



**CONCESSION DE SERVICE PUBLIC POUR  
L'EXPLOITATION, LA GESTION, L'ENTRETIEN ET LA  
PROMOTION DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLE**

**AVENANT N°1**

**ENTRE :**

**Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé**, représenté par Caroline CAYEUX sa Présidente en exercice, dûment autorisée à signer les présentes en vertu de la délibération du Comité Syndical en date du 5 février 2026 ;

ci-après désigné le « **Concédant** » ;

**D'UNE PART,**

**Bellova**, société par actions simplifiée ayant son siège social sise à l'aéroport de Beauvais route de l'aéroport 60000 TILLE immatriculée au Registre du commerce et des sociétés de Beauvais sous le numéro 930 340 161, représentée par Anthony MARTIN, dûment habilité à la signature des présentes ;

ci-après désigné le « **Concessionnaire** »,

**D'AUTRE PART,**

Conjointement dénommées ci-après les « **Parties** ».

## IL A ETE PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIIT :

Par délibération du 29 avril 2024, le Concédant a confié à la société Bellova pour une durée de trente ans (30 ans) à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2024, une convention de concession de service public pour l'exploitation, la gestion, l'entretien et la promotion de l'aéroport de Beauvais-Tillé (la « **Convention** »). La Convention a été signée entre les Parties le 17 juillet 2024 et est entrée en vigueur le 30 septembre 2024.

La Convention prévoit, en son article 33 et en son annexe 7, un plan pluriannuel d'investissements (le « **PPI** ») fixant l'objet des travaux à réaliser, les montants prévisionnels associés et le calendrier prévisionnel d'exécution.

Au terme d'une première année d'exploitation et des études APS des opérations de construction Phase 1 définies à la Convention, le Concessionnaire a proposé au Concédant plusieurs ajustements du PPI lors de réunions d'échanges, ayant abouti au présent avenant.

Ces ajustements portent, d'une part, sur un investissement qui est reporté et, d'autre part, de nouveaux investissements à réaliser. La valeur des montants concernés est établie à la date d'entrée en vigueur de la Convention :

- Le Concessionnaire a proposé de reporter des investissements à sa charge, à savoir la création d'un taxiway parallèle au seuil 12. L'étude de capacité de la piste réalisée par le Concessionnaire démontre en effet une capacité supérieure à celle identifiée initialement de sorte qu'il n'est pas nécessaire de créer ce taxiway supplémentaire. Le coût des travaux et des études prévisionnelles attaché à cet investissement (**5 462 734€**) est par conséquent reporté à une phase ultérieure du PPI et supprimé dans le cadre du présent avenant
- Lors d'échanges avec le Service de la Navigation Aérienne et la DSAC, il a été envisagé un **doublment du taxiway « Novembre »** afin de fluidifier la circulation sur l'aire de trafic. Cette modification inclut la suppression des 2 alimentations 400Hz et mâts d'éclairage correspondants, les modifications nécessaires au balisage et la signalétique nécessaire au nouveau taxiway et croisements créés en compensation de ceux supprimés pour les deux postes avion. Cette réorganisation s'accompagne également de la pérennisation du taxiway provisoire entre le taxiway central et le parking avion ainsi que de la diminution de 28 mètres de la **piste 04/22 conservée** dont les études représentent un coût prévisionnel de **120 000 €**. Il en résulte un investissement supplémentaire airside de **575 118.47€ d'études et de travaux**.
- Il est également envisagé, par le Concessionnaire, un agrandissement de la capacité des parkings aménagés. L'augmentation de 2000 places de parking (pour un parking d'une capacité totale de 2500 places) dans le programme initial incluait une zone de délestage de 1300 places déjà en service. L'augmentation de la surface du parking P5 situé en bout de piste 04-22 lui permettra d'accueillir environ 3500 véhicules au total au lieu de 2500, en incluant la zone de délestage de 1300 places enherbées déjà en service. Sa réalisation se conformera à l'évolution du Plan de Servitudes Aéronautique (PSA), ce qui justifiera un phasage en deux temps pour finaliser la zone de parking actuellement dans la servitude dans un second temps, une fois le PSA actualisé. Le coût estimé pour l'agrandissement du parking P5 est de **2 025 705,60 € d'études et de travaux**.

