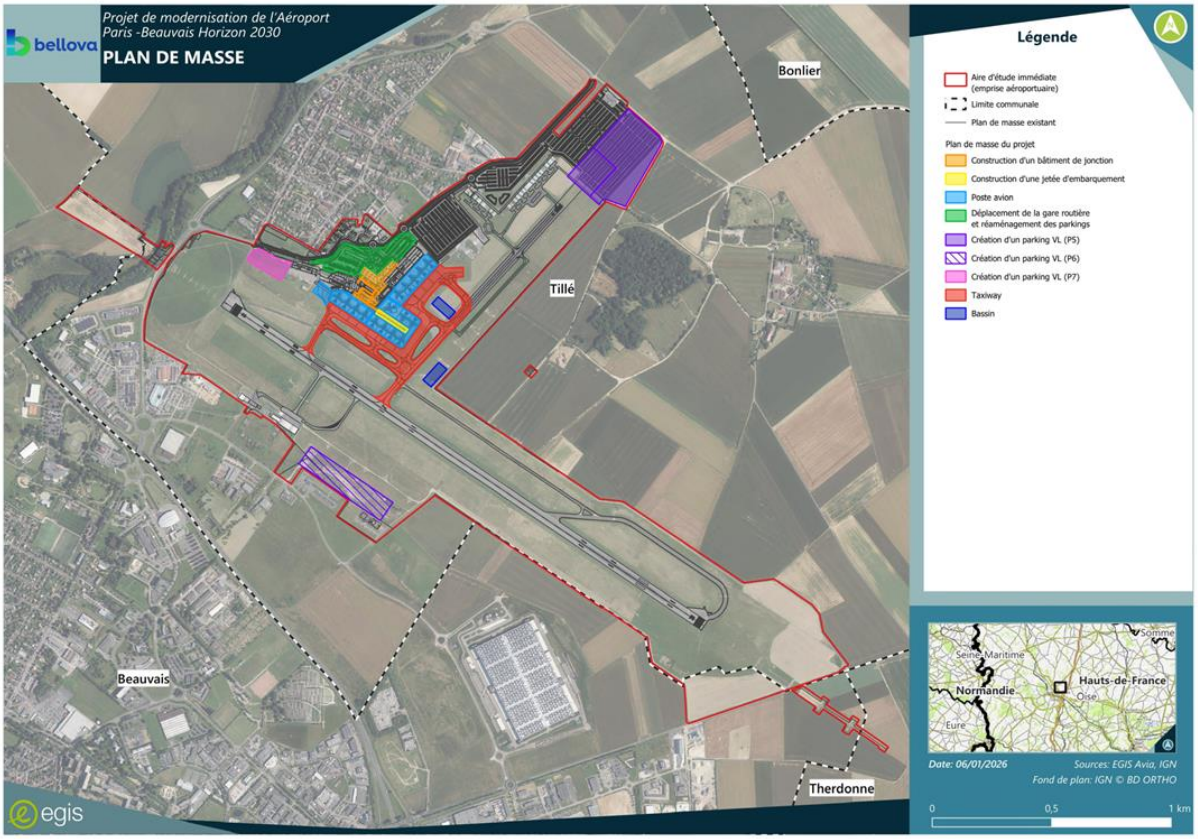
PREFECTURE DE L'OISE

Société BELLOVA

Demande d'Autorisation Environnementale et de Permis de construire Modernisation de l'Aéroport Paris Beauvais Communes de Beauvais Tille Therdonne



CONCLUSION 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

Table des matières

1- CADRE DU PROJET : 4

1.1 – L'objet de la consultation publique 4

1.1.1 – L'Aéroport de Paris- Beauvais 4

1.1.2 – L'exploitation de l'aéroport par la société BELLOVA 5

1.1.3 – Le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais- Tillé 5

1.2 - cadre juridique de l'autorisation environnementale 6

1.3 - Principales caractéristiques du projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais 8

1.3.1 – Objectifs du projet de modernisation de l'aéroport 8

1.3.2 - Contenu et consistance du projet 9

2 DEROULEMENT DE LA CONSULTATION 10

2-1-Publicité 10

2.2 – Permanences 11

2.3 -Réunions publiques 11

2.4--Information – consultation du dossier 12

2.5 – Observations du public 12

2.6 – Le déroulement de la consultation 13

2.7 – Le dossier de la consultation 13

2.8 -Le dossier et la demande de permis de construire 14

3 ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 17

3.1 Les objectifs du projet et l'objet de la consultation publique : 17

3.1.1 – Les objectifs du projet et les raisons de son choix 17

3.1.2 – L'objet de la consultation : 18

3.2 Les enjeux essentiels du projet 18

3.2.1 -Les impacts en matière de bruit 19

3.2.2 – Les impacts en matière de qualité de l'air 20

3.2.3 – Les émissions de Gaz à Effet de Serre 21

3.2.4 - Le plafonnement du nombre de mouvements 22

3.2.5 – Les impacts socio-économiques 24

3.2.6 – Les impacts sur le réseau routier 25

3.3 - Modalités de réalisation et conclusions de l'étude d'impacts 25

3.4 - L'analyse des observations du public 26

3.5 – Avis des personnes publiques associées, des services de l'Etat et des collectivités locales *30*

3.6 – Réponses du Maître d'ouvrage 31

4 – CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR 33

4.1 - L'objet de la consultation : 33
4.2 La préparation et le déroulement de la consultation 34
4.3 -Les contributions et attentes du public consulté 35
4.4- Les incidences en matière de bruit 35
4.5 -Les incidences en matière de qualité de l'air 36
4.6 -Les mesures propres à limiter les impacts et à assurer un meilleur suivi en matière de bruit et de la qualité de l'air 37
4.7 -Les choix fondamentaux en matière d'évolution du trafic et d'autorisation environnementale 37
- 4.8 - La prise en compte des enjeux économiques 38
4.9 -La situation en cas de dépassement du seuil de 45 000 mouvements 38
4.10 - Conclusion générale de la Consultation publique 39
4.11 - Rappel des recommandations et suggestions formulées 40

1- CADRE DU PROJET :

1.1 – L'objet de la consultation publique

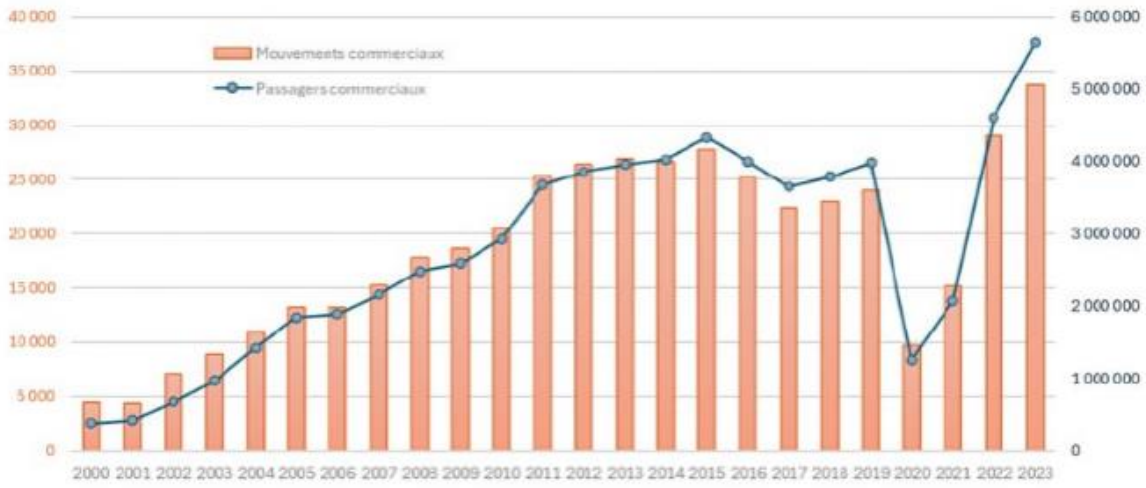
La présente consultation publique concerne le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais- Tillé dans le cadre du contrat de « Délégation de Service Publique » (DSP) d'une durée de 30 ans (3024-3054) signé entre la société BELLOVA et le « Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé » (SMABT).

La consultation porte sur le Demande d'autorisation environnementale et sur la demande de permis de construire

L'aéroport Paris-Beauvais a connu une croissance particulièrement importante de 65% entre 2019 et 2024 en passant de 3,9 millions de passagers accueillis en 2019 à 6,5 millions en 2024 (soit une moyenne de 13,3%/an). Cette forte croissance contraste avec l'évolution du trafic total des aéroports français, (hors outre-mer) qui a baissé de 3,9 % en nombre de passagers sur la même période.

Figure 1 : Graphique de l'historique du trafic commercial de l'Aéroport Paris-Beauvais (Beauvais-Tillé)

Source : Bellova



Cette évolution pose un gros problème de fonctionnement et d'organisation à l'exploitant avec des installations d'accueil des voyageurs conçues il y a plus de 15 ans, pour un accueil de 2,5 millions de voyageurs (terminal 1 datant de 1980 et terminal 2 construit en 2010, correspondant au dernier équipement majeur mis en service).

Une mise à niveau des équipements s'impose pour assurer un accueil des voyageurs aux normes actuelles.
Le projet prévoit des nouveaux équipements adaptés à une croissance modérée jusque 2050/ 2054 (terme de la concession) pour passer à 9,35 millions de voyageurs (+ 42% sur la période et 1,6% /an) et à 45 000 mouvements (+14% sur la période et 0,54% par an).

1.1.1 – L'Aéroport Paris- Beauvais

L'aéroport de Beauvais-Tillé est situé au nord de Beauvais, sur la commune de Tillé, dans l'Oise, en région Hauts-de-France, à environ 70 km au nord de Paris

La superficie totale de l'aéroport de Paris- Beauvais est de 230 ha.

Les aménagements et équipements prévus occupent, environ, la moitié de la superficie totale de l'aéroport.

L'aéroport est fréquenté par 8 compagnies aériennes low-cost, dont 2 principales assurant l'essentiel de l'offre :

- Ryanair pour 80 % des destinations, qui en a fait sa base opérationnelle en France et Wizzair pour 15 % des vols.

Dixième aéroport de France en nombre de passagers, il propose plus de 80 liaisons directes vers des destinations dans une trentaine de pays dans le sud et l'est de l'Europe et en Afrique du Nord.

