impacts

Cela inclut la conservation de l'infrastructure existante pendant la phase de développement et de chantier. Il prévoit la création d'un parvis paysager et arboré pour réduire les îlots de chaleur.

Edo FRIART, Directeur Commercial, Bellova

Edo FRIART poursuit en faisant un constat, celui d'une organisation actuelle sous tension.

Les créneaux de vol sont très concentrés aux heures de pointe ce qui entraîne des difficultés pour les personnels et les passagers. Il mentionne que les conditions de traitement des passagers sont devenues très difficiles.

Aux périodes de pointe l'aéroport gère environ 16 mouvements par heure, ce qui parfois provoque des embouteillages au roulage. Le roulage représente le moment où l'avion quitte le terminal pour rejoindre la piste, concernant l'aéroport, il s'agit de l'une des phases les plus courtes en France. Les zones d'attente non modulables ralentissent les contrôles en raison du nombre de personnes présentes entraînant des retards cumulés et parfois des vols manquant leur couvre-feu.

Les temps d'attente au poste d'inspection filtrage peuvent dépasser 45 minutes, un très mauvais score en France. Edo FRIART souligne que l'aéroport a vocation à améliorer cette situation. Le chevauchement des embarquements et les files débordant dans les zones d'enregistrement sont également des points noirs des opérations de l'aéroport gérées par environ 500 personnes.

4. LE PROJET DE MODERNISATION EN 5 ENGAGEMENTS

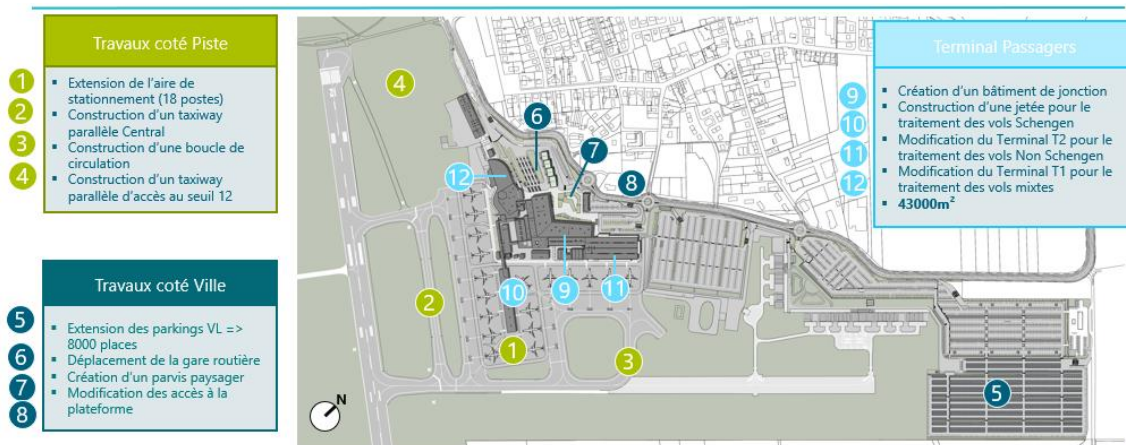
Nathalie PONCIN, Directrice Maîtrise d'Ouvrage, Bellova

Nathalie PONCIN salue le public et présente les engagements pour répondre à l'organisation sous tension de l'Aéroport de Beauvais. Elle décrit le projet à travers cinq engagements en commençant par le premier : mieux accueillir.

A. ENGAGEMENT #1 MIEUX ACCUEILLIR

Ce premier engagement vise à améliorer la situation et l'expérience des passagers en intervenant sur le terminal passager, les pistes et les accès à l'aéroport ainsi que sur la capacité de stationnement.

Le projet en image :



Plan de masse du projet

Elle explique que le plan (ci-dessus) inclut trois créneaux de développement et propose de réutiliser les 14 000 m² des terminaux 1 et 2 pour optimiser le traitement des passagers.

Un bâtiment de jonction serait prévu pour centraliser les fonctions d'enregistrement et de contrôle, tout en offrant des services, commerces et restaurants. Ce bâtiment permettrait aux passagers d'accéder aux terminaux 1 et 2 pour l'embarquement et le débarquement.



Nathalie PONCIN souligne que les terminaux seraient réutilisés pour le processus d'arrivée, en respectant les contraintes de séparation des flux.

Elle mentionne également la nécessité de réorganiser les taxiways et d'étendre l'aire de stationnement voitures, actuellement en manque de places de parking (environ 1 500 places manquantes). L'objectif serait d'atteindre 8 000 places, les premiers travaux porteraient sur ce point.

La gare routière serait déplacée pour créer le bâtiment de jonction, facilitant l'accès direct depuis les transports en commun. Un parvis paysager offrirait un accès serein et sécurisé aux passagers.

Nathalie PONCIN présente une vision globale du projet, avec une attention particulière à l'emploi de matériaux biosourcés pour créer une ambiance qualitative. Elle mentionne aussi la nouvelle gare routière, conçue pour mieux accueillir les transports en commun et les liaisons de bus locaux.

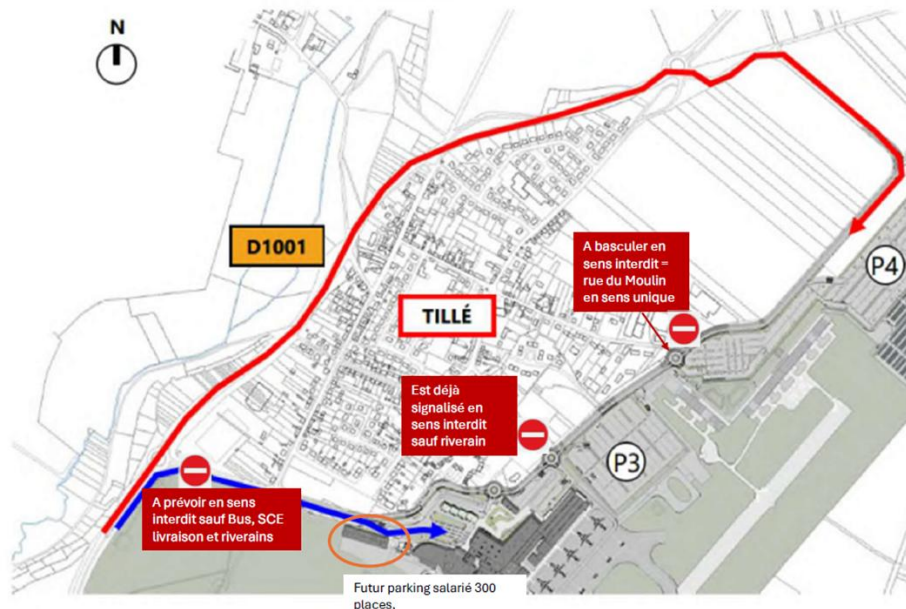


Enfin, il est fait part d'une réflexion en cours, déjà partagée, pour mieux tenir compte du trafic routier autour de l'aéroport. Nathalie PONCIN propose de bénéficier du contournement de la RD1001, bien aménagée avec des pistes cyclables peu utilisées et d'envisager un plan de circulation modifié. Cette réflexion inclut des études de trafic et des propositions de modification de sens de circulation.

