Intervention de l'ADERA devant les maires de la CAB

12 octobre 2026

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Maires,

Nous remercions Monsieur le Président de nous avoir invités à nous exprimer devant les 53 maires de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis.

Notre présidente, Claire Olivier, ne pouvant être présente ce soir, vous prie de bien vouloir excuser son absence. La parole de l'ADERA sera donc portée par plusieurs membres de son conseil d'administration.

Nous sommes confrontés à un exercice difficile : traiter en quinze minutes un sujet aussi complexe et déterminant pour notre territoire que celui de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Nous nous concentrerons donc sur les enjeux essentiels.

1. Qui est l'ADERA et pourquoi prenons-nous la parole ?

L'ADERA est une association citoyenne et apolitique qui, depuis plus de vingt ans, suit le développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé et agit pour défendre les intérêts des riverains.

Mais notre rôle ne se limite pas à celui d'une association de riverains. Nous sommes également un **lanceur d'alerte** : notre mission est de signaler les dangers, les risques et les irrégularités qui nous paraissent suffisamment préoccupants pour nécessiter une réaction des pouvoirs publics et une mobilisation collective.

C'est dans cet esprit que nous alertons sur les conséquences du projet de développement de l'aéroport, qui pourrait conduire à faire de Beauvais le troisième grand aéroport de la région parisienne.

Nous attirons votre attention sur plusieurs risques majeurs : les effets sur la santé publique, notamment liés au bruit et à la qualité de l'air ; les conséquences sur l'eau et l'environnement ; les déséquilibres socio-économiques pour notre territoire ; enfin, les impacts sur le climat et notre capacité collective à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Pour remplir cette mission, l'ADERA mène de nombreuses actions :

- une newsletter d'information destinée à nos quelque 700 adhérents et contacts ;
- des lettres d'information adressées aux 780 conseillers municipaux des 53 communes de la CAB ;
- une participation aux instances officielles, notamment la CCE et la CCAR, en préfecture ;
- une participation active aux procédures de concertation et de consultation organisées par Bellova, accompagnée de contributions écrites ;
- une action en cours devant le tribunal administratif d'Amiens, visant à contester la régularité de la délégation de service public accordée par les élus du SMABT à Bellova ;

- une démarche collective d'indemnisation des riverains, avec le cabinet de Maître Lepage.

Nous ne sommes donc ni dans la simple protestation ni dans le refus de principe. Nous cherchons à informer, à alerter et à faire en sorte que les décisions prises engagent réellement l'avenir de notre territoire en toute connaissance de cause.

2. Quelques éléments essentiels pour éclairer le débat

Avant d'aborder les conséquences du projet, nous souhaitons soumettre à votre réflexion plusieurs questions de fond, à la lumière des publications et des positions exprimées par le SMABT et Bellova.

Première question : peut-on encore opposer l'activité économique et l'environnement ?

Nous ne le pensons pas. Présenter le débat sous cet angle réducteur ne permet pas de répondre aux enjeux auxquels nous sommes confrontés.

Le véritable sujet est celui des choix économiques que nous devons faire dans un contexte de changement climatique. Il concerne aussi bien l'avenir des emplois que celui de nos entreprises, de nos communes et de nos habitants.

La CAB affiche quatre grandes ambitions : la ruralité, une économie adaptée au changement climatique, la qualité de vie des habitants et la transition écologique comme moteur du territoire.

Ces ambitions doivent se traduire concrètement dans les décisions publiques. **L'aéroport ne peut pas être un dossier placé entre parenthèses, soustrait aux objectifs que notre territoire s'est lui-même fixés.**

Deuxième question : pouvons-nous ignorer les limites planétaires et la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre ?

Nous savons que le changement climatique impose deux exigences indissociables : l'atténuation, c'est-à-dire la réduction des émissions, et l'adaptation aux conséquences déjà présentes ou à venir.

Il ne suffit plus d'affirmer que nous nous adapterons demain aux conséquences de nos choix d'aujourd'hui. Nous devons aussi agir sur les causes du dérèglement climatique.