1.1.2 – L'exploitation de l'aéroport par la société BELLOVA

La société BELLOVA assure l'exploitation et le fonctionnement de l'aéroport de Paris-Beauvais dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP) de 30 ans sous le contrôle du SMABT, depuis le 1er octobre 2024. Cette DSP a, ainsi une durée courant jusqu'au 30 septembre 2054.

Le contrat DSP prévoit une prise en charge totale de la totalité des investissements par la société BELLOVA.

Le SMABT, propriétaire de l'aéroport de Paris-Beauvais, est composé de la Région Hauts de France, du Département de l'Oise et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB)

1.1.3 – Le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais- Tillé

Bellova assure l'exploitation, les investissements et la mise en œuvre du projet d'aménagement, en respectant des objectifs de performance, de qualité de service et d'ambition environnementale. Le projet s'articule autour de cinq axes : maîtrise du trafic, modernisation des infrastructures, décarbonation, ancrage territorial et limitation des impacts.

Le projet est totalement localisé sur la commune de TILLE.

Le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais vise à aligner les infrastructures existantes avec la croissance actuelle et prévue du trafic, tout en répondant aux standards internationaux de dimensionnement et de qualité de service.

Le projet comporte, schématiquement, 3 catégories de dispositifs et d'équipements :

- **Le volet passagers** en vue de l'**amélioration de l'accueil des passagers :** nouveau terminal avec la création d'un bâtiment de jonction entre les deux terminaux actuels, une jetée d'embarquement et les aménagements des extérieurs, avec le déplacement de la gare routière et la création d'un parvis paysager piéton végétalisé
- **Le volet circulation et stationnement des avions**, avec la création de quatre nouveaux postes avions et la reconfiguration des taxiways de façon à créer des boucles de circulation fluidifiant et sécurisant les accès vers les pistes et les postes de stationnement

- **Le volet accès routier, avec un rééquilibrage du réseau d'accès routier,** par un contournement de la ville de Tillé par le nord et permettre aux passagers d'accéder aux parkings en suivant la RD1001.

1.2 - cadre juridique de l'autorisation environnementale

1) REGIME D'AUTIRISATION ET DE DECLARATION

Evaluation environnementale et avis de l'autorité environnementale

Les plateformes aéroportuaires peuvent faire l'objet d'une évaluation environnementale ou d'une demande d'examen au cas par cas au titre des de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement. L'analyse suivante recense les rubriques concernées et examine le positionnement du projet de modernisation de l'aéroport à leur regard

- **Rubrique 8 « Aérodrome » :** les modifications d'un aérodrome, et, la construction ou la modification d'installations de dégivrage font systématiquement l'objet d'une évaluation environnementale.
  Le projet porte sur la modification d'infrastructures existantes.

- **Rubrique 39° « travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m²**
  L'évaluation environnementale est soumise à la procédure au cas par cas dans la mesure où l'emprise aéroportuaire est classée en zone U dans le PLU de Tillé.
  Les emprises au sol nouvellement créées sont supérieures à 10 000 m² : un total d'environ 268 760 m².

- **Rubrique 39° : Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ;**
  L'emprise aéroportuaire s'étend sur 230 ha/ Evaluation environnementale systématique.

- **Rubrique 41 : « Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules »**
  Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.
  Création de trois parkings (P5, P6 et P7) de plus de 50 places. Évaluation environnementale au cas par cas.

Dans son avis, l'Autorité Environnementale indique que le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais est **soumis à évaluation environnementale systématique** notamment vis-à-vis des rubriques n°8 et 39 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, ce qui impose la production d'une étude d'impact complète.

RUBRIQUES ICPE :

Certaines installations peuvent avoir des impacts (pollution de l'eau, de l'air, des sols, etc.) et présenter des dangers (incendie, explosion, etc.) pour l'environnement, la santé et la sécurité publique. Pour ces raisons, elles sont soumises à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) qui justifient des procédures de déclaration ou d'autorisation selon l'importance des équipements et installations prévus (emprise au sol, surface de l'équipement ..).

Le projet de modernisation de l'aéroport est concerné par **la rubrique 2910 « Installations de combustion » soumise à déclaration** en raison de 'l'installation d'un Groupe électrogène (GE) DC- 1 GE: d'une Puissance Thermique : 1.742 MW.

RUBRIQUE LOI SUR L'EAU :

La nomenclature IOTA (annexée à l'article R.214-1 du code de l'environnement) concerne les installations, ouvrages, travaux et activités ayant une incidence sur l'eau et les milieux aquatiques.

Le projet de modernisation de l'aéroport est concerné par les 2 rubriques suivantes :

- **Rubrique 2.1.5 « Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, »** dont la superficie totale est supérieure à 20ha / soumis à autorisation » - Projet concerné en raison d'une surface de ruissellements infiltrés qui atteint 35,6 ha.
- **Rubrique 1.1.1 ; « Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique »** soumis à déclaration – Projet concerné en raison de l'implantation d'un piézomètre en amont et aval au droit de chaque ouvrage d'infiltration.

DEMANDE DE DEROGATION ESPECES PROTEGES

A la suite de l'étude d'impacts et malgré les mesures ERC (Evitement, Réduction et Compensations), certaines espèces verront leur présence et/ou leurs habitats menacés.
Une demande de dérogation vis-à-vis de ces espèces protégées est donc nécessaire.

Le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais est concerné par des enjeux écologiques fort liés à la présence d'espèces protégés d'oiseaux (comme le Tarier des prés, Pipit farlouse, Moineau domestique et Petit Gravelot).

Le projet en phase travaux ou exploitation ne pouvant garantir une absence totale de destruction accidentelle d'individus, malgré les mesures mises en œuvre, l'ensemble des espèces protégées observées ou considérées comme potentiellement présentes d'après la bibliographie font l'objet d'une demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées au titre du Code de l'Environnement. Il est également fait la demande de capture déplacement des espèces peu mobiles qui pourraient être localisées au sein des emprises chantier lors des travaux.

Le projet fait l'objet d'une 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.

SITUATION DU PROJET PAR RAPPORT AU RESEAU NATURA 2000

L'article L.414-4 du code de l'environnement indique que lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site.

La plate-forme aéroportuaire de Beauvais n'est incluse dans aucun périmètre Natura 2000. Le site Natura 2000 le plus proche est la ZSC N2000 « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval » situé à 6 km au Nord-Ouest.

L'incidence du projet est nulle sur les sites Natura 2000 visés : ZSC - Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval. En effet, le projet ne remet pas en cause le maintien en bon état de conservation des populations d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifié les désignations des sites Natura 2000. La réalisation du projet n'aura pas d'incidence notable sur ce site Natura 2000.

2) Textes législatifs concernés

La demande d'autorisation environnementale est régie par la nouvelle loi ln° 2023-973 du 23 octobre 2023 dite « Industrie verte » qui remplace l'enquête publique par une « Consultation Publique par voie dématérialisée ». Cette nouvelle procédure modifie profondément les modalités de consultation et de participation du public.

La participation du public aux décisions environnementales relatives aux projets industriels s'inscrit dans le cadre :

- De la loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte,
- Du Code de l'environnement, notamment ses dispositions relatives à l'autorisation environnementale et à la participation du public.

1.3 - Principales caractéristiques du projet de modernisation de l'Aéroport Paris- Beauvais

1.3.1 – Objectifs du projet de modernisation de l'aéroport

Le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais vise à adapter les infrastructures à la croissance du trafic et aux standards internationaux, tout en intégrant une forte dimension environnementale et sociale. Il s'articule autour de cinq axes stratégiques :

Axe 1 : **Maîtriser la croissance du trafic aérien**

- Adapter les infrastructures pour gérer jusqu'à 45 000 vols commerciaux par an d'ici 2033.
- Porter la capacité d'accueil des aérogares entre 8 et 9 millions de passagers annuels.

Axe 2 : Moderniser les infrastructures

- Améliorer l'accueil des passagers en agrandissant et réorganisant les terminaux, en augmentant le stationnement et en créant un pôle multimodal performant.
- Optimiser les pistes et aires de mouvement pour réduire les temps d'attente et fluidifier le trafic, sans ajouter de nouvelle piste.

Axe 3 : Répondre au défi énergétique et renforcer la trajectoire de décarbonation

- Mettre en œuvre la « zéro émission nette » (ZEN) au sol en fin de chantier (ACA 4+1).
- Installer des solutions énergétiques renouvelables (ombrières photovoltaïques, réseau de chaleur, électrification des véhicules de piste).

- Promouvoir les mobilités bas carbones pour passagers et salariés (navettes au biocarburant, véhicules électriques).
- Réduire la consommation d'énergie avec un système de management certifié (ISO 50001).
- Construire la nouvelle aérogare en utilisant des matériaux écologiques.
- Renforcer l'intégration environnementale (certification BREEAM2, refuges pour la faune, gestion écologique des espaces, certification ISO 14001).

Axe 4 : Poursuivre l'ancrage territorial

- Favoriser l'économie locale en réservant des marchés aux entreprises du territoire.
- Créer au moins 100 emplois et garantir 35 000 heures d'insertion pour les publics éloignés de l'emploi pendant les travaux.
- Collaborer avec le Bus pour l'Emploi et générer plus de 500 emplois directs et indirects localement.
- Développer des partenariats solidaires (Restos du Cœur, Emmaüs Connect) pour renforcer l'impact social positif.

Axe 5 : Limiter les impacts

- Favoriser les avions de nouvelle génération.
- Proposer des mesures de compensation des atteintes aux milieux naturels.
- Intégrer les nouveaux éléments architecturaux avec un soin particulier porté aux matériaux et aux volumes.
- Créer de nouveaux aménagements paysagers qualitatifs.