Pour répondre à une augmentation des besoins à venir dans l'emprise de l'aéroport, d'autres options de parkings supplémentaires sont également à l'étude. Au total, ces surfaces supplémentaires seraient en mesure de permettre une augmentation de 3500 places environ de la capacité globale de parkings passagers et personnels de l'Aéroport de Beauvais-Tillé.

Dans le cas où le Concessionnaire décidait de réaliser ces parkings supplémentaires, le Concédant sera saisi dans le cadre des dispositions de l'Article 10.2 b) de la Convention, mais déclare ne pas s'y opposer par principe.

Enfin, l'Agglomération du Beauvaisis développe un réseau de chaleur urbain et l'aéroport doit préparer les mesures conservatoires pour un raccordement qui permettra de répondre favorablement aux ambitions environnementales. Le raccordement serait réalisé entre les bâtiments T1, T2 et le futur Réseau de Chauffage Urbain. Le montant total des études approfondies et estimation des frais de développement pour tenir compte des impacts sur le projet est de **58 335,02 € d'études**.

Le montant des travaux pourra être défini avec le délégataire désigné pour affiner les limites de prestations avec les travaux de Bellova.

La réalisation des travaux prévus par le PPI va nécessiter la mise en œuvre de mesures de compensation environnementale sur une durée éventuellement plus longue que celle de la Convention.

Le présent avenant n°1 a par conséquent pour objet la modification de l'annexe 7 détaillant le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) à la charge du Concessionnaire et la détermination des obligations des Parties au titre des mesures de compensation écologique.

La révision du PPI, rendue nécessaire par les études préalables réalisées par le Concessionnaire, les échanges avec les Services de la Navigation Aérienne ou pour répondre à des sujétions imprévues telle que le développement du réseau de chaleur urbaine, n'entraîne aucune modification substantielle du contrat de concession.

Conformément aux dispositions de l'article L.3135-1 du Code de la commande publique et, notamment, des articles R.3135-2 et R.3135-8 du même code, il convient de constater que :

- Les modifications sur les investissements visés n'impactent pas les caractéristiques de la concession de manière telle que, si elles avaient été introduites dans les dispositions initiales, elles auraient permis l'admission de candidats autres que ceux initialement admis ou modifier le choix de l'offre retenue ;

Le PPI corrigé ne change pas la nature globale du contrat et n'étend pas considérablement le champ d'application de ce dernier.

**Le montant total de la moins-value sur le PPI s'établit à un tarif dont la valeur est établie à la date d'entrée en vigueur de la Convention, qui correspond à un montant de 2 803 574,91 €, soit en toutes lettres :**

**DEUX MILLIONS HUIT CENT TROIS MILLE CINQ CENT SOIXANTE-QUATORZE EUROS ET QUATRE-VINGT ONZE CENTIMES**

Soit moins de 1,44% du montant nominal des travaux sur lequel s'est engagé le Concessionnaire au titre de la Phase 1.

Les modifications sont ainsi de faibles montants au sens du 6° du L.3135-1 précité. **Le montant du contrat de concession phase 1 s'élève donc à 194 306 425 €, dont la valeur est établie à la date d'entrée en vigueur de la Convention, soit en toutes lettres :**

**CENT QUATRE-VINGT-QUATORZE MILLIONS TROIS CENT SIX MILLE QUATRE CENT VINGT-CINQ EUROS.**

**IL A EN CONSEQUENCE ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :**

### **Article 1 – Objet de l'avenant**

#### **1.1. Modification de l'annexe 7**

L'annexe 7 de la Convention « *Programme Pluriannuel d'investissements, opérations de renouvellement et calendrier de réalisation* » est modifiée selon l'annexe 1 du présent avenant qui se substitue à l'Annexe 7 de la Convention dans sa version signée le 17 juillet 2024.