L'idée est de permettre aux véhicules particuliers d'arriver vers le nord via la RD1001 où se trouvent les capacités de parking, afin d'éviter de congestionner les flux d'accès principaux. Cela

faciliterait l'accès à la ville de Tillé aux services compétents de l'État, aux services de secours et aux livraisons qui doivent impérativement arriver à l'aéroport.

Cette réflexion sur les accès sera menée et partagée dans le cadre de la concertation.



B. ENGAGEMENT #2 OPTIMISER L'AIRE DE MOUVEMENT ET LE SYSTEME DE PISTES

Nathalie PONCIN présente le deuxième engagement qui va de pair avec l'optimisation bâtementaire : optimiser l'aire de mouvement. Elle explique que cela implique la reconfiguration de l'organisation et de la circulation des taxiways autour des nouvelles infrastructures. L'objectif est d'éviter les croisements d'avions, de fluidifier la circulation et de permettre une exploitation optimisée et sécurisée côté piste.

Elle mentionne la jetée d'embarquement, représentée en vision 3D, qui permet d'accueillir les passagers au plus près des zones d'embarquement et des départs. Cette jetée permet également d'accueillir plus d'avions au sol en même temps, l'idée est de reconfigurer l'ensemble de l'organisation et de la circulation des taxiways, c'est-à-dire les voies de circulation des avions, autour de ces nouvelles infrastructures. Cette reconfiguration vise à éviter les croisements d'avions, ce qui fluidifie la circulation. En conséquence, cela permet d'avoir une exploitation optimisée et sécurisée du côté des pistes.



C. ENGAGEMENT #3 REpondre AU DEFi ENERGETIQUE ET RENFORCER LA TRAJECTOIRE DE DECARBONATION

François COCHEZ, Responsable Environnement, Bellova

François COCHEZ poursuit, il explique que l'engagement numéro 3 concerne la réponse aux défis énergétiques et la trajectoire de décarbonation. Il mentionne que le chauffage des bâtiments est actuellement assuré par des chaudières au gaz, mais qu'un raccordement au réseau de chaleur urbain de Beauvais est prévu. Ce réseau sera alimenté à moitié par géothermie profonde et à moitié par chauffage au bois et biomasse.

De plus, une production d'électricité d'environ 1000 MW par an est envisagée grâce à l'installation de panneaux photovoltaïques sur les parkings, permettant une autoconsommation significative. Le remplacement des dispositifs d'éclairage et de balisage de pistes par des ampoules basse consommation est également prévu avec pour objectif de passer à 100% LED sur les pistes et les bâtiments.

La flotte de véhicules d'assistance en escale, connue sous le nom de GSE, est en cours de renouvellement. Actuellement, environ 30% de ces véhicules sont électriques, avec un taux d'utilisation de 50%. L'objectif est d'atteindre 100% de véhicules électriques d'ici 2030, grâce à un renouvellement progressif chaque année.

Enfin, l'usage de carburants d'aviation durable, tels que les SAF et les E-Fuel, est prévu pour contribuer à 20% des besoins d'ici 2035. L'aéroport de Beauvais bénéficie du Trapil, qui alimente également l'aéroport de Roissy, offrant ainsi des avantages en termes de livraison de carburant.



D. ENGAGEMENT #4 POURSUIVRE UNE DEMARCHE GLOBALE D'INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE

Nathalie PONCIN présente l'engagement 4 qui concerne l'intégration environnementale. Elle souligne le fait que ce type de projet peut générer des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre et que l'objectif est de limiter ces effets au maximum. La construction ne sera autorisée qu'après avoir démontré cette limitation.

L'engagement inclut des mesures d'éco-conception pour les nouveaux bâtiments, respectant les meilleures normes environnementales, avec l'utilisation de matériaux comme le bois et le béton bas carbone. Une gestion raisonnée des ressources est prévue, visant à limiter l'artificialisation et à préserver 155 hectares de prairies, dont 50 hectares exploités par des agriculteurs.

La collecte des eaux pluviales sera optimisée pour favoriser l'infiltration locale, avec une étude hydrologique pour une gestion parcellaire et des toitures végétalisées pour faciliter cette gestion. Les consommations dans les bâtiments sont contrôlées et limitées, même avant la réalisation du projet.

François COCHEZ poursuit avec le volet biodiversité, également intégré, avec une collaboration avec Aërobiodiversité pour inventorier la biodiversité des prairies de l'aéroport. L'idée est de maintenir les pratiques actuelles, comme le fauchage tardif, important pour la pollinisation et les oiseaux nicheurs. Des zones refuge pour la petite faune et les insectes pollinisateurs sont en cours de création, ainsi que la pérennisation des ruchers présents sur la plateforme en partenariat avec API60 Apiculture de l'Oise.

Enfin, la réduction et l'arrêt de l'utilisation de produits phytosanitaires est engagée en zone côté piste, avec un objectif de zéro-phytosanitaire. Une expérimentation sera notamment engagée pour le traitement des pieds de clôture.