1.3.2 - Contenu et consistance du projet

Le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais est constitué des composantes suivantes :

- **L'amélioration de l'accueil des passagers :**

  & Accès terrestres :

- Augmentation de la capacité de stationnement par la création d'environ 3 500 places de parkings automobiles supplémentaires pour les passagers et le personnel,
- Aménagement des extérieurs : déplacement de la gare routière et création d'un parvis paysager piéton végétalisé,
- Rééquilibrage du réseau d'accès routier pour améliorer la circulation autour de l'aéroport et diminuer les nuisances occasionnées pours les habitants de Tillé ;

L'augmentation du nombre de places de stationnement constitue un enjeu important avec l'augmentation du nombre de places de 54% qui devrait permettre de décongestionner la circulation dans TILLE et de réduire les stationnements illicites dans la commune

& Aérogare passagers : agrandissement des installations de traitement des passagers par la création d'un bâtiment de jonction entre les deux terminaux actuels et d'une jetée d'embarquement ;

L'optimisation de l'aire de mouvement des avions et du système de pistes :

- Création de quatre nouveaux postes avions ;

- Reconfiguration des taxiways de façon à créer des boucles de circulation fluidifiant et sécurisant les accès vers les pistes et les postes de stationnement.

L'adaptation de ces équipements vise à fluidifier la circulation des avions sur l'aéroport et à réduire leur temps et leur parcours de roulage sur l'aéroport (réduction des consommations de carburant et des émissions de CO2 et autres).

Rééquilibrage du réseau d'accès routier

L'accès principal à la plateforme aéroportuaire se fait aujourd'hui depuis une voirie routière commune avec les accès au village de Tillé (RD203).

L'objectif est de contourner la ville de Tillé par le nord et permettre aux passagers d'accéder aux parkings en suivant la RD1001. Les flux de véhicules vers l'aéroport seront donc divisés en deux :

- Un flux professionnel qui entrera et sortira au sud par la route de l'aéroport comme c'est le cas actuellement.
- Un flux grand public qui entrera et sortira par le Nord ce qui implique le contournement du village de Tillé par la route RD1001 existante. Cela correspond à tous les véhicules particuliers qui iront se garer au dépose minute ou sur un des parkings de l'aéroport situés au nord.

La commune de Tillé a proposé une alternative à ce scénario, avec un sens unique exclusif d'accès par la RD 203 et de sortie vers le Nord par la RD 1001

Ce scénario modifie l'organisation des accès à la plateforme en concentrant l'ensemble des flux entrants vers l'aéroport sur l'accès sud via la RD203. Ainsi, environ 5 500 véhicules par jour emprunteraient cet axe, y compris les visiteurs se rendant aux parkings situés au nord de la plateforme.
Ce scénario permet de simplifier la gestion des flux sortants, mais conduit à une forte concentration des flux entrants sur un point unique et ne garantit pas une organisation équilibrée et robuste des circulations à l'échelle du périmètre.
Ainsi :

- Le scénario Bellova optimise la structuration globale des flux et la protection du village, avec néanmoins une accessibilité plus contrainte sur certains usages.
- Le scénario Mairie répond davantage à une logique de traitement local des circulations, mais présente des limites en termes d'accessibilité et de lisibilité globale. Il ne répond pas à l'objectif de limitation des intrusions dans Tillé.

Des échanges entre BELLOVA et la commune de Tillé restent nécessaires pour clarifier et trancher à propos de la desserte à retenir.

2 DEROULEMENT DE LA CONSULTATION

La consultation s'est déroulée sur une période de 3 mois, du 15 juin 2026. Au 15 septembre 2026.

2-1-Publicité

Conformément à la règlementation en vigueur, la publicité relative à cette consultation a été assurée avec les ‘ moyens suivants

- **Annonces presse dans deux journaux locaux** assurés par la Direction Départementale des Territoires de l'Oise, une première fois 15 jours avant le début de la consultation et une seconde fois, durant la première semaine de la consultation.
- **Affichage sur les panneaux officiels de la mairie de Tillé** 15 jours avant le début de la consultation et durant la totalité des 3 mois de son déroulement
- **Publication par la commune de Tillé et par la Préfecture de l'Oise** de l'avis de consultation publique sur leur site internet.

2.2 – Permanences

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public pour l'informer sur le contenu du dossier et recueillir ses observations à l'occasion des 3 permanences suivantes

Permanences du commissaire enquêteur en Mairie de TILLE

LIEUX	DATES	HEURES
Mairie de TILLE Salle des permanences	samedi 18 juillet 2026	9h00 à 12h00
Mairie de TILLE Salle des permanences	Lundi 27 juillet 2026	15h00 à 18h00
Mairie de TILLE Salle des permanences	vendredi 11 septembre 2026	16h00 à 19h00

2.3 -Réunions publiques

Conformément à la règlementation en vigueur, deux réunions publiques d'ouverture et de clôture ont été organisées aux dates et lieux suivants

Réunions publiques d'ouverture et de cloture
Consultation publique Modernisation aéroport Paris Beauvais

LIEUX	DATES	HEURES
Salle des Fêtes de TILLE	jeudi 25 juin 2026	18h30 à 20h30
Salle des Fêtes de TILLE	mardi 8 septembre 2026	18h30 à 20h30

La première réunion publique s'est tenue le jeudi 25 juin 2026, avec environ 150 personnes
La seconde réunion publique s'est tenue le mardi 8 septembre 2026, avec environ 200 personnes présentes.

Les deux réunions se sont déroulées selon le même programme composé d'interventions de la société BELLOVA suivies de temps d'échanges avec le public, d'une durée équivalente aux séquences de présentation.

Première réunion du 25 juin :

Les présentations de BELLOVA ont porté sur les thématiques suivantes
1 – Le contexte et la vision de l'Aéroport Paris-Beauvais – Horizon 2030
2 – Restitution de l'étude d'impact environnementale
3 – Les études acoustiques et l'évaluation Socio-économique
4 – Impacts environnementaux et Gaz à Effet de Serre

De son côté, le public a abordé les thématiques suivantes

1 – Articulations avec la concertation préalable (2025)
2 – Préparation et modalités de réalisation de la Consultation
3 – Modalités d'organisation et de réalisation de l'étude d'impact
4 – Résultats de l'étude d'impacts
5 – Organisation de l'exploitation de l'aéroport.

Seconde réunion du 8 septembre :

Les présentations du commissaire enquêteur et de BELLOVA ont porté sur les thématiques suivantes
1 – PREMIERES RESTITUTIONS DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC
3 – AVIS DES SERVICES INSTRUCTEURS ET REPONSES BELLOVA
3.1 Justification des hypothèses de trafic – 45 000 mouvements commerciaux
3.2 Compléments du bilan de gaz à effet de serre
3.3 Analyse trafic aérien et routier
Focus Bruit. / Focus Qualité de l'air et santé humaine / Focus Socio-économique
3.4 Bilan des phases de Concertation Préalable et de Consultation

Les interventions du public ont, ensuite, abordé les mêmes thématiques.

2.4-Information – consultation du dossier

Le dossier de consultation de la demande d'autorisation environnementale était consultable par le bais des différents moyens suivants :

- **En version numérique avec possibilité de téléchargement sur le site internet de la consultation du public (https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-enquete-publique)**
- **En version papier à la direction départementale des territoires, bureau de l'environnement à Beauvais**, du lundi au vendredi de 9 h à 11 h et de 14 h à 16 h.
- **En version papier et numérique aux heures habituelles d'ouverture de la mairie de TILLE**

2.5 – Observations du public

Pendant la durée de la consultation publique, le public pouvait consulter le dossier sur le site dédié et consigner ses observations et propositions à l'aide de l'un des 4 supports suivants

- **Par courrier adressé à la commune de Tille à l'attention du commissaire enquêteur,**
- **Sur le registre d'enquête publique papier disponible en mairie de Tillé aux heures et jours de permanence du commissaire enquêteur**

- **Sur le site de consultation dématérialisée à l'adresse suivante :**
- **https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/contributions-publiques**
- **À l'adresse électronique permettant le dépôt des contributions : concertation@aeroportparisbeauvais.com**

2.6 – Le déroulement de la consultation

Cette enquête publique s'est déroulée dans des bonnes conditions, avec un très bon accueil de la Société BELLOVA, de la commune de Tillé et des services de l'Etat.
Aucun incident n'est à signaler.

La participation du public a été très active par le biais de très nombreuses contributions sur le registre numérique, avec 660 contributions.

2.7 – Le dossier de la consultation

Pièces présentes le jour de l'ouverture de la consultation, le 15 juin 2026, sur le site internet dédié :

Pièces présentes le jour de l'ouverture de la consultation, le 15 juin 2026,

Références pièces	Intitulé des pièces	Nombre de pages
Pièce A	Présentation non technique	17
Pièce B	Description du projet	14
Pièce C1	Etude d'impact sans annexes	527
Pièce C2	Annexes de l'étude d'impact	656
Pièce C3	Résumé non technique de l'Etude d'impact	35
Pièce D	Demande de dérogation « espèces et habitats protég	422
Pièce E	volet ICPE	13
Pièce F	Justificatif de maîtrise foncière	13
	Dossier de permis de construire	
TOTAL		**1 697**

Dans ces différentes pièces, les modifications apportées à la suite des avis des différents organismes depuis le dépôt du dossier (V1) ont été indiquées en bleu.

Avis reçus pendant la consultation, par ordre chronologique, et déposés sur le site internet dédié au cours de la consultation :

Le dossier a été complété en cours de consultation par les 2 séries d'élément suivants :

- Avis des personnes publiques associées, des services de l'Etat et des collectivités locales,
- Réponses du pétitionnaire à ces avis

Le pétitionnaire a élaboré une réponse globale aux observations du public, de façon thématique qui a été publiée sur le site de la consultation simultanément au rapport et aux conclusions du commissaire enquêteur.

Les avis des PPA, des Services de l'Etat et des collectivités locales étaient au nombre de 8 dont :

- 3 personnes publiques associées,
- 3 collectivités locales,
- 2 services de l'Etat.

