



**RAPPORT DE LA PRÉSIDENTE  
AU COMITÉ SYNDICAL DU SYNDICAT MIXTE  
DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ**

**RÉUNION DU 5 FEVRIER 2026**

**Objet : Présentation du rapport d'orientation budgétaire 2026**

**Le rapport d'orientation budgétaire**

Par la création de notre syndicat mixte, les trois collectivités membres ont fait le choix de se rassembler afin de gérer la propriété de l'aéroport de Beauvais-Tillé et les compétences d'aménagement, d'entretien et de gestion liées à cet équipement. Les dispositions de la loi NOTRE mises en application par décret n°2016-841 du 24 juin 2016, imposent au président de l'exécutif de présenter à son organe délibérant un rapport sur les orientations budgétaires, les engagements pluriannuels envisagés ainsi que sur la structure et la gestion de la dette.

L'examen du budget doit être précédé d'un débat de l'assemblée délibérante sur les orientations budgétaires dans les dix semaines qui précèdent le vote du budget conformément à l'article L.5217-10-4 du CGCT.

Pour un EPCI comme le SMABT, le débat d'orientation budgétaire doit comporter également des informations relatives à la structure des effectifs, aux dépenses du personnel et à la durée effective du travail.

Par ailleurs, il s'agit de présenter à l'assemblée délibérante les objectifs concernant l'évolution des dépenses réelles de fonctionnement et l'évolution du besoin de financement annuel d'un **Budget qui sera voté avec reprise anticipée des résultats** et la présentation du Compte Financier Unique (CFU) au plus tard le 5 avril 2026.

**I- ETAT DES LIEUX : le nouveau contrat renforce l'impact territorial**

**A- Conserver un fonctionnement sain et stable**

La construction budgétaire 2026 du SMABT repose sur les solides garanties apportées par le nouveau contrat de concession. la première année d'exploitation du nouveau concessionnaire (2025) a permis de confirmer la robustesse économique du contrat de concession (30 ans, 300M € d'investissements, 4 milliards € de valorisation) et de sa société concessionnaire Bellova à projeter et tenir son plan d'investissements.

**L'établissement public est armé pour remplir sa mission prioritaire de supervision du contrat d'exploitation et de gestion de l'aéroport par la société concessionnaire. Il est également en capacité de poursuivre ses engagements en faveur de la transition énergétique de l'aéroport et de l'irrigation économique et sociale du territoire.**

Par ailleurs, la structure de fonctionnement du SMABT est équilibrée. Le Syndicat a su affronter et clôturer l'épisode Covid puis la phase de renouvellement du contrat de concession (clôture et transfert).

Le recours à l'endettement est nul (pas de charges financières). Le graphique suivant illustre la résilience de l'aéroport et du SMABT face au choc économique lié à l'impact Covid puis le retour à une situation normale et saine.

Par conséquent, l'objectif est de conserver un fonctionnement structurel efficace avec un effectif constant, un recours mesuré aux cabinets de conseils (recours juridiques) et une stabilité des charges sociales. Le SMABT renforcera la base de sa communication numérique (refonte du site internet, réseaux sociaux). Il entend poursuivre le déploiement sur le territoire des campagnes de mesure des nuisances air/bruit (études sanitaires, stations, diagnostics).

Le sujet de l'implantation du siège du SMABT reste à l'étude, l'Etat n'ayant pas donné suite à sa proposition initiale de vente d'un ancien bâtiment de l'Aviation Civile. Le Syndicat assure aussi l'entretien et la maintenance des bâtiments de l'IGN dont il est propriétaire depuis 8 ans.