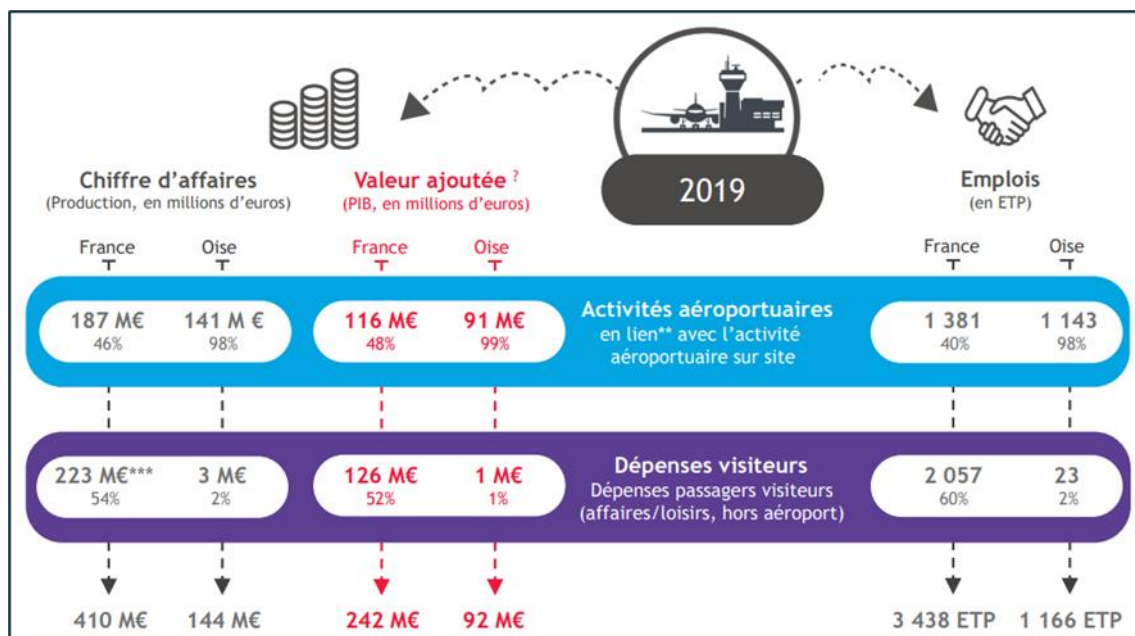
E. ENGAGEMENT #5 SOUTENIR L'ECONOMIE LOCALE ET L'EMPLOI

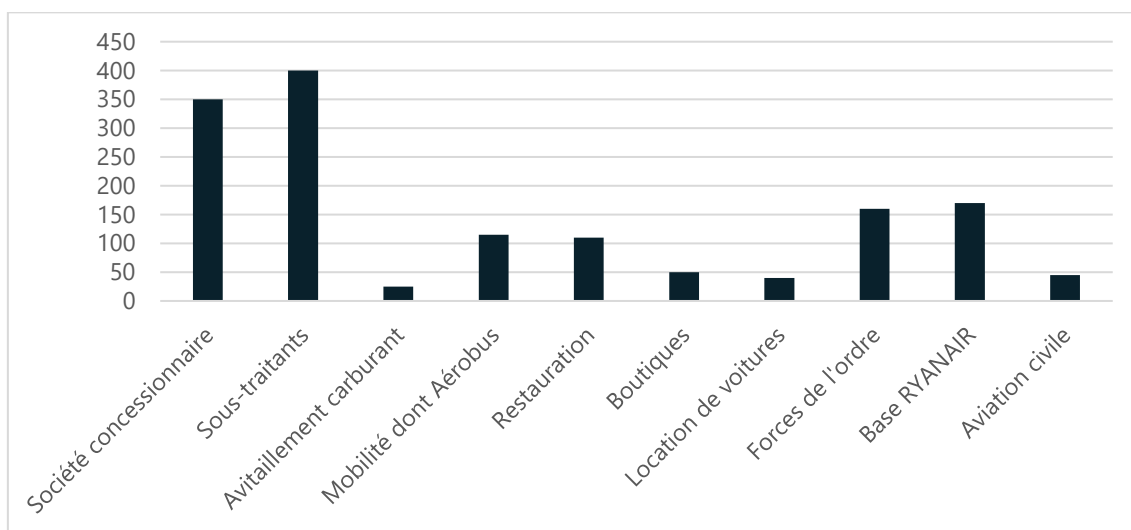
Anthony MARTIN, Président Exécutif, Bellova

Anthony MARTIN présente l'engagement numéro 5, axé sur le soutien à l'économie locale et à l'emploi. Les chiffres utilisés proviennent d'une étude réalisée en 2021, basée sur les données de 2019. Il précise qu'une nouvelle étude sera effectuée avec les chiffres de 2024. Cette étude suit la méthodologie de l'ACI Europe, la Fédération Professionnelle des Aéroports Européens et évalue la contribution socio-économique à travers quatre composantes : l'impact direct, indirect, induit, et catalytique.

En 2019, l'aéroport comptait 1381 emplois, dont 1143 dans le département de l'Oise. La différence est due à la société Transport Paris, filiale de l'aéroport, dont le dépôt est basé à Saint-Denis, avec des employés principalement en région parisienne. Les emplois indirects, induits, et catalytiques totalisent près de 2000 emplois supplémentaires, principalement en Île-de-France, mais aussi dans le Beauvaisis, notamment dans l'hôtellerie et la restauration.

Les trois métriques prises en compte sont la production, le PIB et le volume d'emploi créé.

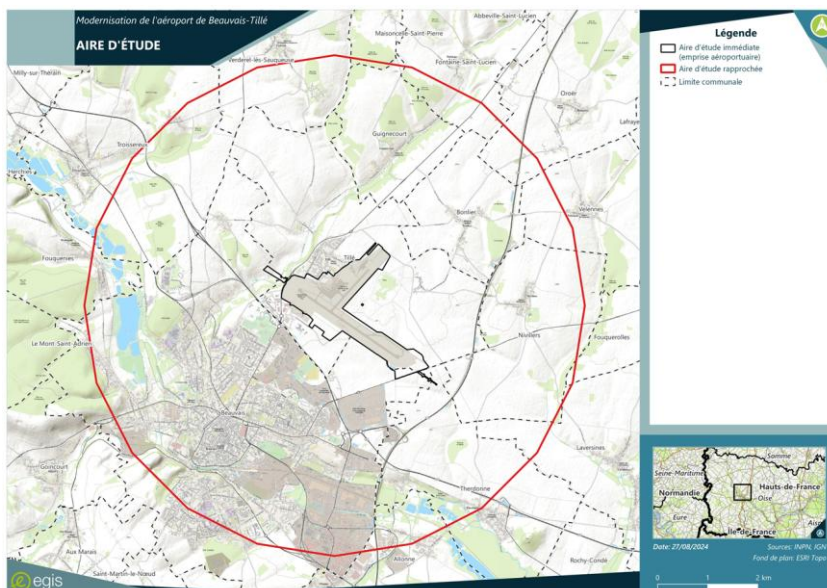




5. LES IMPACTS DU PROJET

Nathalie PONCIN explique que tout projet de grande envergure nécessite des autorisations environnementales. Elle souligne que l'acte de construire est significatif et soumis à des autorisations, telles que le permis de construire et l'autorisation environnementale, qui seront délivrées sur la base d'une étude soumise aux services de la préfecture et au niveau ministériel.