Avis reçus pendant la consultation, par ordre chronologique

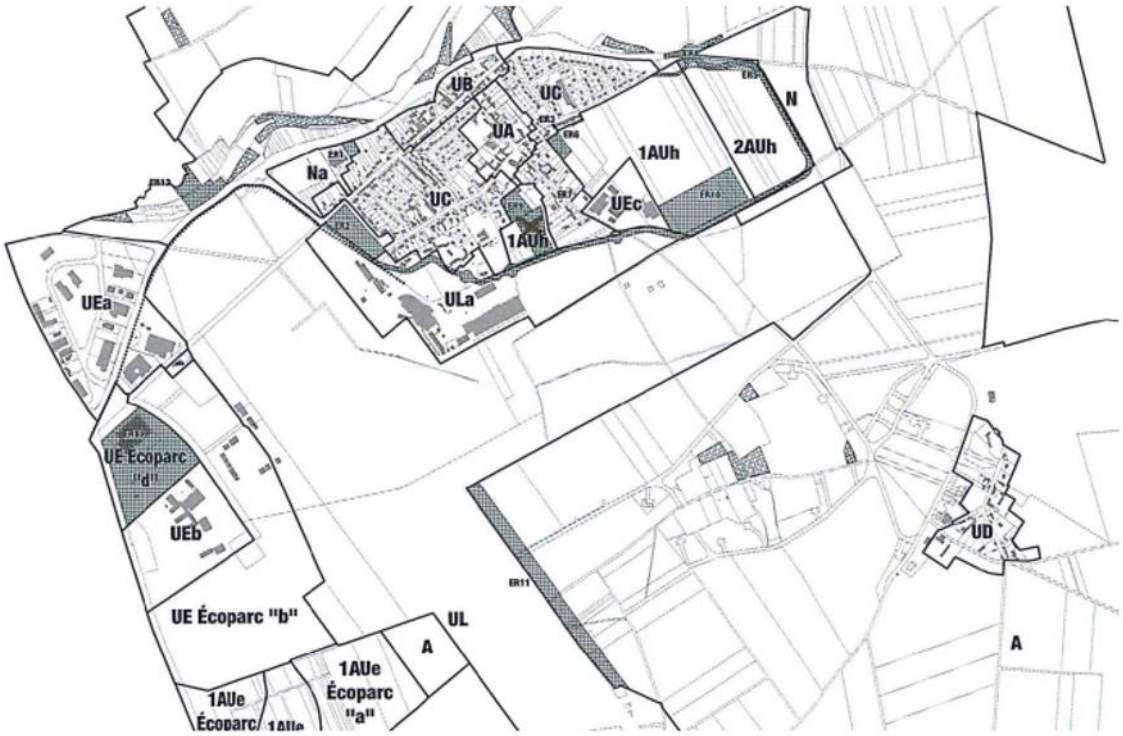
	Dates des avis	Intitulé des pièces	Nombre de pages	Avis formulés
Personnes puibliques associées	24/06/2026	Avis du Syndicat de la Vallée du Thérain	1	
	19/08/2026	Avis du CNPN (Conseil national de la protection de la nature)	7	Favorable sous conditions
	14/09/2026	Avis de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise	12	Avis favorable Recommandations
Services de l'Etat	23/07/2026	Avis de la Haute autorité environnementale	44	Recommandations études complémentaires
	04/08/2026	Demande d'informations DDT de l'Oise	7	Demande infos complémentaires / Avis réservé
	04/09/2026	Réponse BELLOVA avis de l'IGEDD	49	
	04/09/2026	Réponse BELLOVA demande d'information DDT Oise	24	
Collectivités publiques	28/08/2026	Avis de la commune de Troissereux	3	Avis défavorable
	07/07/2026	Délibération de la commune de Tillé	3	Avis défavorable
	07/09/2026	Avis du conseil Départemental de l'Oise	3	Avis favorable
	TOTAL		**153**	

Le pétitionnaire a formulé deux mémoires en réponse à l'avis de la Haute Autorité Environnementale et à la demande d'informations de la DDT de l'Oise.

2.8 - Le dossier et la demande de permis de construire

Dans le PLU de la commune de Tillé, Les parcelles concernées par le projet sont

- en zone UL pour les infrastructures côté piste - notamment le nouveau bâtiment projeté d'embarquement SHENGEN
- en secteur ULa pour les bâtiments des terminaux existants T1 et T2)



Extrait du plan de zonage – PLU Commune de Tillé (Oise)

La zone UL zone spéciale de l'aéroport de Beauvais-Tillé a pour vocation l'accueil des constructions et installations liées au fonctionnement technique de l'aérodrome
Le secteur ULa pour vocation l'accueil des constructions nécessaires au fonctionnement et au développement de l'aéroport installations techniques, magasins, entrepôts de fret, aires de stationnement, hôtels, restaurants, services, commerces, logements réservés au personnel

Après examen du dossier de demande de permis de construire le commissaire enquêteur constate et prend en considération :

- L'examen des pièces des dossiers jugés complets.
- La constatation de la conformité des demandes avec les dispositions du PLU ; de Tillé qui spécifie le positionnement du projet objet de la demande de PC en zone UL dédiée « aux activités aéronautiques et aux activités liées à leur fréquentation ». –
- La nature des avis obligatoires (art R423-51 du code de l'urbanisme)

AVIS DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIE		
Service administration consulté	Date de l'avis	Avis formulé
Direction de la sécurité - Bureau de la police administrative	23/12/2025	Favorable avec recommandations
DDT de l'Oise Sous commission pour l'accessibilité	21/01/206	Favorable Prescriptions
Ministère des transports DGAC	10/04/2026	Favorable
ENEDIS extension réseau électrique	09/12/2025	Favorable
SDIS de l'Oise sécurité incendie	28/01/2026	Favorabme Prescriptions
Service assainissement Cté Agglo Beauvaisis	07/04/2026	Favorabme Prescriptions
UTD Nord Ouest - CD60	31/12/2025	Favorabme Prescriptions
VEOLIA adduction d'eau	18/12/2025	Favorable

D'autre part – Le projet d'extension de l'aérogare, constitue une augmentation importante de capacité d'accueil du trafic de passagers (2,5 M de passagers en 2025 évolutive à 8/9 M de passagers, et une amélioration qualitative de la réception du public, permettant de palier à la saturation de 2,5 passagers dans les deux aérogares actuelles.

- Une augmentation de capacité de l'aérogare induisant une augmentation du stationnement. La nécessaire mise aux normes du tri des bagages, des circuits des contrôles menés par les autorités compétentes sur les trafics Schengen et non Schengen,
- La séparation fonctionnelle des flux « Arrivées et « Départ ». –
- La création du parvis multi modal améliorant l'accueil et l'accessibilité des passagers tout en assurant une meilleure sécurité.
- Un chantier organisé par phase pour maintenir l'aspect opérationnel du fonctionnement de l'aérogare et de l'ensemble de l'aéroport.

La demande de permis de construire est en conséquence composée des équipements et aménagements suivants :

Pour les accès terrestres des passagers :

- Augmentation de la capacité de stationnement par la création d'environ 3 500 places de parkings automobiles supplémentaires pour les passagers et le personnel,
- Aménagement des extérieurs : déplacement de la gare routière et création d'un parvis paysager piéton végétalisé,
- Aérogare passagers : agrandissement des installations de traitement des passagers par la création d'un bâtiment de jonction entre les deux terminaux actuels et d'une jetée d'embarquement

Pour les accès des avions :

L'optimisation de l'aire de mouvement des avions et du système de pistes, avec

- La création de quatre nouveaux postes avions ;
- La reconfiguration des taxiways de façon à créer des boucles de circulation fluidifiant et sécurisant les accès vers les pistes et les postes de stationnement

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les seules observations du public relatives aux aspects techniques du projet touchant au permis de construire ont concernées les créations de nouvelles places de stationnement (3 500 places).

Ces observations demandent les raisons pour lesquelles le projet n'avait pas privilégié des parkings en silos (avec étages) pour limiter l'utilisation de terres agricoles.

OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :
L'exploitant ayant prévu un certain nombre de places de stationnement en silo dans son projet initial, a ensuite suivi l'avis de la commune de Tillé qui préconise l'absence de stationnements en silo pour des raisons visuelles, souhaitant protéger les paysages de sa commune.

Sur un plan environnemental, chacune des deux optons comporte des incidences négatives ; un choix a été donc été fait entre les incidences visuelles sur le plan paysager et la consommation de foncier agricole.
Le projet retenu utilise une superficie de 47 451 M² de terres agricoles ; le choix de parkings en silo aurait pu réduire cette consommation de terres agricoles d'environ 50%, soit 24 000 M².

En conséquence, sur la base du bilan de cette analyse du contenu u dossier de demande de permis de construire et des observations formulées, le commissaire enquêteur ne formule pas d'objection, ni réserve particulière au dossier de demande de permis de construire.

3 ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

3.1 Les objectifs du projet et l'objet de la consultation publique :

3.1.1 – Les objectifs du projet et les raisons de son choix

L'étude de capacité de l'état actuel de l'Aéroport Paris-Beauvais a montré que les infrastructures existantes de l'aéroport sont devenues inadaptées au regard de la fréquentation actuelle de l'aéroport. L'objectif premier du projet est ainsi de rétablir un niveau de qualité de service à la hauteur des standards internationaux pour faire face aux besoins actuels et d'adapter les infrastructures existantes en conséquence.

Le projet devra par ailleurs permettre d'accompagner l'évolution mesurée du trafic sur les prochaines années par l'aménagement d'infrastructures conçues pour garantir une fluidité d'accès et de circulation.

Le bon fonctionnement de l'Aéroport Paris-Beauvais répond à un enjeu d'intérêt public qui dépasse le seul cadre local. Le maintien des infrastructures dans leur état actuel aurait des conséquences significatives à la fois pour le fonctionnement de l'aéroport, pour l'économie régionale, pour l'accessibilité des habitants du territoire, et pour le maintien d'un modèle de mobilité à bas coût en France.

Les objectifs du projet consistent ainsi à

- Moderniser les installations et équipements destinés à l'accueil des voyageurs, en augmentant leur capacité
- Fluidifier la circulation des avions et réduire leurs temps de roulage
- Réunir les conditions pour une possibilité d'augmentation modérée du trafic et des voyageurs accueillis.

3.1.2 – L'objet de la consultation :

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.

Trois considérations sont venues préciser le champ de la consultation /

- **Les impacts sur la santé publique des riverains, en particulier**
  De façon logique, le pétitionnaire a pris en compte les impacts sur la santé humaine au niveau du périmètre rapproché (de 5 km autour de l'aéroport) sur deux thématiques essentielles, les incidences acoustiques (bruit des avions) et les incidences sur la qualité de l'air (suivi des polluants les plus courants : oxyde d'azote, NO2, dioxyde de carbone CO2, Particules fines PM10 et PM 2.5, dioxyde de souffreSO2, benzène et 1.3 butadiène)
- **Les impacts sur le réseau routier environnant** en raison de l'augmentation du trafic induit par l'accès des voyageurs à l'aéroport
- **La prise en compte des émissions de CO2 (Gaz à effet de serre)** par les aéronefs sur la totalité de leurs parcours.

