ADERA
Association de défense de l'environnement des riverains de l'aéroport de Beauvais

adera-association.com
contact@adera-association.com
ADERA, BP 8, 60112 Milly-sur-Thérain

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Beauvais, le 4/11/2026

CONCLUSIONS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Aéroport de Beauvais-Tillé / Bellova : les alertes des riverains et de l'ADERA confirmées

Le commissaire enquêteur a rendu ses conclusions sur le projet de l'aéroport Paris-Beauvais porté par Bellova, à l'issue de la consultation publique qui s'est déroulée du 15 juin au 15 septembre 2026.

Tout au long de son rapport, le commissaire enquêteur utilise des expressions fortes telles que « **justifiées et légitimes** », « **pose question** », « **regrettable** », ou encore « **très loin de pouvoir compenser** », rejoignant ainsi plusieurs alertes formulées depuis des mois par l'ADERA auprès des élus locaux et des habitants.

01 Un objet de consultation qui manquait de clarté

Le commissaire enquêteur relève que l'objet même de la consultation manquait de clarté.

Il constate que « *l'objet affiché de la consultation sous le titre de " Projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais " pouvait laisser entendre qu'il s'agissait exclusivement du programme de travaux prévus sur le site de l'aéroport et sur la commune de Tillé, seule concernée au départ* ». *(p.18)*

Sa conclusion est sans ambiguïté :

« Il aurait été préférable que l'objet de la consultation soit éclairci et précisé avant la consultation. » *(p.34)*

Cette observation rejoint les réserves déjà exprimées par la Commission Nationale du Débat Public lors de la concertation préalable de 2025 ainsi que celles formulées par l'ADERA.

02 Bruit : les communes au-delà de 5 km doivent enfin être prises en compte

Le rapport confirme une augmentation du nombre d'habitants exposés aux nuisances sonores et reconnaît que de nombreuses remontées proviennent également des communes situées bien au-delà du périmètre d'étude actuel de 5 km.



Le commissaire enquêteur recommande explicitement :

« La création d'une aire d'étude intermédiaire sur la base d'une couronne intégrant un périmètre allant de 5 à 20 km autour de l'aire d'étude rapprochée permettrait un suivi des impacts réguliers sur les communes concernées. » *(p.20)*

Cette recommandation constitue **une avancée majeure** pour de nombreuses communes aujourd'hui insuffisamment prises en compte malgré des nuisances régulièrement signalées.

03 Qualité de l'air : des lacunes reconnues

Concernant la pollution atmosphérique, le commissaire enquêteur estime que :

« Les analyses et évaluations insuffisantes ou manquantes dans le cadre de l'étude d'impacts environnementale pose question. » *(p.21)*

Il regrette également que les études complémentaires portant notamment sur **les particules ultrafines (PUF)**, **les HAP** (Hydrocarbure aromatique polycyclique), **les suies** et **les dépôts observés sur les habitations** n'aient pas été réalisées avant la consultation publique.

Ces études auraient, selon lui, dû être disponibles pour éclairer le débat public et permettre une meilleure appréciation des impacts potentiels sur la santé.

04 Climat : des doutes assumés sur les objectifs affichés

Le commissaire enquêteur rappelle que « *la quasi-totalité des observations défavorables au projet accusent celui-ci de ne pas respecter les objectifs du SNBC (Schéma National Bas Carbone) et juge irresponsable de prévoir une augmentation du trafic face aux impacts en matière de réchauffement climatique. Les auteurs de ces contributions en déduisent la nécessité de plafonner l'activité de l'aéroport et le nombre de mouvements à son niveau actuel.* » *(p.22)*

Il estime que :

« Les objectifs de décarbonation du SNBC semblent relativement théoriques et inatteignables dans ces délais pour le transport aérien, avec de très forte probabilité de ne pouvoir atteindre les taux d'introduction de SAF (= carburants d'aviation durable) prévus et préconisés. » *(p.22)*

Il souligne également que les émissions issues du trafic aérien représentent **plus de 97 %** des émissions totales liées à l'activité considérée dans le projet, et les activités aéroportuaires **seulement 3 %**, soulignant ainsi clairement la portée plus que limitée des actions de Bellova sur la réduction des émissions totales de gaz à effet de serre générées par le projet.

