

L'Agglo de Beauvais devra-t-elle un jour payer pour limiter le trafic ?

Beauvais-Tillé. 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.



Matthieu Hérault
Journaliste

mherault@courrier-picard.fr

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 ».

Trois conditions mais...

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 mouve-

ments. 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.

« La clause de revoyure promise aux communes n'existe pas en tant que telle. »

Reynald Briec, avocat du SMABT

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 pré-

voit 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. ●



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

Une petite phrase glissée dans la motion

vu le contrat ».

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. ●