Ces différents impacts concernent les habitants au-delà de la commune de Tillé dans un périmètre élargi, notamment en matière de bruit.
Ces thématiques relatives à la santé publique et aux circulations routières ont été prises en compte par le pétitionnaire dans l'étude d'impact, corroborant l'élargissement de ces thématiques

Sur le contenu du projet, le pétitionnaire a annoncé des nouveaux aménagements intégrant une croissance du trafic, certes beaucoup plus modérée que celle des 10 dernières années.

Les habitants riverains, dans un périmètre élargi autour de l'aéroport, au-delà des 5 km du périmètre d'étude rapproché, se sont emparés de la consultation pour exprimer leurs vives inquiétudes à propos des impacts sur la santé et sur le climat.

Les services de l'Etat ont, de leur côté, élargi la liste des collectivités locales consultées pour avis, avec l'ajout du SMABT, du département de l'Oise, de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis 'CAB) et 5 communes supplémentaires (Beauvais, Therdonne, Troissereux, Laversines et Nivillers).

Dés lors, l'objet de la consultation s'est trouvé précisée, tant au niveau des thématiques que du périmètre pris en compte.

Avis du CE : Les affinements de l'objet de la consultation (périmètre et thématiques) a conduit à un certain manque de lisibilité de la procédure.

3.2 Les enjeux essentiels du projet

Les enjeux essentiels identifiés concernent les 6 impacts suivants, également présentés par les riverains comme des préoccupations majeurs par les habitants riverains

- Les impacts en matière de bruit liés aux décollages et atterrissages des avions, ainsi que durant leurs vols d'approche qui perturbent durablement la vie des riverains
- Les impacts en matière de santé humaine, pollution de l'air et bruit, notamment,
- Les impacts des émissions de CO2 et de dérèglement climatique.
- Le plafonnement du nombre de mouvements annuels en tant que moyen de limiter les impacts négatifs sur la santé des habitants
- Les impacts sur le réseau routier local, en raison d'une augmentation du trafic et du nombre de voyageurs fréquentant l'aéroport.
- Les retombées économiques en termes d'emplois induits et de contributions au développement des activités.

Des amalgames sont souvent faits entre les pollutions de l'air à caractère local et la pollution atmosphérique par les émissions de GES. Comme nous le verrons plus loin, ce dernier sujet présente des enjeux nationaux et même mondiaux.

Les habitants qui se sont exprimés sur ces sujets ont ensuite centré leurs observations sur des demandes de plafonnement du nombre de mouvements annuels au niveau actuel, voire très légèrement accru. Le maintien du niveau actuel de mouvements (40 000 /an), voire leur réduction au niveau de 2019 (29 000) constitue pour eux le seul moyen de réduire ces nuisances.

Le plafonnement du nombre de mouvements est ainsi devenu un enjeu majeur de cette consultation, au niveau maximum de 45 000 /an pour les riverains, correspondant au plafond fixé par l'exploitant jusqu'en 2033 en accord avec les orientations définies par le SMABT.

Les évaluations des retombées économiques locales ont fait l'objet de plusieurs contestations de la part du public qui remet en cause certains éléments de la méthodologie employée et, par voie de conséquence, les résultats, notamment au niveau des emplois catalytiques (émanant des voyageurs non-résidents).

3.2.1 -Les impacts en matière de bruit

Trois aspects conditionnent l'importance des volumes subis par les riverains,

- La localisation des habitations par rapport aux trajectoires de vols des avions ; deux éléments conditionnent l'importance de ces impacts ;
  - Les trajectoires définies par le service de la navigation aérienne en fonction de celles publiées par le Service de l'Information Aéronautique correspondant aux trajectoires normalisées de départ
  - Le respect de ces trajectoires par les pilotes, en dehors d'autorisation de changement de trajectoire pour causes météo et sécurité.

- Les heures d'évaluation de ces impacts, sachant que le trafic est fortement concentré en tout début de journée (entre 5h30 et 8h00/30) et en fin de service (21h00 – 23h30).

- L'incidence du couvre-feu, fortement décrié en raison de son amplitude limitée (de façon contractuelle, de 0h00 à 5h00 et dans les faits plutôt de 23h15/30 à 5h30).

Dans l'ensemble, l'analyse met en évidence une augmentation de l'exposition de la population au bruit lors de la mise en service du projet, principalement due à la hausse du trafic.

À l'horizon de la mise en service du projet en 2030, la comparaison entre la situation de référence et la situation projet montre ainsi 174 personnes supplémentaires (1366- 1 192) dépassant le seuil Lden de 55 dB(A), soit une progression de 1,6 % à 1,8 % de la population exposée. L'impact est qualifié de moyen, direct, permanent à l'horizon 2030.

OBSERVATIONS MAJEURS DU PUBLIC

Plusieurs observations mettent en cause les évaluations basées sur des données moyennes ne prenant pas en compte les effets de pics aux heures de trafic important.

Les habitants plus éloignés, au-delà de 5 km (jusqu'à 20 km environs) se sont également manifestés en témoignant d'un nombre d'avions plus élevé ces dernières années, avec des vols plus bas.

OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR (CE)

Les études complémentaires pour analyser les effets de pics des incidences sonores programmées par l'exploitant s'avère pertinente et essentielle.

Sur la base des témoignages des habitants plus éloignés, une prise en compte des nuisances dans ce second périmètre semble nécessaire avec des évaluations précises et régulières. L'aire d'étude rapprochée prise en compte pour les études acoustiques se limite, en effet, aux 16 communes les plus proches dans un rayon de 5 km.
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.

Les révisions des Plans d'exposition au bruit (PEB) et du Plan de Gêne sonore (PGS) constitueront des occasions privilégiées pour revoir et compléter les mesures visant à réglementer l'urbanisation (PEB) et à co financer les adaptations des habitations concernées en matière d'insonorisation (PGS) sur les zones concernées. L'accompagnement des habitants est, en effet essentiel pour limiter les impacts.
La révision de ces deux plans pourra également constituer une occasion de revoir leur périmètre et les critères d'éligibilité aux aides aux particuliers, en prenant en compte l'évolution prévue du trafic.

3.2.2 – Les impacts en matière de qualité de l'air

Les résultats montrent que la réalisation du projet de modernisation de l'Aéroport Paris Beauvais n'induit pas de risque sanitaire, les indicateurs de risque (QD et ERI) étant très faibles, très en-deçà des valeurs repère et du même ordre de grandeur pour toutes les configurations étudiées (actuelle, 2030 et 2050).

D'après l'étude d'impacts, sur la base des hypothèses retenues et des sources prises en compte, le projet ne génère pas de risque sanitaire chronique nouveau, mais il s'inscrit dans un contexte où les niveaux de fond de pollution restent supérieurs aux recommandations de l'OMS, et il pourrait accroître légèrement les concentrations en NO_2 localement. Une vigilance particulière devra être maintenue sur ces polluants, notamment à proximité des axes routiers.

OBSERVATIONS MAJEURS DU PUBLIC

Quatre impacts spécifiques ou méthodes d'évaluation ont été relevés par le public :

- L'absence d'analyse des particules ultrafines (PUF), Benzo(a)pyrène dans l'étude d'impact, alors que les PUF peuvent présenter un caractère particulièrement dangereux pour la santé en raison de leur pénétration plus importante dans les organismes.
- La prise en compte d'évaluations des concentrations basées sur des moyennes annuelles, négligeant les phénomènes de pics.
- L'absence d'analyse de l'origine et de la consistance des suies et dépôts sur les mobiliers extérieurs et toitures des habitations.
- L'évaluation insuffisante des risques pour les écoles et établissements de personnes sensibles à proximité de l'aéroport

OBSERVATIONS DU CE

Les analyses et évaluations insuffisantes ou manquantes dans le cadre de l'étude d'impacts environnementale pose question.

Les études complémentaires programmées par l'exploitant (voir paragraphe 3.7 page 31/ Réponses de l'exploitant) répondent à ces demandes. Il est juste regrettable qu'elles n'aient pas été anticipées pour avoir des résultats lors de la consultation.

3.2.3 – Les émissions de Gaz à Effet de Serre

Les conclusions de l'étude d'impact mettent en évidence la perspective de l'absence d'émission de carbone par les activités et équipements au sol, en majorité réalisés et exploités par le pétitionnaire (aérogares, véhicules terrestre, navettes vers l'ile de France, réseau de chauffage, panneaux photovoltaïques..).
Il en va autrement des émissions émanant des aéronefs avec la prise en compte de la totalité des parcours qui représentent en 2025 plus de 97% des émissions de carbone totales.

Les mesures pour réduire au maximum les émissions des activités et équipements au sol sont donc très loin de pouvoir compenser les émissions du trafic aérien qui risquent d'augmenter de la même façon que le trafic.

La SNBC définit des orientations de politiques publiques pour mettre en œuvre la transition et atteindre la neutralité carbone en 2050. Ce principe de neutralité carbone impose de ne pas émettre plus de GES que notre territoire ne peut en absorber.
Dans le secteur des transports, dans lequel s'inscrit ce projet, la stratégie vise une réduction de 28% des émissions en 2030 par rapport à 2015 et une décarbonation complète des transports à l'horizon 2050.

L'une des pistes envisagées consiste, en dehors des réductions de consommation de kérosène avec les avions de nouvelle génération, à introduire une part de SAF (Sustainable aviation fuels) dans le carburant.

L'objectif affiché dans l'étude d'impacts est un taux de 20% de SAF en 2030.
La flotte utilisant l'aéroport est en 2026 approvisionnée à un taux de 2,8% de SAF dans son carburant. L'augmentation du taux de SAF se heurte à un double problème d'approvisionnement et à des prix prohibitifs qui pourraient conduire à un doublement du prix du carburant.

Les émissions de CO2 liées au trafic aérien cumulés jusqu'en 2080 s'élèvent à 40,562 Mt CO2e sur un total de 41,763 M tCO2e (97%). Ces émissions passeraient à 33,31 M tCO2eavec le scénario intermédiaire d'introduction du SAF, soit moins 17%.

OBSERVATIONS MAJEURS DU PUBLIC

La quasi-totalité es 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.