Or, le trafic aérien représente un enjeu majeur en matière d'émissions. Selon les données que nous avons examinées dans le cadre du PCAET, le trafic aérien représenterait 96 % des émissions associées à l'activité de l'aéroport, contre 4 % pour les installations aéroportuaires elles-mêmes.

Si ces proportions sont retenues, le constat est clair : **le volume du trafic aérien est le facteur déterminant de l'empreinte climatique de l'aéroport.** Agir sur les bâtiments et les équipements ne saurait donc suffire si, dans le même temps, le nombre de vols continue d'augmenter.

Dès lors, une question fondamentale se pose : comment les élus du SMABT, donneurs d'ordre depuis 2008, peuvent-ils fixer contractuellement à leur délégataire des objectifs de croissance du trafic aérien qui paraissent entrer en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions affichés aux niveaux national et local, notamment dans la stratégie nationale bas-carbone et le PCAET ?

Cette question mérite une réponse précise, documentée et publique.

Troisième question : où se trouve réellement la décision démocratique ?

Lors des réunions publiques, le SMABT, Bellova et même la préfecture rappellent régulièrement que le projet de l'aéroport découle de choix issus de la vie démocratique. Les habitants sont alors invités à interroger leurs élus sur les orientations retenues.

Mais, dans le même temps, les élus locaux ne semblent pas tous disposer des informations nécessaires pour apprécier pleinement le contenu du contrat de concession, invoqué comme relevant du secret des affaires.

Est-il raisonnable, légalement et démocratiquement satisfaisant, de demander aux élus de répondre des conséquences d'un projet alors qu'ils ne disposent pas nécessairement de l'ensemble des éléments contractuels permettant d'en mesurer les engagements, les risques et les perspectives ?

Une autre question se pose : le développement de l'aéroport figurait-il clairement dans les programmes électoraux des communes de la CAB ? Les communes ont-elles explicitement transféré à la CAB une compétence leur permettant de se prononcer sur l'ensemble de ces orientations ? Et comment garantir que les choix engagés au nom du territoire correspondent effectivement aux attentes de ses habitants ?

Quatrième question : pourquoi la propriété publique de l'aéroport ne s'accompagne-t-elle pas d'une maîtrise plus directe de son développement et de ses résultats ?

L'aéroport est aujourd'hui la propriété des collectivités locales. Pourtant, sa gestion a été confiée à des opérateurs appartenant à des groupes internationaux, alors qu'elle relevait auparavant d'une structure locale, la CCIO.

Nous nous interrogeons sur les conséquences de cette évolution : dans quelle mesure les intérêts du délégataire et ceux de notre territoire sont-ils véritablement alignés ? Comment garantir que les bénéfices économiques profitent durablement au territoire et que les risques ne soient pas, en définitive, supportés par les collectivités et les habitants ?

Nous devons éviter une situation dans laquelle les bénéfices seraient privatisés tandis que les coûts et les déficits seraient collectivement assumés.

Cinquième question : pourquoi réduire le débat à une opposition entre modernisation de l'aéroport et maintien de l'activité ?

Pour nous, ce débat masque l'enjeu central : celui d'une extension de l'activité et de l'augmentation du trafic aérien.

La modernisation des installations, en tant que telle, n'est pas la même chose que l'accroissement de la capacité et du nombre de vols. Ces deux sujets doivent être distingués, examinés séparément et débattus en toute transparence.

C'est pourquoi nous nous interrogeons également sur la modification de la motion initialement déposée lors du conseil communautaire du 17 septembre dernier, dont aurait disparu la question essentielle de l'opposition à l'extension de l'aéroport et à l'augmentation du trafic aérien.

Selon les éléments que nous avons relevés, les garants désignés par la Commission nationale du débat public et l'Autorité environnementale ont eux aussi attiré l'attention sur cette difficulté. Notre analyse des contributions à la consultation publique va dans le même sens : environ 95 % des 650 contributions auraient exprimé une opposition au projet ou à ses orientations.

