

Intervention Adera CAB du 12 octobre 2026

M le Pdt Mmes MM les Maires

Nous remercions M. le Président de nous avoir invité à nous exprimer devant les 53 maires de la CAB

Notre Présidente Claire Olivier ne pouvait être présente à cette date et vous prie d'excuser son absence, la parole de l'Adera sera portée ce soir par des membres du CA.

Nous sommes confrontés ce soir à une mission presque impossible à savoir traiter en 15' d'un sujet aussi complexe et important que celui de l'aéroport de Beauvais. Nous évoquerons les points essentiels.

L'Adera est une association citoyenne apolitique qui suit depuis plus de 20 ans le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé pour la défense de ses riverains.

Mais nous sommes aussi un lanceur d'alerte : un lanceur d'alerte c'est un groupe, une personne, une institution qui adresse un signal d'alarme en espérant enclencher un processus de régulation ou de mobilisation collective après avoir eu connaissance d'un danger, d'un risque ou d'irrégularités avérées.

C'est dans ce cadre que l'Adera alerte sur l'implantation du 3ème aéroport parisien à Beauvais avec le projet d'extension de l'aéroport avec ses dangers, risques et irrégularités associées concernant la santé publique (bruit, air, eau), les désordres socio-économiques territoriaux et les impacts sur le changement climatique.

Pour remplir sa mission de protection des riverains et de lanceur d'alerte, l'Adera conduit de nombreuses actions :

News letter d'information à nos 700 membres et contacts

Lettres d'information auprès des 780 conseillers municipaux des 53 communes de la CAB

Participation aux commissions officielles CCE CCAR en préfecture

Participation active aux phases de concertation et de consultation organisée par Bellova avec des contributions écrites

Action en cours auprès du TA d'Amiens pour contester la régularité de la DSP des élus du SMABT à Bellova

Action collective d'indemnisation des riverains de l'aéroport avec le cabinet d'avocat Corinne Lepage.

Tout d'abord, nous voulons poser devant vous quelques éléments clés pour éclairer le débat au regard des écrits et publication du SMABT et Bellova :

-Il n'y a pas à opposer l'activité économique et l'environnement sous un angle réducteur comme cela a été écrit mais il y a aujourd'hui l'impérative nécessité de faire des choix liés au changement climatique et cela concerne les emplois. Et ceci est en cohérence avec les 4 ambitions affichées par la CAB, ceux de la Ruralité, l'économie adaptée au changement climatique, la qualité de vie des concitoyens, la transition écologique fer de lance du territoire, l'aéroport ne peut être un dossier traité entre parenthèse.

- Aujourd'hui, nous sommes confrontés au dépassement des limites planétaires avec la mise en péril des conditions de vie pour l'humain en particulier avec l'accumulation des GES 350PPM c'est acceptable 450ppm c'est invivable nous avons atteint 417ppm. Nous devons impérativement réduire la production de GES c'est le volet Atténuation du plan climat énergie indispensable avec celui de l'Adaptation.

- L'activité d'un aéroport avec le trafic aérien est un ogre en termes de production de GES pour notre territoire, nous le verrons avec le PCAET. Le trafic aérien représente 96% des émissions alors que les installations aéroportuaires ne représentent que 4%, le volume de trafic aérien est déterminant pour la production de GES.

- Depuis 2008 les élus sont donneurs d'ordre, comment peuvent-ils donner contractuellement des objectifs de croissance du trafic aérien à un délégataire dans le cadre d'une DSP et ce en contradiction avec toutes les dispositifs nationaux et locaux (SNBC, PCAET) ?

- En réunion, le SMABT, Bellova et même la Préfecture rappellent constamment à la population que le projet de l'aéroport résulte de choix issus de la vie démocratique et nous invite à interroger les élus

du territoire sur leur choix alors que les élus du territoire ne sont pas associés au projet et n'ont aucune information sur le contenu du contrat de concession et personne d'autres d'ailleurs au nom du secret des affaires. Est-ce raisonnable, légal, acceptable ? Le projet de l'aéroport ne figurait dans aucun des derniers programmes électoraux au titre du développement économique des communes de la CAB. Ont-elles délégué leur compétence sur ce sujet à la CAB et pourtant tout se fait en leur nom ?

-Alors que l'aéroport est devenu la propriété des collectivités locales pourquoi la gestion qui avant était locale (CCIO) a-t-elle été transférée à des groupes internationaux conduisant notre territoire à être asservi aux intérêts d'actionnaires de multinationales privées non locales avec le risque de privatiser les bénéfices et collectiviser les déficits.

- Pourquoi essaie-t-on de nous enfermer dans un faux débat celui de parler de modernisation ou de menace sur l'activité alors qu'il s'agit de dissimuler celui d'une extension avec l'augmentation du trafic aérien ?

-Pourquoi la motion initiale déposée au CC du 17 septembre dernier a-t-elle été modifiée en supprimant la question essentielle celle de l'opposition à l'extension de l'aéroport et à l'augmentation du trafic aérien ?

Les garants du conseil national du débat public et l'autorité environnementale ont relevé cette contradiction comme les 95% des 650 contributions à la consultation publique.

-Pourquoi sommes-nous soumis à 3 mensonges sur ce projet ?

Celui du plafond supposé de 45000 mouvements alors qu'il s'agit d'un plancher ?

Celui de la nature du projet alors qu'il s'agit d'une extension et non d'une simple modernisation ?

Celui par omission du développement du fret alors que toutes les conditions sont réunies pour son lancement et que le contrat ne l'interdit pas

Mme MM les maires, nous jouons aux apprentis sorciers avec ce projet en trompe l'œil.

Notre territoire avec sa ville moyenne et ses communes rurales, ne peut supporter l'implantation du 3ème aéroport parisien à Beauvais, c'est un monstre qui se profile et la créature nous échappe.

Permettez que nous mettions l'accent sur 2 aspects important du projet d'extension :

1 Celui de l'incompatibilité du projet avec les objectifs locaux de réduction des GES (intervention de Laurent Goujon)

2 – Celui des enjeux économiques et sanitaires (intervention de Vanessa Gault)

Mmes MM les Maires en conclusion, il nous parait important de permettre ensemble :

- de confirmer un aéroport à taille régionale et non parisien à savoir 5 millions de passagers et 32000 mouvements par an soit l'activité de 2023 avec les emplois associés

- de revoir le contrat de concession pour échapper au 3ème aéroport parisien et ses clauses à risque pour nos collectivités

- de retrouver la maîtrise des résultats de l'aéroport au bénéfice du territoire par des retours financiers alimentant le budget communautaire et d'éviter le recours à des distributions aléatoires de subventions avec le risque de clientélisme.

Nous vous remercions de votre attention