Part des émissions totales liées à l'activité considérée dans le projet

plus de

97 %
trafic aérien

3 %
activités aéroportuaires



05 Trafic aérien : l'absence de garantie jusqu'en 2054

L'Autorité Environnementale, dans son avis délibéré n°2026-047 (23 juillet 2026), précisait déjà :

« Les réponses apportées lors de la visite des rapporteurs confirment que ce seuil [de 45 000 mouvements] est présenté à la fois comme un engagement issu de la feuille de route de concession, un jalon accepté localement et une limite de dimensionnement opérationnel. Cette pluralité de qualifications entretient une ambiguïté : le dossier doit préciser s'il s'agit d'un plafond opposable, d'un objectif de trafic, d'un seuil politique ou d'une simple hypothèse de modélisation. Il doit également indiquer si ce seuil est apprécié en année calendaire, en année glissante ou selon une autre méthode. » *(p.24)*

05 · TRAFIC AÉRIEN (SUITE)

Le rapport du commissaire enquêteur rappelle aussi que le plafond de 45 000 mouvements annuels :

> **« n'est pas intégré dans le contrat de délégation de service public signé entre le SMABT et Bellova ».** *(p.22)*

> **Le commissaire enquêteur demande ainsi une :**
>
> **« confirmation des engagements par l'exploitant sur le respect d'un plafond de 45 000 mouvements jusqu'à la fin du contrat de DSP ».** *(p.40)*

Il précise également qu'en cas de dépassement de ce seuil, les services de l'État considèrent qu'une **nouvelle évaluation des impacts** devrait être menée avec une « étude d'impacts actualisée » et potentiellement une « nouvelle consultation publique ».

Le commissaire enquêteur indique même que cette orientation « devrait être de nature à pouvoir rassurer les riverains » et **cite explicitement l'ADERA**. *(p.39)*

45 000
mouvements annuels

06 Des réponses jugées complètes par le commissaire enquêteur, mais des questions structurantes toujours ouvertes

Si le commissaire enquêteur estime que Bellova a apporté des réponses « complètes et détaillées » aux contributions du public, l'ADERA considère que plusieurs interrogations fondamentales demeurent insuffisamment documentées, notamment sur :

- **la cohérence climatique du projet ;**
- **sa viabilité économique à long terme ;**
- **l'efficacité réelle des mesures de compensation ;**
- **les perspectives de décarbonation du transport aérien.**

Comme déjà dit plus haut, le commissaire enquêteur relève lui-même que certaines analyses étaient « insuffisantes ou manquantes » et regrette que plusieurs études complémentaires n'aient pas été réalisées avant la consultation.

Ce que demande l'ADERA

À la lumière des conclusions de la consultation publique, l'ADERA demande :

1 Une modernisation des infrastructures **sans augmentation du trafic aérien**

2 Un objectif d'équilibre fixé à **32 000 mouvements annuels maximum** en conformité avec le SNBC et le PCAET

3 Des engagements sur le trafic clairement définis, **juridiquement opposables et contrôlables**.

4 La création d'une **aire d'étude intermédiaire** couvrant les communes situées entre 5 et 20 km de l'aéroport.

5 La mise à disposition publique des **données environnementales brutes** concernant le bruit et la qualité de l'air (PM2.5, PM10, NOx, particules ultrafines, HAP, etc.).

6 L'intégration effective des **associations de riverains** au sein de la future communauté aéroportuaire avec une représentation formelle et permanente.

7 Une **transparence complète** sur les conséquences environnementales, sanitaires, contractuelles et financières des décisions prises.

8 L'inscription de l'ensemble des mesures de suivi et des garanties environnementales dans **tout arrêté préfectoral** d'autorisation futur.

Les habitants ont participé massivement à cette consultation publique malgré sa tenue en saison estivale. **Leurs préoccupations sont reconnues comme légitimes.**

SOURCES

Avis délibéré de l'Autorité Environnementale, n°2026-047 du 23 juillet 2026 – Modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé (60).
Conclusions de la consultation publique 2/2 – Consultation publique du 15 juin 2026 au 15 septembre 2026 – Enquête E 26000151/80 – Rapport établi par Augustin FERTE, commissaire enquêteur.

Il appartient désormais aux décideurs publics, nos élus locaux, de transformer ces constats et attentes en engagements concrets, vérifiables, opposables et durables avec mise en application par Bellova et les élus du SMABT*.

*rappel SMABT = 4 élus CAB, 4 élus départementaux, 4 élus régionaux – les élus CAB sont désignés par nos maires et conseillers municipaux conseillers communautaires.