Enfin, nous estimons que trois ambiguïtés majeures doivent être levées.

- **La question des 45 000 mouvements :** ce chiffre est présenté comme un plafond. Selon notre lecture des documents contractuels, il pourrait en réalité correspondre à un objectif minimal ou à un niveau de référence favorisant la croissance. Ce point doit être clarifié.
- **La nature du projet :** parle-t-on réellement d'une simple modernisation ou d'une extension de l'activité aéroportuaire par l'augmentation du trafic ?
- **Le développement du fret :** alors que les conditions d'un tel développement pourraient être réunies, nous considérons que le contrat, tel que nous l'avons analysé, ne l'exclut pas explicitement. Il est indispensable de clarifier cette perspective et ses conséquences possibles.

Ces questions ne sont pas accessoires. Elles touchent à la compréhension même du projet et à la capacité des élus comme des citoyens à en évaluer les conséquences.

3. Deux enjeux majeurs pour l'avenir du territoire

Mesdames et Messieurs les Maires, permettez-nous maintenant d'insister sur deux dimensions qui nous paraissent décisives.

Premier enjeu : la cohérence du projet avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le développement de l'aéroport doit être examiné à l'aune des objectifs climatiques du territoire, et non à côté de ceux-ci.

Le PCAET ne peut pas être un document de principe sans incidence sur les décisions économiques majeures. Il doit constituer un cadre de référence pour l'action publique.

Si la croissance du trafic aérien entraîne une augmentation des émissions, les collectivités doivent pouvoir démontrer comment cette évolution s'inscrit dans une trajectoire de réduction globale des gaz à effet de serre. Il ne suffit pas d'invoquer les retombées économiques ou les

progrès techniques des avions : il faut examiner l'effet réel de l'augmentation du nombre de vols.

Cette exigence est d'autant plus importante que le trafic aérien représente, selon les données citées précédemment, l'essentiel des émissions liées à l'activité aéroportuaire.

Notre demande est simple : **nous voulons une évaluation transparente de la compatibilité du projet avec les objectifs climatiques locaux, intégrant plusieurs scénarios de trafic et leurs conséquences en matière d'émissions.**

Il ne s'agit pas de nier l'importance de l'emploi ou de l'activité économique. Il s'agit de déterminer quelles activités sont compatibles avec l'avenir que nous voulons construire pour notre territoire.

Deuxième enjeu : les conséquences économiques, sanitaires et territoriales

Le développement d'un aéroport ne se résume pas à un nombre de passagers, à des mouvements d'avions ou à des emplois annoncés.

Il faut également mesurer les conséquences pour les habitants : l'exposition au bruit, la qualité de l'air, les effets sur la santé et l'environnement, mais aussi les répercussions sur la vie quotidienne des communes et sur l'équilibre du territoire.

Ces effets ne sont pas répartis de manière égale. Les bénéfices économiques peuvent être concentrés entre les mains de certains acteurs, tandis que les nuisances sont directement subies par les riverains et que des coûts peuvent incomber aux collectivités.

Nous devons donc poser la question du bilan économique réel : quels emplois sont créés, dans quelles conditions et pour combien de temps ? Quels investissements publics sont nécessaires ? Quels coûts collectifs sont associés à l'augmentation du trafic ? Quelle part des bénéfices revient effectivement au territoire ?

Le développement économique doit être évalué à partir d'un bilan complet, et non des seuls avantages affichés.

Il convient également de considérer les risques d'une dépendance accrue à un modèle économique piloté par des opérateurs internationaux dont les intérêts ne coïncident pas nécessairement avec les priorités locales.

Enfin, les enjeux sanitaires ne peuvent être relégués au second plan. La qualité de vie des habitants est l'une des ambitions affichées par la CAB. Elle doit donc être prise en compte au même titre que l'attractivité économique, à partir de données accessibles, d'évaluations indépendantes et d'un suivi dans la durée.

Le développement d'un territoire ne peut être qualifié de durable si ses retombées économiques sont obtenues au prix d'une dégradation de la santé, de l'environnement et de la qualité de vie de ses habitants.