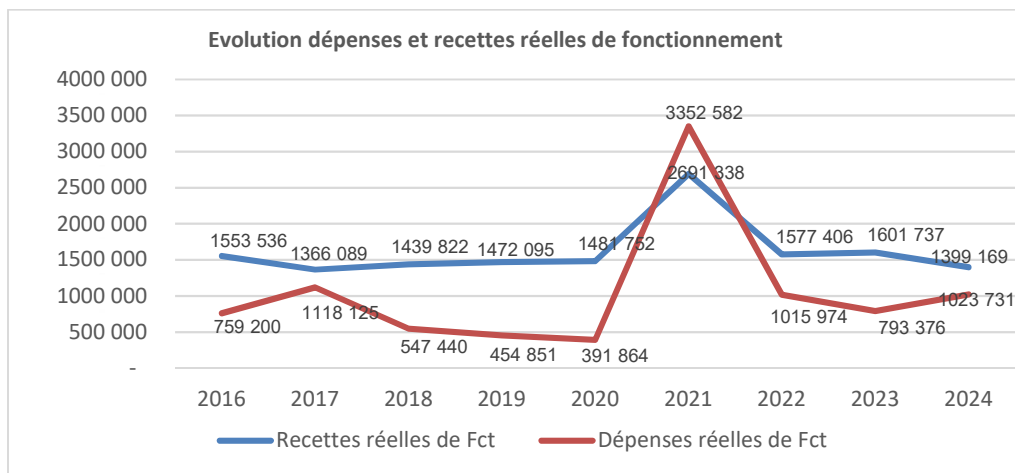


Figure n°1 : Evolution des dépenses et des recettes réelles de fonctionnement

Le suivi régulier de l'activité de transport de passagers par autocar entre l'aéroport et Paris Porte Maillot dont le SMABT est délégataire nécessite aussi des ressources importantes pour garantir sa bonne conduite. La gestion de la Ligne d'Intérêt Régional et des gares routières de desserte s'accompagne de charges à la hauteur de l'exploitation de la plus importante ligne de transport aéroportuaire de France.

## B- Des actions en faveur du territoire

Cependant, le SMABT a pu construire un contrat de concession solide porteur d'engagements fermes et financés en faveur de la transition énergétique de l'aéroport et de l'irrigation économique et sociale du territoire. Le SMABT maintient ses engagements envers la protection de la biodiversité.

Il assure de son soutien financier les actions en faveur de la recherche (Ecole Doctorale d'Unilasalle) et du mix énergétique de l'aéroport (centrale photovoltaïque, raccordement au réseau de chaleur urbain) et d'innovation avec la déclinaison opérationnelle du projet Beauvais'Hy, vecteur de production et de distribution d'hydrogène pour les usages de mobilité.

Si le dispositif d'insonorisation réglementaire arrive au bout de ses engagements (98% des logements éligibles sont insonorisés), le Syndicat ne s'est pour autant pas démobilisé en faveur des riverains de l'aéroport (communes et particuliers).

Des mesures de fonctionnement et d'investissements sont prévues à Tillé et dans les villages riverains de l'aéroport (Bonlier) pour prendre en charge, compenser et aménager par exemple les flux de circulation et de stationnement.

Le Syndicat Mixte maintient, sans discontinuité, un effort conséquent pour participer au schéma régional d'aménagement et envisager avec l'Etat et les collectivités compétentes la faisabilité de dessertes alternatives de l'aéroport (contrat Plan Etat-Région).

Enfin, la création en 2025 du Fonds d'Actions Territoriales (FACT) a permis, dès le premier exercice du contrat Bellova, de soutenir financièrement à l'échelle du Beauvaisis une série de projets remarquables contribuant aux côtés des communes et associations à la vitalité de son territoire.

Les actions soutenues en 2025 comme les 800 ans de la Cathédrale de Beauvais, les 80 ans de l'ASBO, les 50 ans du club de foot d'Herchies, le voyage des jeunes de Laversines, les stages chorégraphiques de l'Ecole de danse de Bresles, le festival Pachy d'Hermes et les festivals de musique seront amplifiées en 2026 et continueront de rayonner sur le territoire et d'en refléter la diversité des acteurs. Le financement du FACT est assuré par une partie de la redevance variable de la société concessionnaire elle-même indexée sur la performance économique de l'aéroport.

## II- TRAJECTOIRE BUDGETAIRE 2026

La définition des orientations budgétaires s'effectue dans la perspective d'une dynamique portée par le contrat de concession et non plus par les collectivités propriétaires.

### A- L'augmentation des recettes de fonctionnement profite au territoire

Le montant des dotations versées par les collectivités propriétaires et l'Etat est resté inchangé depuis 2016. Il ne tient compte ni de l'inflation de 22% sur la période, ni de l'élargissement des missions et du périmètre d'intervention du SMABT. A cela, s'ajoute la décision de la Région Hauts-de-France de suspendre le versement de sa quote-part, soit 128 400 € (38%).