OBSERVATIONS DU CE

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 prévus et préconisés.

La question de la décarbonation du transport aérien renvoi à un débat qui dépasse l'objet de la consultation et relève des choix politiques au niveau national et même mondial.

3.2.4 - Le plafonnement du nombre de mouvements

Le plafonnement du nombre de mouvements (à 45 000 par an), fortement préconisé par le public pour réduire les nuisances n'est pas intégré dans le contrat de délégation de service public signé entre le SMABT et la société BELLOVA.
Le pétitionnaire a repris ce plafond affiché par le SMABT pour l'horizon 2030 et 2050. Un éventuel dépassement de celui-ci devrait résulter d'une nouvelle orientation politique de la part du SMABT.

Le nombre de voyageurs pourrait continuer à augmenter de façon modérée jusqu'en 2030/2033 (+ 3,7%/an) pour quasiment stagner ensuite jusqu'à 2050 (+ 0,7% /an). Le nombre de mouvements pourrait lui aussi continuer à progresser légèrement jusqu'en 2030/ 2033 (+ 2%/ an) pour ensuite stagner jusqu'en 2050 (+ 0,05%/an).

L'écart entre l'évolution du nombre de voyageurs et celui du nombre de mouvements est lié à une capacité accrue des avions nouvelle génération et un taux de remplissage plus important des avions.

	2024	Référence 2030	Référence 2050	Projet 2030	Projet 2050	TCAM Projet 2024 - 2030	TCAM Projet 2030 - 2050
Fréquentation de l'aéroport	6 557 500	7 102 800	7 735 000	8 162 700	9 348 800	+3,7%	+0,7%
Mouvements commerciaux	39 200	38 487	37 000	44 231	44 719	+2%	+0,05%

TABLEAU 11 : FREQUENTATION DE L'AEROPORT ET MOUVEMENTS COMMERCIAUX, EN 2024, 2030, 2050 - EN SITUATION DE REFERENCE ET EN PROJET. (SOURCE : AEROPORT PARIS-BEAUVAIS)

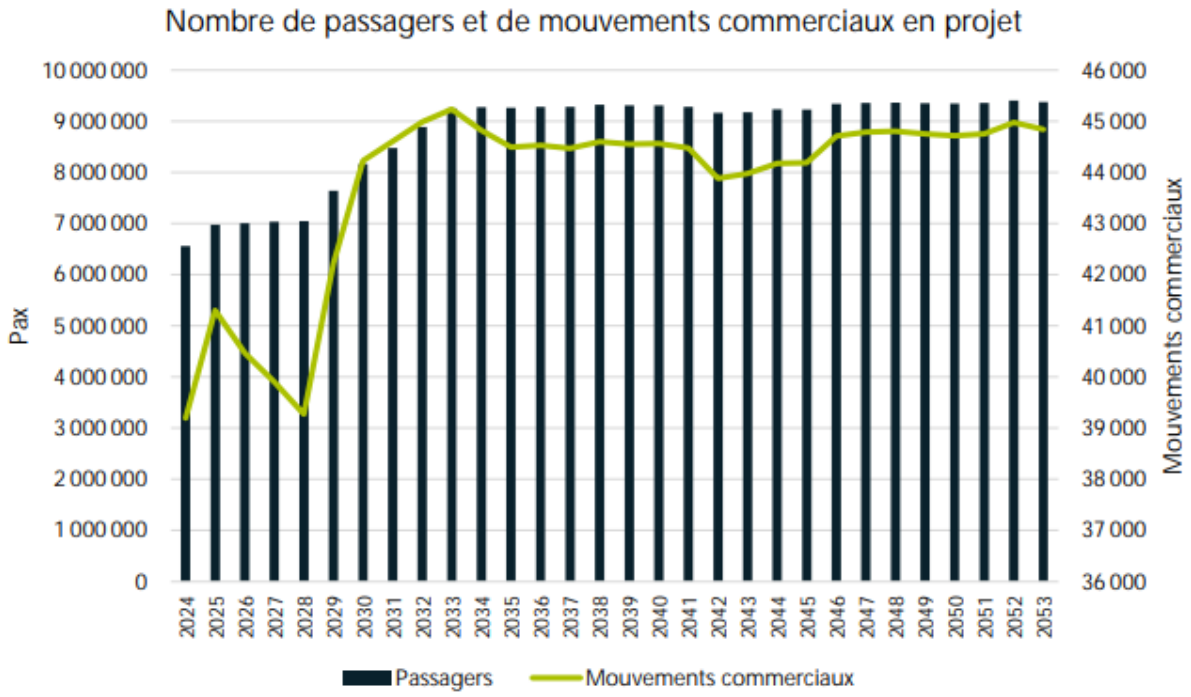


FIGURE 35 : PASSAGERS ET MOUVEMENTS COMMERCIAUX EN PROJET DE 2024 A 2053

L'avis de la DDT de l'Oise s'appuie sur celui de l'ARS exprimant la remise en cause de l'appréciation de ce projet et la nécessité d'un nouvel examen des impacts et conditions d'exploitation en cas de dépassement de ce seuil.

OBSERVATIONS MAJEURS DU PUBLIC

La totalité des avis défavorable au projet estiment incontournable le respect de ce plafond de 45 000 mouvements (voir de le réduire à 29 000, situation de 2019) par an en tant que moyen de contrôler et maitriser le développement du trafic.

OBSERVATIONS DU CE

La question d'un plafonnement du nombre de mouvements à 45 000 /an a été très fréquemment abordée dans les contributions et lors des deux réunions publiques.

L'exploitant, fonctionnant en premier lieu selon une logique économique exprime le besoin d'une certaine souplesse pour s'adapter aux évolutions du marché, dans une même logique qui prévaut pour les compagnies aériennes.

La forte croissance de la fréquentation durant ces 10 dernières années pourrait s'estomper dans les prochaines années, en raison, notamment de la suppression d'un certain nombre de vols par certaines compagnies aériennes Ces suppressions de certains vols sont notamment liées à l'importance des taxes fixées par l'Etat français aux compagnies aériennes, supérieures aux autres pays européens. A titre d'exemple, Ryanair a réduit son nombre de vols de 9% au cours de l'hiver 2026 (30/10/2026 au 30/03/2027) pour les raisons évoquées ci-dessus.

Le maitre d 'ouvrage a dans ce sens intégré cette tendance dans ses perspectives avec un taux de croissance du trafic et du nombre de voyageurs réduit pour la durée de la DSP (9 millions de voyageurs en 2050).

3.2.5 – Les impacts socio-économiques

L'étude socioéconomique conduite par le pétitionnaire aboutit, notamment à l'évaluation des emplois induits par l'activité de l'aéroport suivante :

EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS 2024-2025

	Définition		2025	upplément proje	2030	Contributions au PIB
Directs	Emplois des entrerpises implantées sur l'aéroport		1 506	394	1 900	95 000 000
Indirects	Fournisseurs et prestataires aux activités de l'aéroport (extérieures au périmètre de l'aéroport)		506			50 000 000
Induits	Consommations locales des salariés des emplois directs et indirects		312			40 000 000
Catalytique	Dépenses des visiteurs non résidents		3 193			193 000 000
TOTAL			5 517			378 000 000

Les emplois générés sur le territoire ont été répartis en 4 catégories : les emplois directs sur l'aéroport, les emplois indirects de fournisseurs et de prestataires, les emplois induits par les dépenses des emplois directs et indirects et les emplois catalytiques des visiteurs non-résidents.

Cette étude a pris en compte la forte attraction de la Région ile de France et en particulier de Paris qui se mesure par le taux d'utilisation de la navette gérée par l'exploitant, avec un taux de fréquentation correspondant à 40% du total des voyageurs à l'arrivée.

OBSERVATIONS MAJEURS DU PUBLIC

Les observations du public contestent les éléments suivants de cette étude socio-économique :

- La méthodologie utilisée pour les évaluations des emplois catalytiques
- Les résultats de cette même catégorie d'emplois qui apparaissent surévalués.

OBSERVATIONS DU CE

La méthodologie employée pour chiffrer les emplois catalytiques basée, notamment, sur la fréquentation des sites touristiques de l'Oise et sur des pointages des nuitées à partir des données de l'opérateur Orange peut, en effet, être contestable.
Oise tourisme a répondu en séance lors de la réunion de clôture qu'ils ne tenaient pas compte des données contestables.

3.2.6 – Les impacts sur le réseau routier

L'étude d'impact a évalué la fréquentation actuelle sur le réseau d'accès à l'aéroport en situation de référence (actuelle 2024) et en situation projet (2030).
Deux éléments sont susceptibles d'accroitre la fréquentation du réseau routier :

- L'augmentation de la fréquentation de l'aéroport,
- La mise en service du dépôt AMAZON sur la zone d'activités NOVAPARC.

OBSERVATIONS MAJEURS DU PUBLIC

Les observations sur ce sujet, en nombre limité, soulignent les impacts du projet sur un réseau déjà très chargé et l'insuffisance des études sur les effets cumulés avec NOVAPARC

OBSERVATIONS DU CE

L'exploitant s'est peu étendu sur l'avancement des deux études programmées dans les prochaines années pour préciser les solutions envisageables à moyen termes pour fluidifier le trafic routier. A sa défense, ces études seront réalisées à l'initiative d'autres partenaires ne dépendant pas de l'exploitant (SMABT, CAB, Département de l'Oise et services de l'Etat).

3.3 - Modalités de réalisation et conclusions de l'étude d'impacts

L'étude d'impacts constitue la pièce essentielle du dossier avec 1 218 pages (y compris les annexes et le résumé non technique) sur les 1 997 composant la totalité du dossier de la consultation (72 %).

Le pétitionnaire respecte bien le séquencement chronologique prévu par la législation : solutions de substitutions examinées (séquence Eviter), état actuel du site en matière environnementale, impacts « bruts » du projet sur l'environnement, mesures de réduction et de compensation et impacts résiduels après mise en œuvre de ces mesures.