La méthodologie de l'étude d'impact implique l'examen de plusieurs périmètres, ajustés au fur et à mesure de l'étude. Le périmètre restreint concerne l'emprise aéroportuaire où l'impact immédiat sur les réseaux, la faune et la flore sont évalués. Un périmètre plus large est également étudié pour comprendre l'impact sur la biodiversité qui est riche et variée autour de l'aéroport.



Les études d'impact incluent aussi l'analyse du milieu humain et du cadre de vie, intégrant des études socio-économiques, de qualité de l'air, de santé, de nuisances sonores et de trafic. La situation de référence actuelle est mesurée pour évaluer les nuisances sonores et la qualité de l'air générées par le développement aéroportuaire.

Les projets envisagés, comme les 45 000 mouvements, la conception et construction de bâtiments, la réflexion de taxiway pour réduire les distances de roulage ainsi que l'introduction de nouveaux avions moins polluants et bruyants, sont intégrés dans l'étude. Ces éléments, associés aux extrapolations des mesures acoustiques et de qualité de l'air pour 45000 mouvements en 2030, permettent de déposer une étude d'impact complète, mettant en évidence les impacts sur le milieu humain et environnemental.

6. UNE CONCERTATION VOLONTAIRE

Grégoire MAGES, animateur de cette réunion revient sur l'enjeu d'une concertation. Il explique que cette démarche n'est pas figée, ce qui justifie l'organisation d'ateliers et de réunions publiques pour faciliter le dialogue.

Les ateliers se déroulent de 18h à 20h sans nécessité d'inscription ni barrières à la participation. Ils sont conçus pour permettre aux participants de témoigner, trouver des solutions en travaillant ensemble pendant une heure, suivie de 30 minutes de mise en commun. Le deuxième atelier aborde les controverses, tandis que le troisième se concentre sur les impacts environnementaux, aidant à comprendre, hiérarchiser et transmettre les remarques des participants.

La dernière réunion publique est prévue à 18h30. La concertation se termine le 13 juillet, ayant été lancée le 12, avec la possibilité de contribuer depuis le site internet. Toutes les contributions seront traitées et retranscrites dans un bilan par la CNDP et Bellova. Les personnes morales peuvent soumettre des cahiers d'acteurs de 8000 signes, qui seront annexés au bilan de la concertation.



1. TEMPS D'ECHANGES

Note : afin de faciliter la lecture, les questions et réponses ont été classées par thème

THEME DES NUISANCES

- ***Vous parlez du confort des passagers, mais le confort des riverains, vous n'en parlez jamais. On subit le bruit infernal dès 6h du matin jusqu'à minuit, et l'odeur du kérosène toute la journée. C'est ça notre quotidien. Vous pouvez planter des arbres, ça ne changera rien aux particules qu'on respire.***

Un riverain

- ***La question est simple : est-ce qu'on est là pour vraiment modifier le projet sur le fond, ou est-ce que c'est juste une réunion de communication pour nous montrer les arbres plantés et les places de parking en plus ?***

Riverain, habitant de Beauvais

- ***On améliore l'accueil des touristes, mais nous qu'allez-vous faire pour améliorer notre quotidien ? Pour éviter les nuisances sonores et la pollution. Quelles sont vos actions ? Quels sont vos projets là-dessus ?***

Roland PEYLET intervient et précise qu'il attend, comme tout le monde, les réponses aux questions posées. Il souligne qu'une concertation publique, comme celle en cours, n'est pas seulement informative. Il explique que le projet peut être modifié si des propositions de modification sont exprimées.

Il ajoute que cette concertation se déroule dans un cadre légal défini par le Code de l'Environnement, similaire à une enquête publique, et que tout cela est très encadré. Parmi les options possibles dans une concertation, il est possible de questionner l'opportunité du projet, ce qui inclut à la fois l'opportunité et les marges de manœuvre. Roland mentionne que ces aspects seront abordés lors des ateliers.

Anthony MARTIN répond en précisant que le projet intègre plusieurs engagements de contrôle et de réduction des nuisances :

Concernant le bruit, il mentionne que la flotte d'équipements aéroportuaires est déjà largement électrifiée avec 30% actuellement et un objectif de 100% d'électrification à terme. Il ajoute que 37% des avions sont déjà de nouvelle génération, et la flotte continue d'évoluer, malgré des retards de livraison. Il souligne aussi le fait que l'aéroport est l'un des rares en France à avoir un couvre-feu qui a été maintenu et renouvelé récemment par la commission consultative de l'environnement avec un nombre de dérogations limité à 25 malgré une augmentation de près de 60% du trafic. Edo FRIART mentionne également des mesures transparentes des émissions sonores avec cinq stations fixes et une station mobile, dont les résultats sont publiés régulièrement. Enfin, il évoque un dispositif d'aide à l'insonorisation financé par une taxe TSBA, qui couvre les travaux d'isolation pour les personnes résidant dans le périmètre du plan de gêne sonore.

Concernant l'air, des mesures régulières et transparentes sont effectuées à l'aide de deux stations fixes et deux stations mobiles. Ces stations mesurent les émissions de six composants différents,

notamment le dioxyde d'azote, le dioxyde de carbone et diverses particules fines. Il mentionne également qu'un raccordement au réseau de chaleur est prévu.

- ***J'habite une commune qui a voté pour le maintien du couvre-feu et pour un plafonnement à 32 000 vols par an. Vous parlez du taxiway, mais on sait que ça peut permettre de doubler ou tripler le trafic. Ça s'est déjà vu ailleurs.***

Est-ce que vous vous engagez par écrit à ne pas aller au-delà des limites annoncées, même si vous avez les moyens techniques d'en faire plus ? Je veux aussi rappeler qu'il y a des salariés qui font vivre leur famille grâce à l'aéroport, et c'est très bien. Mais en face, il y a aussi des riverains, et on oppose trop souvent les emplois à l'environnement, comme si on ne pouvait pas protéger les deux. Je trouve ça malhonnête.

Vous dites que ça permet à tout le monde de voyager pas cher, mais il n'y a pas que des pauvres à Beauvais. Quand on regarde le parking, il y a des voitures haut de gamme, des 3008, des 5008... Ce sont aussi des clients plus riches qui profitent de billets à bas prix. Enfin, le vrai sujet, c'est le bruit et le climat. On a des objectifs à respecter en France, en Europe. Je pense que votre projet arrive au mauvais moment. Si c'était dans 5 ans, il serait refusé d'entrée. Est-ce que vous reconnaissez que ce projet est incompatible avec les objectifs climatiques locaux, nationaux, européens ou pas du tout ?

