
Octobre 2026

Objet : Extension de l'aéroport de Beauvais : choix et responsabilité

Mesdames et Messieurs les Maires,
Mesdames et Messieurs les Conseillers Municipaux,

L'avenir de notre territoire doit rester entre vos mains, vous qui avez été élus. L'ADERA s'est adressée à vous à deux reprises, en juillet puis en août dernier, par une lettre nominative déposée en mairie, afin de vous alerter sur le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé qui, jusqu'à présent, ne dit pas son nom.

L'enquête publique s'est achevée le 15 septembre avec plus de 650 contributions et 95% d'opposition au projet d'extension.

Tout au long de cette procédure, Bellova le concessionnaire exploitant de l'aéroport et le SMABT Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé, ont tenté d'enfermer le débat dans une opposition artificielle entre, d'un côté, une prétendue « modernisation » de l'aéroport et, de l'autre, l'ADERA et plusieurs municipalités qui seraient supposées vouloir remettre en cause l'activité économique et les emplois existants.

Ce débat n'est pas celui qui nous oppose.

L'ADERA défend le maintien d'un aéroport à taille régionale, autour du niveau d'activité de 2023 : **5 millions de passagers et 32 000 mouvements**, avec les emplois et les retombées économiques qui y sont associés et ce en cohérence avec le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) voté par votre assemblée communautaire et le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) voté par le Préfet. Nous ne sommes donc pas opposés à la modernisation de l'aéroport. Nous demandons que soit clairement distingué la modernisation de l'outil existant de celle **d'une augmentation du trafic aérien.**

Bellova dans son courrier qui vous a été adressé le 27 juillet dernier, évoque les acquis de l'aéroport, mais reste particulièrement silencieux sur son devenir. Les termes « agrandissement » et « extension » n'y apparaissent pas, tandis que le mot « investissement » n'est utilisé qu'une seule fois, sans montant chiffré, pour évoquer l'amélioration de la qualité du service et des conditions de travail des salariés. Qui pourrait être opposé à ces objectifs ?

Si, comme l'affirme Bellova, l'aéroport est aujourd'hui dimensionné pour 2 millions de passagers - ce qui est faux, un agrandissement a été réalisé en 2010 pour 4,5 millions de passagers - alors la modernisation de ses infrastructures est évidemment nécessaire pour pouvoir accueillir les 5 millions de passagers correspondant à l'activité de 2023, **sans qu'il soit nécessaire d'augmenter le trafic aérien.**

Cette distinction est essentielle au regard des engagements de notre territoire en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment ceux du **Schéma National Bas Carbone (SNBC3)** et du **PCAET du Beauvaisis.**

Des questions essentielles qui ne peuvent plus être éludées.

Le débat public est malheureusement brouillé par trois mensonges majeurs, que la presse locale et nationale commence à mettre en lumière.

Premier mensonge : le plafond de 45 000 mouvements par an.

Comme nous l'indiquions déjà dans notre courrier d'août, ce chiffre ne correspond pas à un plafond d'activité, mais à un niveau d'activité de référence pour Bellova, selon les termes du contrat : c'est un plancher.

Deuxième mensonge : la nature réelle du projet.

Parler uniquement de « modernisation » alors que le contrat prévoit des travaux permettant une augmentation du trafic aérien (augmentation des postes avions, taxiway, triplement de la surface aérogares...) ne permet pas aux élus et aux citoyens d'appréhender clairement les conséquences du projet.

Troisième mensonge : le développement potentiel du fret.

Le contrat n'interdit absolument pas le développement d'une activité de fret sur l'aéroport avec des avions très bruyants notamment en lien avec les plateformes logistiques voisines qui recherchent des solutions multimodales.

Ces questions sont trop importantes pour être laissées dans l'ombre.

Votre responsabilité d'élue(e) est aujourd'hui directement engagée. Cet aéroport ne se développe pas de manière indépendante de nos collectivités. Il se développe dans le cadre de décisions prises par nos collectivités publiques et **au nom des élus qui en sont les donneurs d'ordre**. C'est pourquoi la responsabilité des élus est aujourd'hui engagée.

Chaque conseil municipal doit pouvoir connaître précisément la nature du projet, ses conséquences possibles sur le trafic aérien, les émissions de gaz à effet de serre, les bruits, les pollutions, la santé publique, les finances publiques et, plus largement, l'avenir de notre territoire. Les élus doivent pouvoir en débattre publiquement et prendre position en connaissance de cause.

Lors du conseil communautaire du 17 septembre, une motion intitulée « **Pour renforcer l'action de l'Agglomération face à l'urgence climatique et concilier développement du territoire et respect de nos engagements climatiques** » a été déposée. Elle réaffirmait l'attachement de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis à la modernisation de l'aéroport Beauvais-Tillé, tout en se prononçant contre son agrandissement. Alors que le président de la CAB a déclaré que cette motion lui convenait globalement ainsi qu'aux maires, il a néanmoins demandé sa réécriture. Dans sa nouvelle formulation, la question de l'agrandissement de l'aéroport a disparu.

