



Santé, climat : trois associations attaquent l'aéroport de Beauvais en justice

Beauvais, 11 mars 2025

Les associations Notre Affaire à Tous, Sauvez le Beauvaisis, ADERA engagent aujourd'hui un recours auprès du tribunal administratif d'Amiens pour empêcher l'expansion du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais, hub de la compagnie low-cost Ryanair. L'action en justice qu'elles lancent est la première, en France, à articuler les volets santé (nuisances sonores, pollution aux particules fines) et climat (émissions de gaz à effet de serre) pour exiger l'annulation d'un contrat de concession aéroportuaire.

Dix ans après la signature de l'Accord de Paris, le compte n'y est pas. L'État, qui s'est engagé à une réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, ne parvient pas à tenir la trajectoire qu'il s'est fixée. Depuis la fin de la pandémie de Covid-19, la validation des projets d'extension d'aéroports régionaux (à Beauvais, Lille, Nice, Montpellier, etc.) et la croissance spectaculaire des compagnies low-cost (Ryanair, WizzAir, EasyJet, etc.)¹ font apparaître une déconnexion croissante entre les ambitions climatiques nationales et le *business as usual* des politiques locales. Il est urgent de rompre aujourd'hui avec cette logique et d'exiger une plus grande cohérence dans l'action publique. Alors que les événements climatiques se multiplient tout autour de la planète (inondations à Valence, cyclone à Mayotte, mégafeux à Los Angeles), est-il vraiment acceptable de continuer à faire la promotion de vols à prix cassés pour aller faire les soldes à Barcelone le temps d'un week-end ?

Certains n'hésitent pas à répondre par l'affirmative. Le 17 juillet 2024, le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais Tillé (SMABT), établissement public de coopération entre collectivités (agglomération du Beauvaisis, département de l'Oise et région Hauts-de-France), a ainsi confié à la société Bellova (consortium Bouygues-Egis) la gestion et l'exploitation de la plateforme aéroportuaire pour une durée de 30 ans. Négocié dans la plus grande opacité, le contrat de concession table sur une très forte hausse du trafic aérien : de 3,9 millions de passagers en 2019, celui-ci devrait atteindre 7,2 millions de passagers en 2030 (+85%), avant de se hisser à 9,4 millions de passagers au terme de la concession (+141%)². Pour y satisfaire, les terminaux de l'aéroport devront être rénovés et agrandis.

“La croissance du trafic prévue pour l'aéroport de Beauvais excède nettement les objectifs visés par la France : la hausse de +85% du nombre de passagers d'ici à 2030 excède de 67 points le seuil défini par le projet de Stratégie Nationale Bas Carbone 3 (+18%) - lequel envisage une diminution très rapide des émissions au-delà de cette date³”, alertent les associations.

¹ [“Émissions de l'aviation en 2023 : l'inquiétant rebond des compagnies low-cost”](#), étude publiée par Transport & Environnement, avril 2024

² Rapport d'analyse des offres remis au SMABT en avril 2024.

³ Cf. les [hypothèses de calcul](#) pour le transport aérien international - et, plus largement, la [feuille de route](#) établie pour le secteur par le Ministère de l'écologie.



Cette croissance de l'activité bénéficiera très largement à Ryanair, entreprise entrée récemment dans le top 10 des plus gros émetteurs de gaz à effet de serre de l'Union européenne⁴. L'hostilité de la compagnie irlandaise à l'égard des réglementations sociales et environnementales est au moins aussi connue que sa capacité à faire pression sur les collectivités locales pour capter des subventions publiques⁵.

Malgré tous leurs efforts pour susciter un véritable débat démocratique dans le Beauvaisis, et malgré un positionnement entendable (maintenir le trafic à l'état actuel), les associations locales se sont heurtées à un mur de mépris et d'indifférence. Dans les zones survolées, pourtant, les riverains sont toujours plus nombreux à se mobiliser, inquiets des effets néfastes pour leur santé d'un développement accéléré de l'aéroport.