Vincent, habitant de Troissereux

François COCHEZ prend la parole pour répondre concernant la qualité de l'air en expliquant que, contrairement au bruit, il est plus difficile d'isoler la pollution générée spécifiquement par le trafic aérien. Cependant, des mesures de la qualité de l'air seront effectuées dans divers endroits en plus des stations permanentes. Il souligne l'engagement à la transparence des données, avec la mise en place d'un portail open data permettant de consulter les niveaux de qualité de l'air en temps réel. Il précise que l'Aéroport Paris-Beauvais est engagé dans une démarche de management carbone depuis plusieurs années et a atteint le niveau 4 de l'Airport Carbon Accreditation (ACA). Il explique que malgré une augmentation du trafic, les émissions de gaz à effet de serre ont été réduites de 200 tonnes pour les scopes 1 et 2, qui concernent les émissions des bâtiments et les opérations au sol. Il reconnaît que la réduction des émissions des avions reste un défi majeur, mais souligne l'engagement continu de l'aéroport dans la démarche carbone et la certification internationale obtenue. L'Aéroport Paris-Beauvais s'engage à atteindre le niveau 4+ de l'ACA, ce qui implique un engagement supplémentaire en termes de réduction des émissions de carbone, ainsi qu'une partie de compensation avec des programmes locaux labellisés bas carbone.

Claude BRÉVAN ajoute que l'intérêt principal de la salle concerne les émissions des avions plutôt que les opérations au sol. Elle confirme qu'il y a une réduction des gaz à effet de serre grâce à la modernisation des flottes aériennes. L'aéroport, en collaboration avec ses compagnies clientes, s'efforce de moderniser les flottes, avec 40% des avions déjà renouvelés. Bien que des retards existent du côté des fabricants comme Boeing et Airbus, l'aéroport bénéficie de partenaires ayant des flottes récentes. Ces nouveaux avions réduisent la pression acoustique de 30% et la combustion de 20% entraînant ainsi une diminution de 20% des gaz à effet de serre. Mme BRÉVAN insiste sur l'importance de continuer à accueillir ces avions, car les compagnies aériennes elles-mêmes en sont les premiers demandeurs.

Thème des trajectoires :

- ***Avant de parler d'aménagements futurs, est-ce que vous pourriez déjà faire respecter les trajectoires et les altitudes de vol ? C'est une mesure concrète que vous pourriez mettre en place dès maintenant.***

Denis Rolland, adjoint au maire de Ponchon

- ***Vous nous parlez de millions de passagers, mais ce qui est important c'est de savoir pourquoi ces millions ?***

Un riverain

La sous-préfecture donne des éléments de réponse concernant le plafonnement des vols, plusieurs communes ont envoyé des motions à la préfecture, qui les a transmises au syndicat mixte de l'aéroport et à la communauté d'agglomération du Beauvaisis. Elle précise que c'est une question à régler entre les élus locaux.

Pour les trajectoires, elle clarifie qu'il n'existe pas de trajectoire sans impact sur les communes et que des nuisances sonores peuvent survenir même si les trajectoires sont respectées. Des sorties de trajectoires peuvent se produire en raison des conditions de trafic pour uniquement pour assurer la sécurité aérienne. La sous-préfecture travaille régulièrement avec les élus et associations pour améliorer certaines trajectoires, en tenant compte des changements urbains et autres facteurs afin de minimiser l'impact des nuisances sonores.

La DGAC (ministère de la transition écologique) détaille les quotas : elle explique que les émissions de CO2 sont un problème global et ne sont pas évaluées par aéroport ou secteur d'activité spécifique. Il existe une réglementation européenne visant à réduire les émissions de 55% par rapport à 1990, appliquée à chaque secteur d'activité et État de l'Union Européenne, notamment via la stratégie nationale bas carbone en France. Il n'y a pas de stratégie d'émission spécifique pour des aéroports comme Roissy-Charles-de-Gaulle ou Beauvais. Le contrôle des émissions est effectué via un système ² du trafic rend ces quotas plus coûteux, régulant ainsi les émissions. Le trafic aérien intérieur en France est revenu à son niveau des années 80 malgré une croissance attendue.

Cette régulation des émissions favorise l'usage de l'avion pour les longs trajets, tandis que les alternatives comme le train rapide sont développées pour les trajets plus courts optimisant ainsi les modes de transport selon la distance.

- **Comment est-ce que cette perspective de développement du trafic aérien s'intègre dans ce que vient de nous rappeler monsieur, c'est-à-dire aujourd'hui des quotas carbone qui vont être de plus en plus chers alors que votre stratégie de développement est sur un développement low-cost ? Cela avec un objectif qui devrait logiquement en 2040 être de moins 90% des émissions de gaz à effet de serre et d'une neutralité carbone en 2050.**

Un riverain

- **Comment est-ce que vous pouvez envisager une augmentation du trafic aérien qui n'est pas une augmentation liée au fait que vous gagnez des parts sur d'autres marchés et d'autres aéroports, mais bien une augmentation nette en réalité du trafic aérien. Comment vous intégrer ça dans un respect de la stratégie nationale**

Un riverain

Anthony MARTIN souligne que le projet ne vise pas un développement exponentiel du trafic aérien mais plutôt une croissance modeste, inférieure aux prévisions générales. Il reconnaît que cela représente un risque pour les investisseurs dans le secteur aéroportuaire mais insiste sur la nécessité de s'adapter. Il précise que les évolutions technologiques permettront de respecter les obligations réglementaires et qu'il n'est pas envisageable de ne pas les respecter.

Philippe TRUBERT explique qu'il ne commenterait pas la procédure en cours devant le tribunal administratif. Il a rappelé que les élus s'étaient mobilisés dès 2021-2022 concernant les trajectoires avec des réunions organisées par les maires de l'agglomération et les comités permanents de la CCE, sous l'égide de la DGAC. Bien que le processus soit long, il a permis des modifications des trajectoires. Il a mentionné que, à la demande des maires de Montiers, Nivillers et de Troissereux, des améliorations avaient été apportées pour revenir à des trajectoires qui ne posaient pas de problèmes par le passé.