Autrement dit, la question essentielle - **faut-il ou non permettre une extension et une augmentation du trafic ?** - n'a pas été tranchée mais évacuée !

Plus encore, lors de cette même session, dans la précipitation, les élus communautaires ont dû adopter une motion amendée selon laquelle toute modification ou remise en cause devrait intervenir dans les conditions prévues par le contrat, avec « les conséquences juridiques, financières et économiques pour les parties concernées ». Ce point est loin d'être anodin, d'autant que vous ignorez tout du contenu du contrat et de ses annexes. Dans son édition du 22 septembre, le *Courrier Picard* qui s'est entretenu avec l'avocat du SMABT s'est d'ailleurs interrogé sur ce risque et le danger de ce contrat pour le territoire.

Pour sa part l'Adera, lanceur d'alerte avec un collectif d'associations a déposé un recours dès janvier 2025 auprès du Tribunal Administratif pour contester la validité du contrat de concession aux motifs de la méconnaissance du droit à l'environnement, des principes de prévention et précaution, violation de l'article 8 de la convention européenne des droits de l'Homme et du code de la commande publique.

Mesdames et Messieurs les élus municipaux, la question qui vous est posée dépasse largement le seul fonctionnement actuel de l'aéroport. **Vous avez aujourd'hui la responsabilité de décider dans quel territoire vivront les habitants de demain.**

C'est pourquoi nous vous suggérons d'exiger l'ensemble des documents liant Bellova et le SMABT afin de prendre pleinement connaissance du contenu et des conséquences du projet, de l'examiner au sein de vos conseils municipaux et de permettre un véritable débat démocratique sur l'avenir de l'aéroport.

Les habitants de vos communes attendent de leurs élus qu'ils défendent leurs intérêts à long terme et qu'ils ne laissent pas les générations futures supporter les conséquences de décisions qu'elles n'auront pas prises.

Il est temps que les communes prennent position.

Nous vous demandons donc de prendre position clairement sur cette question essentielle :

Êtes-vous favorables à la modernisation de l'aéroport existant, sans augmentation du trafic aérien, ou acceptez-vous le principe d'une extension permettant son développement à 45000 mouvements en phase 1, 53000 mouvements minimum en phase 2 et sans aucune limite contractuelle ?

Cette décision ne peut pas être laissée dans le flou. Le moment est venu de donner un mandat clair à votre maire afin qu'il puisse, au sein du conseil communautaire défendre la position de votre commune. Plusieurs communes ont déjà pris position contre l'augmentation du trafic voire la réduction du trafic.

Nous vous demandons de rejoindre cette démarche afin que notre territoire ne soit pas **asservi aux intérêts d'actionnaires de multinationales privées non locales, au détriment des engagements climatiques, de la santé des habitants et des intérêts à long terme de notre territoire.**

Plus vous serez nombreux, plus votre voix sera entendue.

Les décisions prises aujourd'hui engageront ceux qui les prennent, mais aussi ceux qui vivront demain avec leurs conséquences.

L'Adera se tient à votre disposition pour vous apporter toute information utile sur le projet d'extension de l'aéroport lors de réunions de conseil municipal et publiques.

L'invitation du Président de la CAB, à laquelle nous avons répondu positivement, de rencontrer les élus communautaires le 12 octobre prochain sera une nouvelle occasion de vous faire part de nos alertes sur le projet d'extension de l'aéroport.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les maires et conseillers municipaux, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour l'ADERA, Claire Olivier, Présidente
contact@adera-association.com

Extrait du dossier « Analyse des offres du SMABT », 2024 / Offre de Bellova :

	AUJOURD'HUI	EN 2033	2033 — 2053
Postes avions	12	16	24
Comptoirs d'enregistrement	25	34	42
Lignes de sécurité	9	13	13
Portes d'embarquement	10	15	22
Tapis de livraison bagages	2	7	9
Surface aéroport	17 000 m ²	43 000 m ²	51 000 m ²
Boucles de piste taxiway		1	2
Piste taxiway			1
Surface commerces	888 m ²	2 220 m ²	2 560 m ²
Surface restauration	1 698 m ²	1 400 m ²	1 800 m ²
Places de parking	4 500	8 000	9 300

Un taxiway complet le long de la piste permet 50 mouvements par heure !

Aéroport de Beauvais-Tillé : l'Agglomération devra-t-elle un jour payer pour limiter le trafic ?

L'Agglomération de Beauvais pourrait un jour être contrainte de payer pour limiter le trafic à l'aéroport de Tillé. Le contrat de délégation, que nous avons épluché, le laisse penser.



Aéroport Beauvais Tillé : le contrat de concession ouvre la voie à un développement de la plateforme. Photo Fred Haslin CPJOPR



Par Matthieu Herault

Publié le : 22 septembre 2026 à 19h17

3 min

Un séisme en perspective ? Aux premières loges des avions qui survolent les communes environnantes, les élus locaux du Beauvaisis pourront-ils encore réellement s'opposer politiquement au développement de l'aéroport comme l'avait promis en 2024 Caroline Cayeux, alors présidente de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis ? Oui. Avec le risque cependant de devoir mettre la main à la poche si l'on en juge du contrat de concession signé entre l'exploitant Bellova, et le propriétaire de l'aéroport - le SMABT (Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé). Contrat que nous avons pu consulter en exclusivité.