La croissance du trafic aérien a, de fait, déjà entraîné une hausse significative des émissions de particules ultrafines. Les données récoltées par les stations de mesure à proximité directe de l'aéroport et publiées chaque trimestre par l'exploitant⁶ montrent que les concentrations de polluants dépassent fréquemment les seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé⁷, et qu'elles font courir des risques sanitaires graves (cancers, maladies respiratoires) aux populations des zones survolées. Rappelons que la pollution de l'air est responsable de 48 000 décès chaque année en France, et qu'il est établi que l'impact des aéroports en la matière a été très longtemps sous-estimé⁸.

Le plan de développement visé par le contrat exposerait également les riverains à une hausse significative des nuisances sonores et aux risques sanitaires associés (troubles du système auditif, mais aussi perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, baisse des capacités d'apprentissage, etc.), alors même que - de nouveau - le bruit enregistré par les cinq stations d'écoute situées à proximité de l'aéroport excède déjà les seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé⁹. En cas de hausse du trafic, l'intensification des vols de nuit observée depuis une dizaine d'années¹⁰ devrait se poursuivre, alors même que les effets nocifs de la pollution sonore sont accrus en période nocturne.

Alarmées par l'absence de réelle prise en compte de ces enjeux sanitaires et climatiques sur le territoire, ces associations locales s'allient aujourd'hui à Notre Affaire à Tous pour ouvrir un nouveau chapitre dans la mobilisation.

⁴ “[Ryanair is the new coal: airline enters EU's top 10 emitters](#)”, *The Guardian*, avril 2019

⁵ Deux rapports de la Cour des comptes régionale publiés [en 2008](#) et [en 2017](#) ont épinglé la mauvaise gestion de l'aéroport de Beauvais, pointant les largesses concédées à la compagnie irlandaise.

⁶ Les données de 2015 à 2024 sont disponibles au téléchargement sur le [site de l'aéroport](#).

⁷ Déclinés dans la Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

⁸ “[Les particules ultrafines des avions font peser un risque sur la santé de 11 millions de Français](#)”, étude publiée par Transport & Environnement, avril 2024

⁹ Déclinés dans la Directive du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

¹⁰ Ceux-ci ont augmenté de 118% entre 2015 et 2023, alors que le nombre de mouvements n'a augmenté que de 48% sur la même période.



L'arrêt récent de la Cour européenne des droits de l'homme (30 janvier 2025) jugeant que l'État italien avait violé le droit des habitants de la province de Campanie à vivre dans un environnement sain, et, moins d'un mois plus tard, la décision historique du juge administratif (27 février 2025) d'annuler les travaux sur l'A69 ont confirmé la légitimité des mouvements citoyens mobilisés sur les territoires pour y défendre l'intérêt général.

Pour les associations requérantes : "L'extension de l'aéroport de Beauvais est bien plus qu'un problème local : c'est le révélateur d'un échec persistant dans la lutte contre le réchauffement climatique, et d'un déni des impacts délétères du transport aérien sur la santé des riverains d'aéroport. Tant que les collectivités continueront à soutenir des projets ultra-émetteurs en contradiction avec les engagements nationaux et internationaux, nous irons collectivement dans le mur. Mais ce n'est pas une fatalité. La hausse du trafic aérien peut être empêchée : d'autres avenir sont possibles."

Contacts :

Notre Affaire à Tous - Justine Ripoll, Responsable de campagnes :
justine.ripoll@notreaffaireatous.org - 06 42 21 37 36.

Sauvez le Beauvaisis - Hélène Vivier, Secrétaire de l'association :
sauvezlebeauvaisis@gmail.com - 06 17 14 54 31

ADERA - Dominique Lazarski, Présidente de l'association :
dlazarski.adera@gmail.com - 06 30 82 65 93