THEMES : ROUTE, PARKING ET TRAFIC, TRAJECTOIRE :

- **Je voudrais avoir des précisions sur les modifications d'accès à l'aéroport.**

Une riveraine

Nathalie PONCIN prend la parole afin de réexpliquer le la réflexion sur le contournement par le Nord de la commune de Tillé. Elle insiste sur le fait que ce projet est encore à l'état de réflexion et a été proposé pour éviter la congestion de la route de l'aéroport par les véhicules personnels des passagers. L'idée est de permettre à ces véhicules d'accéder directement aux nouvelles zones de parking sans traverser Tillé, réduisant ainsi les nuisances causées par les stationnements illégaux et les attentes dans la ville. Elle a précisé que cette proposition, partagée avec la ville de Tillé dès le début de l'année, fait partie des études de trafic qui soutiendront l'étude d'impact nécessaire pour obtenir les autorisations de construction. La réflexion sur cette modification du plan de circulation est ouverte à la concertation, notamment dans le cadre d'ateliers participatifs.

- ***En effet, nous avons discuté de ce plan au conseil municipal et il ne nous convient pas vraiment. On vous a fait d'autres propositions. Vous allez faire des travaux à l'aéroport, mais quels seront les accès ? J'ai entendu parler d'une étude dans le cadre du SRADDET qui commencerait en 2026. Donc ça veut dire qu'on doit encore attendre un an avant que la question de la nouvelle voie de circulation soit vraiment posée.***

Madame MARTIN, maire de Tillé

Le SMABT explique que l'accès à l'aéroport ne relève pas de la responsabilité de l'exploitant, mais est une donnée d'entrée en dehors de l'emprise de l'aéroport. En 2022, la région des hauts-de-France a lancé la rénovation du schéma régional d'accès au développement durable des territoires et a inscrit l'aéroport de Beauvais au SRADDET, car celui-ci n'y figurait pas auparavant. La région et l'État, via la préfecture de région ont financé une étude de faisabilité pour une route desservant l'aéroport, intégrée dans un schéma global d'accès à Beauvais-Nord, reliant l'autoroute à l'aéroport.

- ***Je voulais juste vous demander de parler de l'augmentation du trafic. Vous annoncez 1500 places de parking en plus, mais aujourd'hui on manque déjà bien plus que ça. À Tillé, on est envahi de voitures qui attendent en permanence. Et à Beauvais, les parkings gratuits sont pleins de voitures liées à l'aéroport. Nous, habitants de l'agglomération, on paye les parkings parce qu'il n'y a plus de place ailleurs. Donc 1500 places, c'est loin d'être suffisant. Je pense qu'il faudrait aussi prévoir un parking d'attente pour ceux qui viennent récupérer des voyageurs.***

Un riverain

Anthony MARTIN indique que la priorité est de mettre en service des places de parking supplémentaires, envisageant même d'aller au-delà du projet initial. Cependant, il souligne que les travaux prennent du temps et nécessitent l'obtention de tous les permis, notamment environnementaux. Il recommande aux passagers d'utiliser la navette autocar, qui est déjà utilisée par près de 40% des passagers et précise que l'aéroport de Beauvais a le plus haut taux d'utilisation des transports en commun en France. Le développement de ce mode de transport est encouragé pour réduire la dépendance au parking. Anthony MARTIN mentionne également le fait que le concessionnaire intervient dans le contrôle et la verbalisation des contrevenants grâce à des agents assermentés, en collaboration avec les services municipaux et de l'État, mais uniquement dans le périmètre aéroportuaire. Enfin, il note que la gratuité du dépôt minute est étendue de 10 à 15 minutes.

- ***Vous allez faire 180 millions de travaux. En CCE vous m'avez dit qu'après ces 180 millions de travaux, on atteindrait la capacité maximum de 45 000 mouvements. Pouvez-vous confirmer que ce sera bien une capacité maximum, qu'il ne pourra pas y avoir plus de 45 000 mouvements et 9 millions de passagers ? Et puis, deuxième question, vos prévisions sont pour 2033, c'est dans 5 ans, 8 ans ? Cependant, le contrat est fait pour 30 ans, il restera 22 ans de contrat. Que va-t-il se passer pendant ces 22 ans ? Quelle sera l'augmentation du trafic ? Votre offre parlait de 53 000 mouvements.***

Dominique LAZARSKI, association ADERA

Anthony MARTIN explique que Bellova est tenue par son contrat de concession de respecter un niveau de qualité de service conforme à la norme IATA Optimum. L'infrastructure est conçue pour accueillir 45 000 mouvements. Aller au-delà de ce nombre nécessiterait des travaux supplémentaires qui ne pourraient être réalisés sans l'accord du concédant. Edo FRIART précise que Bellova envisage d'augmenter la capacité des avions pour développer le trafic sans dépasser les 45000 mouvements.

- ***Vous avez parlé des mesures de bruit et des mesures de pollution. Quelles sont ces mesures concrètement ? Quel est le plan d'action prévu ? Sur la question de la route, si je comprends bien, Bellova ne serait pas concernée. Pourtant, on consulte sur l'infrastructure. Monsieur Trubert, vous avez dit qu'il fallait voir ça dans une réflexion plus large sur les infrastructures. Est-ce que ça veut dire que ce sont les impôts des habitants qui vont payer les accès à l'aéroport ? Et enfin, sur les trajectoires, est-ce que l'arrêté ministériel permet vraiment de sanctionner par des amendes quand les avions sortent des trajectoires ?***

Hélène VIVIER, association Sauvez le Beauvaisis

Philippe TRUBERT explique que la proposition a été faite dans le cadre du dialogue compétitif avec les candidats, visant à améliorer le voisinage avec Thiers, même si elle n'est pas dans l'emprise aéroportuaire. Ce projet ne remplace pas une réflexion plus globale sur l'accès à Beauvais-Nord, où la saturation est déjà présente, notamment avec Novaparc. Il souligne que les routes en France sont payées par les impôts et sont accessibles à tous, illustrant le principe de libre circulation. La route sera financée par les collectivités dans le cadre de l'accès à Beauvais-Nord, une compétence qui relève des collectivités, pas du SMABT. Il précise que la procédure a commencé en 2020, durant la période Covid, avec un contrat initial se terminant en mai 2023. Les élus ont décidé de prolonger la concession de l'aéroport et de la ligne d'autogare vers Paris, impliquant une mise en concurrence. Le cahier des charges a été transmis au candidat retenu au printemps 2023, marquant une procédure datant de cette année.