Que dit-il ? D'abord, contrairement à ce qui avait été indiqué en son temps par Caroline Cayeux, le contrat ne prévoit aucune « clause de revoyure ». Ce fameux « stop and go » - censé permettre une pause dans le développement de l'aéroport - promis par l'élue pour faire accepter le contrat de concession de 4 milliards d'euros et de 30 ans aux communes de l'Agglomération du Beauvaisis où l'on se lasse des survols d'avions. Cette supposée clause de revoyure devait permettre aux communes alentours de dire oui ou non au dépassement du plafond des 45 000 mouvements aériens par an. L'avocat du SMABT, Reynald Briec, reconnaît que la clause « n'existe pas en tant que telle ».

Le contrat a en effet été signé pour un plan pluriannuel d'investissement comprenant bien deux phases de travaux. La première permettrait de porter le trafic très discuté à 45 000 mouvements. Et la deuxième à 53 000 mouvements minimum. Cette deuxième phase de travaux fait bondir les associations opposées au développement de la plateforme. Elle est conditionnée à trois paramètres. Mais « elle est signée » relève un avocat spécialisé en droit public. Et contrairement à ce qui avait été avancé, aucun paramètre n'apparaît à la main des élus locaux et du SMABT, le propriétaire de la plateforme.

Trois conditions mais...

Pour activer cette deuxième phase, le trafic annuel de passagers devra en effet atteindre 7,5 millions de passagers sur trois ans consécutifs ; Bellova devra décrocher les financements nécessaires à la réalisation des travaux. Et en troisième condition, Bellova devra établir un « document de planification aéroportuaire ». Une projection réalisée « par nous-même, par Bellova », confirme Anthony Martin, son PDG.

Sur ce point, Reynald Briec conteste : le document de planification aéroportuaire contient des documents comme... « le plan d'exposition au bruit, le plan de servitude ou encore le plan de masse » qui demandent l'intervention des élus locaux. Trois plans certes, mais qui devront être élaborés dans le respect du droit. Ils ne pourront souffrir d'aucune contestation purement politique. Sauf à invoquer, s'agissant du plan de masse, la défense de « l'intérêt général », défend l'avocat. Argument qui appellerait alors immédiatement une forme de compensation financière comme le prévoit le contrat dans son article 10.

Mais pour Reynald Briec, il n'y aurait « aucune indemnité à verser. Parce que Bellova ne peut pas prétendre à un manque à gagner sur une phase qui a été signée comme optionnelle ». Reste qu'il pourrait prétendre à renégocier la « durée de la concession » reconnaît l'avocat, au nom du manque à gagner engendré par la non-réalisation de la phase 2. Car le contrat prévoit bien qu'en cas de modification du contrat, de nature à « bouleverser l'économie de la convention », celui-ci puisse être rediscuté sur la base d'une série de mesures compensatoires : le versement d'une « indemnité » ou encore une « modification des tarifs » voire une extension de la durée de la concession. Le plafonnement à 45 000 mouvements pourrait donc coûter cher aux collectivités.

Une petite phrase glissée dans la motion

Contacté ce lundi 21 septembre, le cabinet de la communauté d'agglomération du Beauvaisis affirme avoir averti de longue date les élus, « en interne », des conséquences financières possibles d'un plafonnement à 45 000 mouvements de l'aéroport. Mais renseignement pris auprès d'un conseiller communautaire influent, les choses semblent moins claires. « Non je n'étais pas au courant, je n'ai d'ailleurs jamais vu le contrat ».

« Conséquences juridiques, financières et économiques pour les parties concernées »

Dans une motion votée en conseil communautaire, appelant à concilier « développement du territoire et respect de nos engagements climatiques », la mouture finale y fait pourtant discrètement référence. Une ligne, où l'Agglo rappelle son souhait « que ce plafond (45 000 mouvements) soit maintenu jusqu'au terme de la DSP (Délégation de service public) » en précisant que « toute modification ou remise en cause doit intervenir dans les conditions prévues par le contrat et la législation applicable, avec les conséquences juridiques, financières et économiques pour les parties concernées ».

Ironie de l'histoire, cette motion votée le 17 septembre avait été proposée initialement par la gauche... sans cette petite phrase. Selon Roxane Lundy (Génération.S) et Claire Marais-Beuil (RN), c'est « l'équipe de Lionel Chiss », désormais président du SMABT, qui a exigé et glissé cette ligne technique lors de l'amendement du texte. Comme pour réunir majorité et opposition autour de l'idée qu'il faudra peut-être payer en 2033 pour maintenir ce plafond à 45 000 mouvements ? La gauche n'a finalement pas voté la motion. Et ni Lionel Chiss ni Caroline Cayeux n'ont répondu à nos sollicitations.