Après prise en compte des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les nuisances, ce projet de modernisation de l'aéroport de Paris- Beauvais prévues par la société BELLOVA, devrait présenter les **impacts résiduels** suivants :

	POSITIF OU NUL			FAIBLEMENT A FORTEMENT NEGATIF		
	FORTEMENT POSITIF	FAIBLEMENT POSITIF	NUL	FAIBLEMENT NEGATIF	MOYEN	FORTEMENT NEGATIF
L'activité économique locale	X	X	X			
Le patrimoine culturel et archéologique			X	X		
Les vibrations			X	X		
Topographie et reliefs			X	X		
Climat et vulnérabilité au changement climatique				X		
Les eaux souterraines, les eaux superficielles et la ressource en eau			X	X		
Les milieux naturels (positifs après réaménagement)				X	X	X
Le paysage et la visibilité		X		X		
Le climat et la qualité de l'air			X	X		
L'environnement urbain			X			
Les transports et le trafic routier			X	X		
L'ambiance sonore		X		X		
L'ambiance lumineuse nocturne				X		
Les risques naturels		X	X	X		

Ceci démontre la réduction non négligeable des impacts grâce aux mesures ERC. Il reste, en effet très peu d'impacts négatifs moyens ou forts.

OBSERVATIONS MAJEURS DU PUBLIC

Le public souligne l'absence de prise en compte d'un certain nombre d'éléments : particules ultra fines, trainées de condensation et de façon plus générale, les résultats des études complémentaires, programmées en 2026 et en 2027.

Un contributeur a développé des analyses très détaillées des méthodologies employées, des hypothèses retenues pour ces études et de l'absence de prise en compte d'un certain nombre de données (voir annexe 01.3 Contributions de Félicien THIOU).

OBSERVATIONS DU CE :

3 aires d'étude ont été définies pour la réalisation de l'étude d'impact : aire immédiate (plateforme aéroportuaire), aire rapproché composé des 18 communes situées à moins de 5 km de l'aéroport et aire d'étude élargie composé des périmètres de la CAB ou de celui du Département de l'Oise en fonction des thématiques traitées.

La troisième aire d'étude à géométrie variable est relativement difficile à appréhender dans le suivi de l'étude d'impacts.
La couronne des communes moyennement éloignées (entre 5 et 15 km) aurait justifié la création d'une aire d'étude intermédiaire qui aurait permis des analyses plus précises et complètes des incidences du projet sur les communes concernées (en matière de bruit et de qualité de l'aire, notamment) et la prise en compte des résultats.

La réalisation des études complémentaires, programmées par le Maître d'ouvrage en 2026 et 2027 (émissions de bruit et de particules dans l'air, notamment), avant la consultation aurait effectivement, permis la prise en compte des résultats dans l'étude d'impacts et dans les échanges avec les habitants durant la consultation.

3.4 - L'analyse des observations du public

La participation et l'expression du public ont été particulièrement actives et élevés, notamment par le biais d'un très grand nombre d'observations sur le registre dématérialisé.

De façon globale, j'ai reçu 662 contributions adressées très majoritairement via le registre dématérialisé avec 630 contributions par ce mode de dépôt.

MODE DE DEPOT DES CONTRIBUTIONS

Origine	Sigle	Contributions Nombre	%
Registre dématérialisé	@	630	95%
Registres d'enquête	R	16	2%
Email	E	16	2%
TOTAL		**662**	**100%**

Caractérisation des contributions par déposant

Le très grand nombre de contributions provenant de quelques déposants mérite d'être signalé. Cette concentration d'un nombre important de contributions a certainement déformé leur représentativité et l'analyse des contributions émises.

De plus, le nombre élevé de contributions est venu complexifier et alourdir les tri et l'analyse des contributions.

Classement par Thématiques

Les contributions ont été réparties selon les 10 thématiques suivantes :

REPARTITION DES CONTRIBUTIONS SELON THEMATIQUES PRINCIPALES

	THEMATIQUES PRINCIPALES	Nombre de contributions	%
1	Avis général sur le projet - Gouvernance et gestion du projet	233	35%
2	Concertation	1	0%
3	Avis sur la consistance technique du projet	13	2%
4	Etudes d'impacts : modélisation et méthodologie	39	6%
6	Impacts environnementaux	112	17%
7	Impacts de l'activité sur la santé humaine	227	34%
8	Mesures ERC (Eviter, réduire; compenser)	2	0%
9	Responsabilité financière de l'exploitant	1	0%
10	Economie	34	5%
Total général		**662**	**100%**

Ces 10 thèmes ont, ensuite été déclinés en 64 sous thèmes afin de procéder à une analyse détaillée des contributions. Par ailleurs, les contributions abordant plusieurs thèmes et/ou sous-thèmes de façon détaillée et structurée ont été découpées pour être réparties dans les sous-thèmes correspondants.

Cette méthode d'analyse aboutit à 822 contributions réparties de la façon suivante :

	THEMATIQUES PRINCIPALES	Nombre d'observations	%
1	Avis général sur le projet - Gouvernance et gestion du projet	253	31%
2	Concertation	2	0%
3	Avis sur la consistance technique du projet	22	3%
4	Etudes d'impacts : modélisation et méthodologie	47	6%
6	Impacts environnementaux	144	18%
7	Impacts de l'activité sur la santé humaine	280	34%
8	Mesures ERC (Eviter, réduire; compenser)	3	0%
9	Responsabilité financière de l'exploitant	1	0%
10	Economie	70	9%
Total général		**822**	**100%**

Les 3 thèmes suivants apparaissent nettement majoritaires et reflètent les préoccupations majeures du public :

- Une approche et un avis général sur le projet, avec 253 observations (31%), majoritairement en termes d'opposition (87% des 253 observations)
- Les impacts environnementaux avec 144 observations (18%) majoritairement (102 observations, soit 71% de ce thème) centrées sur la question des émissions de Gaz à effet de serre et les incidences sur le réchauffement climatique.
- Les impacts de l'activité sur la santé humaine des riverains (Nuisances acoustiques et pollution de l'air notamment) avec 280 observations (34%).

En définitive, le public s'est très majoritairement exprimé à propos des impacts sur la santé humaine et sur le climat, pour s'opposer à un quelconque accroissement du trafic aérien considéré comme le facteur très majoritairement à l'origine des nuisances produites.
L'opposition au projet est en réalité une opposition à l'augmentation de l'activité de l'aéroport.

A titre d'exemple, cette orientation s'illustre avec la part majoritaire des observations du thème « Impacts environnementaux » consacrées aux émissions de GES et au réchauffement climatique (102 / 71%).

L'analyse par sous-thèmes est détaillée dans le rapport (paragraphe 8.2.3 / pages 78 et suivantes).

La répartition statistique montre ainsi que le débat public s'est structuré prioritairement autour d'enjeux climatiques et sanitaires.

Le pétitionnaire a répondu de façon complète et détaillée avec deux moyens complémentaires :

Des réponses individuelles pour les questions spécifiques (voir annexe 01.1, 01.2 et 01.3 le détail exhaustif des contributions du public avec les réponses aux contributeurs).

Un mémoire avec des réponses thématiques sur la base d'un regroupement des observations selon 7 thèmes distincts, structuré de la façon suivante (voir en annexe 2).

Ces réponses thématiques ont pour objet de répondre aux contributions traitant de thèmes identiques.

La synthèse des contributions du public élaborée par le commissaire enquêteur (figurant dans le rapport du commissaire enquêteur) a été présentée et remise au maître d'ouvrage, BELLOVA, lors de la rencontre d'échange et d'analyse des contributions du public, organisée le lundi 21 octobre 2026 au siège de BELLOVA à Beauvais, prévue par la règlementation relative aux consultations publiques parallélisée.

Le maître d'ouvrage a ensuite produit un mémoire en réponse aux observations du public, jointe en annexe du présent rapport (Annexe N°3).

Le sommaire de ce mémoire en réponse figure ci-dessous.

Sommaire du mémoire en réponse de BELLOVA (Annexe 3)

1. PREAMBULE – RAPPEL DU PROJET SOUMIS
Les Objectifs du projet :
Les composantes du projet :
Les aires d'études :

2. SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

2.1 AVIS GENERAL SUR LE PROJET- GOUVERNANCE ET GESTION DE PROJET
Les mesures nouvelles pour limiter les nuisances pour les riverains
L'articulation entre le transport aérien et les transports en commun

2.2 AVIS SUR LA CONSISTANCE TECHNIQUE DU PROJET
Accès à l'aéroport
Les Parkings

2.3 ETUDES D'IMPACTS : MODELISATION ET METHODOLOGIE
Méthodologie de la phase de consultation du public
Critères et évaluation des indicateurs des impacts – Justification des hypothèses

2.4 IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
Air et Santé
Etudes acoustiques
Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)
Incivilités

2.5 IMPACTS DE L'ACTIVITE SUR LA SANTE HUMAINE
Trajectoires
Couvre-feu
Projection de trafic

2.6 MESURES ERC : EVITER, REDUIRE, COMPENSER

2.7 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE
L'emploi
Le tourisme
Le financement
Articulations avec les compagnies aériennes

3.5 – Avis des personnes publiques associées, des services de l'Etat et des collectivités locales

Les avis rendus par les Personnes Publiques associées, par les Services de l'Etat et par les Collectivités locales sont les suivants :

	Avis reçus pendant la consultation, par ordre chronologique			
	Dates des avis	Intitulé des pièces	Nombre de pages	Avis formulés
Personnes puibliques associées	24/06/2026	Avis du Syndicat de la Vallée du Thérain	1	
	19/08/2026	Avis du CNPN (Conseil national de la protection de la nature)	7	Favorable sous conditions
	14/09/2026	Avis de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise	12	Avis favorable Recommandations
Services de l'Etat	23/07/2026	Avis de la Haute autorité environnementale	44	Recommandations études complémentaires
	04/08/2026	Demande d'informations DDT de l'Oise	7	Demande infos complémentaires / Avis réservé
	04/09/2026	Réponse BELLOVA avis de l'IGEDD	49	
	04/09/2026	Réponse BELLOVA demande d'information DDT Oise	24	
Collectivités publiques	28/08/2026	Avis de la commune de Troissereux	3	Avis défavorable
	07/07/2026	Délibération de la commune de Tillé	3	Avis défavorable
	07/09/2026	Avis du conseil Départemental de l'Oise	3	Avis favorable
	TOTAL		153	

Ces avis ont été reçu pendant la consultation et publiés sur le site e la consultation afin de permettre au public d'en prendre connaissance.

Deux avis ont donné lieu à un mémoire en réponse également publiés sur le site de la consultation.