Le représentant du service de navigation aérienne explique que son équipe travaille en collaboration avec la préfecture, les élus locaux et diverses associations pour discuter des trajectoires aériennes. Bien qu'ils proposent certaines trajectoires en tant qu'experts, celles-ci sont soumises à un vote et ne sont pas imposées. Il mentionne qu'une trajectoire proposée par le service avait été refusée par l'Assemblée. Cette proposition, bien que discutée, n'a jamais été mise en œuvre. Il précise également que des procédures moins bruyantes sont déjà en place à Beauvais pour minimiser les nuisances pour les riverains, comme un virage à gauche pour éviter le survol de plusieurs communes. En ce qui concerne les sorties de trajectoires, elles sont parfois nécessaires pour des raisons de sécurité, notamment en cas de conditions météorologiques dangereuses, comme les cumulonimbus. Le représentant assure que la majorité des trajectoires

sont respectées et que les déviations sont faites uniquement pour garantir la sécurité des passagers et des personnes au sol.

THEME DE LA SANTE PUBLIQUE

- ***Je voudrais vous rappeler, dire et insister sur le fait que des études médicales sérieuses ont clairement montré que le bruit, les nuisances sonores et aussi la pollution réduisent considérablement la durée de vie des riverains. Et je me demande bien ce que vous en faites, vous, de ces études, parce que vous ne vous y conformez pas, bien entendu.***

Riveraine, habitante de Beauvais :

François COCHEZ rappelle que le dispositif de surveillance du bruit inclut des stations implantées en tenant compte de la trajectographie et de la proximité des pistes, permettant une surveillance objective. Il mentionne également la possibilité d'installer une station mobile pour mesurer le bruit sur une période significative, afin d'analyser les résultats et comprendre l'impact du bruit des avions sur le territoire local.

- ***Madame la sous-préfète, les problèmes de santé sont très rarement évoqués ou en tous les cas on y trouve que très peu de réponses. Bien sûr, l'aéroport a tout à fait raison de faire un ensemble de contrôles. Je sais qu'il existe une agence régionale et cette agence de santé a pour objectif de préserver la santé publique. Il serait intéressant de savoir si l'hôpital de Beauvais a accru un certain nombre de pathologies dues à l'air qui est pollué ou dues au bruit. Pourquoi n'y a-t-il pas de rapport de l'ARS sur cet aspect des choses qui a un impact sur les habitants de l'ensemble du Beauvaisis ?***
- ***Sur les nuisances sonores, il n'y a rien d'autre dans votre document. Sur le bord des autoroutes, quand il y a beaucoup de bruit sur une voie de passage, on met par exemple des murs anti-bruit. Parce que si j'ai bien compris, les 1500 places de parking, ce n'est pas une augmentation nette. Il y a une partie des 1500 parkings qui en fait consiste à aménager en parking des terrains qui sont déjà d'ores et déjà utilisés pour du stationnement et qui sont en prairie.***

Nathalie PONCIN indique qu'il y a deux aspects à considérer. Le projet prévoit d'augmenter le nombre de places de parking à 8000, en ajoutant 1500 places aux 6400 existantes. Cette augmentation prend en compte l'aménagement effectué à l'extrémité de la piste.

- ***J'habite à Saint-Paul, à dix kilomètres à l'ouest de Beauvais. Jusqu'à il y a deux ans, c'était un paradis. Depuis deux ans, ça devient un enfer. On est réveillé à six heures du matin, on est réveillé à minuit. Ne me parlez pas d'isolation, j'ai du double vitrage partout. Même dans le jardin, c'est insupportable, et même fenêtre fermée, je suis réveillé.***

Habitante Saint-Paul

- ***J'aimerais juste poser une question à M. TRUBERT : où habitent les élus ? Combien sont impactés par le développement de l'aéroport de Beauvais ?***

SMABT : Les élus ont pris en main le sujet des trajectoires en en faisant un sujet de bataille. Dès 2021-2022, ils ont réussi à trouver des solutions.

Ils se sont également mobilisés pour définir un cahier des charges visant à obtenir la meilleure trajectoire possible pour l'aéroport, cherchant à établir un équilibre entre la protection des riverains et le développement économique, un équilibre qui constitue le fil conducteur de leurs échanges.

- ***Puisque les passagers sont maltraités, l'environnement est maltraité, les riverains sont maltraités, le climat est maltraité, pourquoi ne pas avoir maintenu un plafond à 3,5 mille mouvements plutôt que d'autoriser cette augmentation ?***

Un riverain, conseiller municipal à Tillé

Le SMABT clarifie que les passagers ne sont pas maltraités, bien que la qualité de service actuelle ne soit pas à la hauteur de ce qui est attendu pour un aéroport de cette taille et de ce niveau de trafic. Les travaux prévus visent précisément à améliorer cette qualité de service.

Concernant les 32000 mouvements, ce chiffre provient des documents d'urbanisme actuels, tels que le PEB et le plan de gêne sonore, qui prévoient 61000 mouvements au total, dont 32000 commerciaux. Lors du lancement de la procédure en 2022-2023 pour la révision du PEB, la question principale était de déterminer le niveau de trafic futur et les ambitions des candidats pour le développement.

Le SMABT a réalisé des prévisions de trafic et un programme d'investissement pour envisager l'avenir de l'Aéroport de Beauvais sur 30 ans, répondant à une demande croissante de mobilité. Ils estiment que 45000 mouvements sont compatibles avec un exploitant prêt à investir et prendre des risques.

Il n'existe pas de plafonnement à 32000 mouvements. Ce chiffre était une hypothèse de trafic initialement fournie par l'exploitant et reprise dans les documents d'urbanisme, qui seront révisés sur la base de nouvelles hypothèses à 5, 10, 15, et 20 ans. Les élus et collectivités ne souhaitent pas une régie directe mais préfèrent un mode concessif, recherchant un exploitant pour gérer l'aéroport et réaliser les travaux nécessaires. En projetant sur 30 ans, même avec une croissance modérée, l'équilibre se situe autour de 45 000 mouvements.

- ***J'interviens au titre de la tribune que j'ai publiée il y a quelques années dans Le Monde sur le bruit. Je confirme une chose : le bruit n'est pas la seule nuisance. J'ai aussi réalisé une revue de littérature sur les autres nuisances, et ça servira peut-être de base pour un cahier d'acteurs. Un participant, médecin retraité***
Il y a des problèmes de santé qui sont bien documentés par la médecine. En vous écoutant tous, j'ai l'impression qu'il y a une notion qui n'appartient qu'à la médecine : c'est l'urgence. On nous parle de solutions qui arriveront peut-être dans 20 ou 30 ans. Mais pour les gens qui souffrent aujourd'hui, c'est déjà trop tard. Les mesures doivent être prises dès maintenant, et je n'ai rien entendu ce soir qui réponde à cette nécessité.