Aussi, la capacité d'intervention du SMABT repose sur l'augmentation de ses revenus contractuels (redevance Concessionnaire et loyer IGN) indexés selon des hypothèses conservatrices d'inflation (redevance + 2,5 % /an, part variable de la redevance + 5 % /an, loyer IGN + 1 % /an). A noter que l'occupation par l'IGN est encadrée contractuellement pour une durée de 15 ans (2033) et que le statut de Ligne d'Intérêt Régional a été accordé pour une durée de 10 ans (2034).

La rémunération du Concédant correspond notamment au versement d'une redevance variable assise sur une partie du chiffre d'affaires en plus de la partie fixe de la redevance de concession pour un montant total annuel moyen (base 0) estimé entre 1,8 et 2 millions € comme l'indique le graphique n°2.

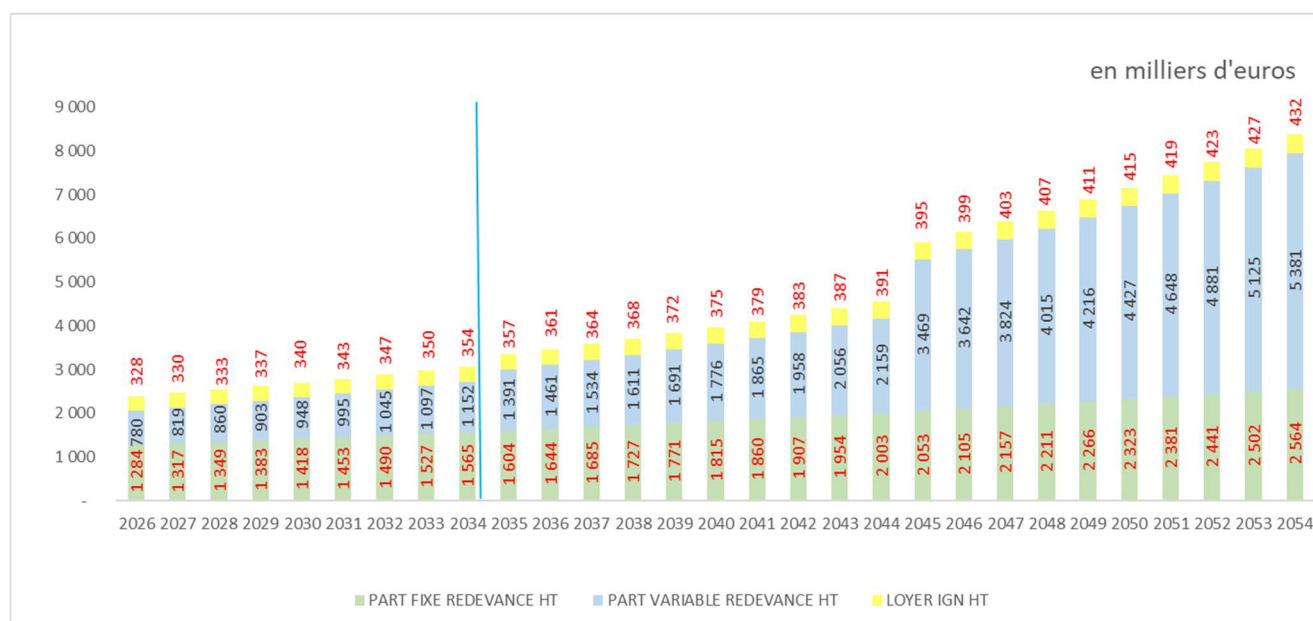


Figure n°2 : décomposition des revenus contractuels du SMABT (hors dotations collectivités, Etat)

Ce versement supplémentaire constitue la source principale pour assurer le financement du fonds d'actions territoriales (FACT), outil au service des collectivités et des associations qui intervient en soutien des porteurs de projets.