Cette nouvelle annexe 7 définit un nouveau plan d'investissement, conforme aux modifications visées en préambule est arrêtée par les Parties.

Ce nouveau plan pluriannuel des investissements détaille les montants prévisionnels affectés à chaque opération.

Ces investissements portent sur des Biens de retour, au sens de l'article 11 de la Convention.

#### **1.2. Obligations des Parties au titre des mesures de compensation écologique**

À la suite de la définition du projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais, les mesures de compensation écologique nécessaires ont été identifiées et seront mises en œuvre sous la responsabilité du Concessionnaire, conformément à la Demande d'Autorisation Environnementale et aux prescriptions des autorités administratives compétentes au titre des travaux prévus par le plan pluriannuel des investissements, dans la limite de ce qui est décrit dans la Pièce D - Demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées au titre des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement, mesure MC02 – Conversion de cultures en prairie de fauche permanente.

Après accord du Concédant, cette mesure de compensation sera mise en œuvre comme suit :

- Sur 3 ha du domaine public appartenant au Syndicat Mixte au sein de l'emprise aéroportuaire ;
- Sur 12,1 ha de foncier appartenant à des tiers, dans le cadre d'une Obligation Réelle Environnementale (ORE) prévue par l'article L. 132-3 du code de l'environnement : le Concessionnaire, maître d'ouvrage, conclura un Contrat de compensation avec un Opérateur de compensation fixant les modalités de réalisation et de suivi du contrat d'ORE qui sera conclu entre cet opérateur et le ou les propriétaire(s) identifiés.

L'ensemble des parcelles seront converties en prairie naturelle de fauche en amont ou au démarrage des travaux.

Le contrat de compensation ne pourra être conclu qu'après accord du Concédant et comportera une clause permettant à ce dernier ou au nouveau gestionnaire de se substituer au Concessionnaire dans ses droits et obligations à l'égard de l'Opérateur de compensation, au terme normal ou anticipé de la Convention.

L'ensemble des obligations (notamment les dettes) résultant de ce contrat qui seront nées avant le terme de la Convention, incomberont au Concessionnaire dans les conditions de l'article 67 de la Convention.

Le Concédant ou le nouveau gestionnaire ne pourront être tenus qu'au titre des obligations dont le fait générateur sera postérieur au terme de la Convention, pour les besoins de la poursuite du Contrat de compensation.

### **Article 2 - Clause de revoyure**

Les Parties conviennent qu'en cas de révision du contrat, notamment en application de l'article 73 de la Convention « *Modification de la Convention et cas de compensation* », il sera tenu compte de la moins-value des investissements à la charge du Concessionnaire, telle qu'elle ressort du présent avenant, pour déterminer les conditions de révision de la Convention et le rétablissement, le cas échéant, de l'économie général de cette dernière.

### **Article 3 - Dispositions antérieures**

Les clauses de la Convention non modifiées par le présent avenant demeurent en vigueur.

Le présent avenant a la même valeur contractuelle que la Convention et ses annexes.

### **Article 4 - Entrée en vigueur**

Après transmission au contrôle de légalité, le présent avenant entrera en vigueur dès sa notification par le Concédant au Concessionnaire.

Fait à Beauvais, le [XXX] 2025, en deux (2) exemplaires originaux comportant une (1) annexe jointe au présent avenant

**Pour le Syndicat Mixte de l'Aéroport  
de Beauvais-Tillé (SMABT)**

**Pour Bellova**

**Caroline CAYEUX  
La Présidente**

**Anthony MARTIN  
Le Président Exécutif**

## Annexe 1

**Annexe 7 modifiée** - Programme Pluriannuel d'investissements, opérations de renouvellement et calendrier de réalisation

PROJET