4. Notre responsabilité collective et nos propositions

Mesdames et Messieurs les Maires,

Avec ce projet, nous prenons le risque de jouer aux apprentis sorciers.

Notre territoire, composé d'une ville moyenne et de nombreuses communes rurales, doit pouvoir maîtriser son avenir. Il ne peut pas subir sans débat approfondi les conséquences d'un modèle de développement aéroportuaire dont les dimensions et les effets pourraient lui échapper.

Nous craignons qu'un projet présenté comme une simple évolution de l'aéroport ne conduise, en réalité, à faire de Beauvais le troisième grand aéroport parisien.

Or, les conséquences d'un tel choix dépasseraient largement les limites de l'emprise aéroportuaire. Elles concerneraient l'ensemble du territoire : son environnement, sa trajectoire climatique, sa qualité de vie, ses finances publiques et son modèle de développement économique.

Nous ne pouvons pas considérer que ces conséquences seraient inéluctables. Elles relèvent de choix politiques et contractuels. Et ce qui résulte de choix peut être réexaminé.

C'est pourquoi nous vous proposons trois orientations.

Premièrement, confirmer le choix d'un aéroport à vocation régionale, et non d'un troisième aéroport parisien.

Nous proposons de retenir comme référence le niveau d'activité de 2023, soit environ 5 millions de passagers et 32 000 mouvements annuels, avec les emplois associés à cette activité.

Cette orientation permettrait de préserver une activité économique existante tout en évitant de faire peser sur le territoire les conséquences d'une croissance toujours plus importante du trafic aérien.

Deuxièmement, réexaminer le contrat de concession.

Il nous paraît indispensable de revoir les clauses qui pourraient conduire à une augmentation du trafic et exposer les collectivités à des risques économiques, juridiques ou financiers.

Le contrat doit rester un instrument au service de l'intérêt général, et non devenir un cadre qui enfermerait durablement les élus dans des orientations contraires aux priorités du territoire.

Troisièmement, retrouver une véritable maîtrise publique des résultats de l'aéroport, au bénéfice du territoire.

La propriété publique doit se traduire par une capacité réelle à orienter le développement de l'équipement et à faire profiter l'ensemble des habitants de ses retombées.

Nous souhaitons que les résultats économiques de l'aéroport puissent contribuer de manière transparente et pérenne au budget communautaire, selon des règles claires, plutôt que de dépendre de redistributions ponctuelles et aléatoires sous forme de subventions, susceptibles de susciter des interrogations sur l'équité entre les communes.

L'objectif doit être de garantir que l'aéroport contribue à l'intérêt collectif et que les décisions relatives à son avenir relèvent d'une stratégie publique cohérente et assumée.

Conclusion

Mesdames et Messieurs les Maires,

Nous ne vous demandons pas de choisir entre l'économie et l'environnement. Nous vous demandons de ne pas dissocier l'économie de la responsabilité climatique, de la santé publique et de la qualité de vie.

Nous ne vous demandons pas de renoncer à toute activité aéroportuaire. Nous vous invitons à définir collectivement quelle place cette activité doit occuper dans notre territoire, à quelle échelle et dans quelles conditions.

Nous ne vous demandons pas davantage de considérer nos alertes comme des vérités qu'il faudrait accepter sans débat. Nous vous demandons d'examiner les éléments avancés, d'obtenir les informations nécessaires et de garantir un débat pleinement éclairé sur les conséquences du projet.

L'enjeu dépasse donc la seule question de l'aéroport. Il concerne la capacité de nos collectivités à maîtriser leurs choix, à respecter leurs engagements climatiques et à défendre durablement les intérêts de leurs habitants.

Un territoire ne doit pas subir son avenir : il doit pouvoir le choisir.

Nous souhaitons que les élus de la CAB puissent se saisir pleinement de ce dossier, demander la transparence nécessaire et ouvrir la voie à une solution équilibrée, compatible avec les ambitions économiques, environnementales et sociales de notre territoire.

Nous vous remercions de votre attention.