Le SMABT pourra attribuer chaque année une partie de la redevance variable (25%) au financement de ce dispositif. Pour sa première année de fonctionnement, le FACT a tenu ses engagements en apportant son soutien financier pour un montant d'environ 180 000 € à une dizaine de projets disséminés partout dans le Beauvaisis. En 2026, plusieurs sollicitations seront soumises à la décision des Elus représentant les collectivités :

- 70<sup>ème</sup> course cycliste la Ronde de l'Oise au mois de juin ;
- La Fête de l'Ane aux Marais ;
- Voyage scolaire du regroupement scolaire de Savignies ;
- Programme d'apprentissage à la pratique orchestrale, Agglo du Beauvaisis, etc...

A la faveur des nouveaux engagements contractuels, le SMABT amplifie ses réponses aux attentes exprimées par les Elus, les collectivités et les associations pour mettre en place un arsenal d'actions visant à concilier la protection du cadre de vie et l'optimisation des retombées économiques et sociales favorables au territoire. L'aéroport de Beauvais assume un rôle important au travers notamment d'une convention avec la commune de Tillé, de travaux de rénovation de l'école élémentaire de Tillé, du renforcement du parc d'équipements des mesures de bruit, de la qualité de l'air, des nuisances olfactives et des prélèvements organiques ainsi que l'ajout de nouvelles interfaces pour la communication en temps réel des mesures et rapport d'analyses

En plus de satisfaire à ses missions d'aménagement et protection du cadre de vie, le Syndicat Mixte entend également jouer un rôle majeur dans la promotion touristique du territoire, autre composante de ses obligations. Le financement et la réalisation du parcours immersif dans le quartier épiscopal de Beauvais (50K €) serait de nature à impulser la réalisation d'un projet réalisable en 4 ans à l'attention aussi des passagers de l'aéroport.

Le Syndicat Mixte apportera également tout son soutien dans l'atteinte des objectifs défendus par le Plan Climat Air-Energie du Territoire, le Schéma Directeur des Energies et le Schéma Directeur des Mobilités (plan de décarbonation des modes d'accès à l'aéroport, acquisition de cars à hydrogène, voies d'accès, centrale d'accès).

## B – Structure de la dette

Le SMABT entame le nouveau contrat de concession sans avoir recours à la dette (cf. figure n°3) et sur la base d'un contrat de concession qui fait porter le risque d'exploitation et le financement du programme d'investissements à la société concessionnaire.

L'abandon du projet d'acquisition du bâtiment de l'Etat et du programme de travaux de rénovation afférent (implantation du siège du SMABT), allège la charge d'investissement.

L'effectif du Syndicat Mixte reste constant.

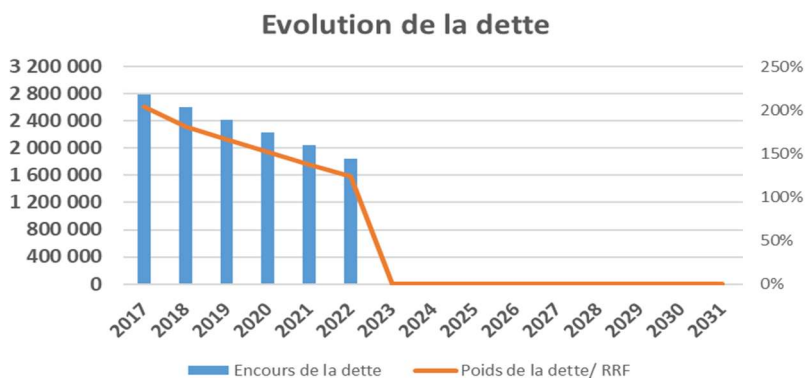


Figure n°3 : Evolution de la dette

### **En conclusion, les orientations budgétaires 2026 se caractérisent par :**

- Une augmentation des revenus issus de la concession et garantis par le contrat, c'est-à-dire la révision de la redevance domaniale avec le versement systématique de la part variable ;
- Une ambition budgétaire pour soutenir financièrement en priorité les actions en faveur du territoire ;
- Une maîtrise des charges de fonctionnement depuis 2024 à effectif constant ;
- Un programme d'études en co-financement avec la société concessionnaire et/ou les collectivités ;
- Une capacité d'investissements qui porte sur des projets connexes au contrat de concession.