Un participant, médecin à la retraite

Le SMABT souligne que bien qu'il n'ait pas encore de référence spécifique, il est conscient de l'importance des études sanitaires, notamment celles discutées avec l'ARS. Les mesures actuelles concernent la qualité de l'air et le bruit, mais les études sanitaires citées sont souvent associées aux aéroports de Roissy ou d'Orly qui diffèrent de Beauvais en termes d'urbanisation et de densité.

Il est suggéré que des études spécifiques soient menées pour l'aéroport de Beauvais-Tillé, étant donné que son environnement urbain et sociologique diffère de celui de Toulouse, Orly ou Roissy.

Le SMABT insiste sur la nécessité d'études épidémiologiques pour déterminer si ces problèmes de santé publique sont liés à l'aéroport ou à d'autres facteurs, tels que les pesticides ou la qualité des eaux. L'objectif est de comprendre les causes des impacts sur la santé publique dans la région.

- ***Je suis surpris parce que Bellova, vous investissez des centaines de millions d'euros. Vous avez une possibilité, c'est qu'un jour Ryanair parte. Vous avez quelque chose de plus que probable, c'est l'augmentation des taxes sur les billets d'avion, donc une baisse du trafic low cost. Et vous avez une certitude, c'est la baisse des ressources en énergie fossile, donc forcément une baisse du trafic. Je ne vous pose pas de question là-dessus, je voulais juste dire que je trouve ça surprenant d'investir autant sur un projet aussi incertain économiquement. Et puis, messieurs du SMABT, messieurs de Bellova, quand vous rentrez chez vous, quand vous parlez à vos enfants et que vous leur expliquez ce que vous faites, vous leur dites quoi ?***

Un participant

Anthony MARTIN répond en soulignant qu'il a des enfants et qu'il peut leur expliquer qu'il gère une infrastructure qui contribue à l'économie du pays en attirant des touristes en France. Cette infrastructure permet également à des familles de partir en vacances avec des conditions plus attractives que dans d'autres aéroports et facilite les réunions familiales grâce à un trafic aérien important. Il mentionne que certaines destinations, notamment en Europe de l'Est et au Maroc ne sont pas desservies par les aéroports parisiens mais le sont par cet aéroport, offrant ainsi des opportunités aux étudiants pour étudier à l'étranger. Il souligne également le maintien d'un lien avec l'Ukraine grâce à des vols transitant par certaines destinations.

Anthony MARTIN ajoute que l'aéroport crée des emplois qualifiants recherchés sur le marché du travail et qu'il est fier des équipes dévouées qui y travaillent. Il insiste sur le fait que le projet prend en compte les aspects de développement durable, cherchant un compromis entre différents enjeux, dont l'environnement n'est pas des moindres.

- ***Ici, je pense que tout le monde aura compris que la population première victime de vos activités et de vos investissements, ainsi que leur santé, ce ne sont pas des priorités. Donc vous reconnaissez que vos activités augmenteront les nuisances sonores déjà importantes et vous tentez de rassurer en récitant consciencieusement encore et encore que les avions de nouvelle génération qui réduisent le niveau de pression acoustique de 40% seulement vous n'êtes pas sans savoir qu'une réduction de 40% de l'intensité sonore pour un avion équivaut à une diminution de seulement 2,2 décibels pour l'oreille, c'est à peine perceptible et immédiatement annulé par l'augmentation du nombre de vols.***

Une participante

Anthony MARTIN aborde la question de l'immobilier en précisant qu'ils ne sont pas des spécialistes du domaine mais ont tout de même examiné les informations disponibles. Selon les données publiques, il n'y a pas de baisse notable de l'immobilier, bien que certaines situations puissent être difficiles et impactées négativement par l'activité aéroportuaire. Il mentionne qu'il réside à Beauvais durant la semaine, et dans les Yvelines une petite partie de son temps, où il est également exposé au passage des avions, bien que peut-être pas autant que certains riverains.

Enfin, il précise que les avions de nouvelle génération réduisent le bruit de 4 à 5 dB au décollage et légèrement moins à l'atterrissage, selon les stations de mesure de bruit.

- ***Je suis très content que Monsieur Trubert ait parlé de long terme, d'aller voir à 30 ans, à 2050. C'est intéressant parce que ça a un nom, c'est une méthodologie de l'ADEME qui s'appelle ACT. Elle demande justement aux entreprises qui veulent se préparer à un monde bas carbone de faire cet exercice de projection. Je vais vous donner les étapes pour faire ça. La première, c'est d'avoir un bilan carbone. Un bilan carbone, Madame Poncin, c'est une méthode protégée, une marque déposée, et vous ne pouvez pas dire que vous en avez un, parce que vous n'en avez pas aujourd'hui au niveau de l'aéroport.***

La méthodologie ACT, c'est diviser par deux les émissions d'ici 2030, puis par cinq ensuite. Mais entre 2019 et 2023, votre nombre de passagers a déjà augmenté de 50 %. Et là, vous annoncez encore une augmentation de 50 % pour arriver à 8 millions de passagers. Vous allez compter un peu de carburant alternatif, le SAF, mais on vous fera venir des experts qui vous diront que même les 6 % de SAF prévus pour 2030, vous ne les aurez pas, pas au niveau européen. Vous allez aussi compter un peu sur l'efficacité des avions, oui, 20 à 25 %, j'ai des collègues chez Safran qui travaillent là-dessus. Mais finalement, au lieu de diviser par deux les émissions, vous allez faire plus 50 ou 60 % d'ici 2030. Vous êtes totalement à côté des objectifs de la stratégie nationale bas carbone.

Olivier PONCYMOL, formateur bilan carbone

- ***Je suis le directeur de l'hôtel Mercure de Beauvais, je représente les quatre hôtels du groupe Accor ici à Beauvais. Je suis là ce soir comme acteur économique, je ne me permettrais pas de juger ce que vivent les riverains. Je sais que l'aéroport a un vrai impact économique pour nous, il nous permet de créer des emplois. Mais je veux poser une question sur le stationnement. On voit bien les difficultés qu'il y a devant l'hôtel, alors j' imagine ce que vivent les habitants au quotidien. Pourquoi ne pas envisager des parkings extérieurs avec des navettes, comme ça se fait dans les aéroports parisiens ? Ce serait une solution pour limiter un peu l'impact. Je le redis, je ne juge pas, mais il faut réfléchir à des solutions concrètes, notamment sur le stationnement.***

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.