Une synthèse de ces avis et des mémoires en réponse du pétitionnaire figure dans le rapport du commissaire enquêteur.

Les 8 avis rendus se répartissent de la façon suivante

- 1 avis des services de l'Etat (DDT de l'Oise) qui intègre l'avis de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) : avis réservé avec des demandes d'informations complémentaires ;

- 4 avis des collectivités locales dont
  - Avis défavorables des communes de Tillé et de Troissereux avec des recommandations et demandes spécifiques
  - Avis favorable du Conseil départemental de l'Oise

- Avis favorable du Syndicat de la Vallée u Thérain

- L'avis de 2 Personnes publiques associées dont
  - Avis du Conseil national de la protection et de la nature (CNPN) avis avec des réserves et des recommandations
  - Avis de la Chambre de Commerces et d'Industrie de l'Oise (CCI) Avis favorable avec des recommandations.

L'avis de l'Autorité Environnementale (IGEDD/ Inspection générale de l'environnement et du développement durable) ne constitue pas un avis à proprement parler, dans la mesure où l'AE formule une série de recommandations mais n'émet pas d'avis à proprement parler.

Parmi les 7 autres avis, nous recensons au final :

- 2 avis favorables : Conseil départemental et Syndicat de la Vallée du Thérain,
- 1 avis favorable avec recommandations : CCI de l'Oise
- 2 avis réservés avec demandes d'informations : DDT de l'Oise et CNPN
- 2 avis défavorables : communes de Tillé et Troissereux

3.6 – Réponses du Maître d'ouvrage

L'enjeu essentiel consiste à apporter des réponses visant à informer sur la portée de ces impacts et sur les mesures visant à réduire les impacts négatifs, pour les populations potentiellement impactées

De façon globale, les alternatives ou réponses à ces risques d'impacts négatifs sont de deux ordres :

- Vérifier au moyen d'études complémentaires et des évaluations le niveau des impacts, en dessous des seuils règlementaires admis, pour la majeure partie.
- Prendre de mesures pour réduire au maximum ces différents impacts

Lors de la seconde réunion publique la Société BELLOVA a présenté un tableau récapitulatif sur les études et mesures de suivi complémentaires (voir annexe 3) qui seront engagées dans les prochains mois afin d'évaluer plus finement les incidences et impacts pour les populations.

Avec une simple catégorisation, les études et mesures prévues sont les suivantes :

MESURES ETUDES ET SUIVI IMPACTS QUALITE AIR / ACOUSTIQUES				
		Interventions propres à BELLOVA	Interventions en partenariat	Dates
SUIVI QUAITE DE L'AIR	Campagnes de mesures dela qaulité de l'air menées après la consultation avec station mobile (Particules ultra fines et HAPs (Benzo Pyrène)	X		Aout - Octobre 2026
	Une station mobile supplémentaire pour les mesures de qualité de l'air	X		
	Campagnes de mesures et d'analyse de la nature des suies et dépôts sur les habitations et annexes		SMABT	sept-26
NUISANCES SONORES Mesures de suivi	Une station mobile supplémentaire pour multiplier les campagnes de suivi acoustique	X		
	Evaluation multi sources et événementielles du bruit	X		
	Analyse spécifique des situations de pointe afin de caractériser les niveaux d'expopsition au bruit.	X		
	Evaluation multi sources et événementielles	X		
	Mesures de suivi des aéronef en vol	X		
Protections	Isolation : opportunité de la prolongation vers el sud de l'éctran envisagé vers le nord	X		
	Finalisation des échanges avec la commune de Tillé à propos du schéma de desserte de la commune		Commune de Tillé	2016-2017
EMISSIONS DE CARBONE/ GES	Echanges ENERGO pour fourniture fe SAF		ENERGO	2027
RESEAU ROUTIER	Etude nouvel accès à l'A16 (croisement A16/ RD 938 ou ^lus au nord		Etat CAB	

A côté de ces suivis et études, les actions et modifications suivantes ont été ajoutées pour limiter et réduire les impacts pour les habitants

ACTIONS ET INVESTISSEMENTS / IMPACTS QUALITE AIR / ACOUSTIQUES				
		Interventions propres à BELLOVA	Interventions en partenariat	Dates
SUIVI QUAITE DE L'AIR	Révision PEB (Plan d'exposition au bruit) et PGS (Plan de Gêne Sonore) En premier définition du périmêtre		Préfecture / CAB / communes concernées	2016- 2017
NUISANCES SONORES				
Mesures sur périmèetre aéroport	Suppression de 2 postes avions au profit d'une voie de circulation avions	X		
Protections	Ecran acoustique de 50 et 400 m de long au niveau de la RD 1001 pour protection habitations non isolées phoniquement		CAB / CD 60/ BELLOVA	
EMISSIONS DE CARBONE/ GES	Plan de mobilité de salariés - Transports collectifs avec mutualisation AGCO/ AMAZON; Blablacar; Daily		CAB / AGCO/ Amazon	

L'ensemble de ces mesures de suivi, études et actions sont présentées en détails dans la réponse du portionnaire aux contributions du public figurant en annexe 2.

4 – CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Au terme de cette consultation publique de 3 mois, menée du 15 juin 2026 au 15 septembre 2026, le commissaire enquêteur apporte les conclusions suivantes.

4.1 - L'objet de la consultation :

- Une relative ambigüité à propos de l'objet de la consultation est apparue dès le début, entre les deux options suivantes :
  - Se limiter strictement aux impacts et incidences de la réalisation physique et technique des infrastructures, aménagements et équipements prévus dans le projet,
  - Prendre en compte les effets directs et indirects de la réalisation du projet qui dans la conception et le dimensionnement des aménagements prévus, intègre **une croissance modérée du nombre de voyageurs** accueillis qui passerait en 28 ans (2026- 2054) de 6,55 millions à 9,00 millions, **soit + 37% et + 1,33% par an**
    Sachant que dans le même temps, le nombre de mouvements annuels passerait de 39 200 à 45 000, **soit + 15% et + 0,5 % /an.**

  La prise en compte des évolutions du nombre de voyageurs et de mouvements implique, dé facto, la prise en compte des impacts liés aux vols des avions, notamment en matière de bruit et de risques sanitaires liés aux émissions des avions (différentes

particules à proximité de l'aéroport et CO2 autour de l'aéroport et sur la durée totale des vols).

- La prise en compte de ces impacts induits par voie de conséquences, un intéressement des habitants à proximité (rayon à minima de 5 km pouvant aller jusqu'à 20 km).

Conclusion du CE
Il aurait été préférable que l'objet de la consultation soit éclairci et précisé avant la consultation.

4.2 La préparation et le déroulement de la consultation

- **Le périmètre des populations concernées pris en compte** (aires d'étude) aurait gagné à être élargi par la création d'une aire d'étude intermédiaire en forme de couronne, entre l'aire d'étude rapproché (communes à moins de 5km) et l'aire d'étude élargie (Département de l'Oise et région Hauts de France).
  Cette aire d'étude aurait alors pu faire l'objet d'évaluations des impacts plus détaillées et précises, comme sur l'aire d'étude rapprochée.
  La prise en compte d'une aire d'étude intermédiaire pourra être intégrée au suivi des différents impacts tout au long du contrat de DSP.

- **La communication concernant la consultation** relativement restreinte au départ (limitée pour l'affichage à Tillé) aurait gagné à être élargie dès le départ.

- L**a salle des Fêtes de Tillé, retenue pour les deux réunions publiques** s'est avérée peu adaptée (toute en longueur) pour un public de plus de 200 personnes.

- Les deux réunions publiques se sont déroulées dans un climat relativement tendu.

- Des études complémentaires se sont avérées pertinentes et nécessaires au cours de la consultation, notamment en matière de suivi des incidences acoustiques (suivi des situations de pics, analyse multi sources et station de mesure mobile supplémentaire, campagnes de mesures, ..) et en matière de suivi de la qualité de l'air, analyse des dépôts et suies dans les habitations.

- **Les moyens dévolus à la conduite de la consultation** : La préfecture de l'Oise (DDT de l'Oise) a sollicité auprès du Tribunal Administratif d'Amiens, la désignation d'un commissaire enquêteur pour la conduite de cette consultation publique, plutôt qu'une commission d'enquête avec 3 commissaires.
  A titre indicatif, l'enquête publique relative à la modernisation de l'aéroport de Lille menée du 10/01/2022 au 1/03/2022, sur un sujet identique, a été conduite par une commission d'enquête composée de 3 commissaires enquêteurs.

Conclusions du CE :
Les conditions d'organisation de la consultation n'étaient pas optimales, sans entacher son bon déroulement.
Il aurait été préférable que les études complémentaires et le renforcement du suivi aient été organisés avant la consultation pour pouvoir utiliser les résultats

La création d'une aire d'étude intermédiaire répondrait aux demandes des habitants de cette couronne en permettant un meilleur suivi de leur situation.

4.3 -Les contributions et attentes du public consulté

- Les impacts essentiels exprimés par le public au travers des 660 contributions ont trait aux nuisances sonores et aux risques de pollution de l'air par les particules émises
  Et de façon moindre, les risques de congestions routières induites par l'augmentation du trafic

- Le public qui s''est exprimé, probablement fortement marqué par les fortes hausses du trafic et de la fréquentation entre 2019 et 2024 (+ 65% de passagers en 5 ans, soit + 13,3 % par an) a projeté des taux de croissance à la même hauteur pour les années avenir. Il s'est, en conséquence, focalisé sur le sujet du plafonnement du nombre de mouvements par an.

- Les nuisances réelles subies en matière de bruit et de façon moindre en matière de pollution de l'air et les inquiétudes à propos de l'accroissement de ces nuisances lié à l'augmentation du trafic, a conduit le public à effectuer un rejet systématique de toute perspective d'augmentation du nombre de mouvements.

  Les contributeurs estiment que le seul moyen de limiter les impacts négatifs en matière bruit et de pollution de l'air : consiste à bloquer le nombre de mouvements, voir à le ramener à un niveau de 30 000 / 32 000.

- En définitive, le public est en attente de garanties concernant l'absence de dépassement du seuil de 45 000 mouvements par an jusqu'à la fin du contrat de DSP (2054), alors que l'exploitant s'est engagé de façon ferme, sur ce seuil jusqu'en 2030.

Conclusion du CE :
Des engagements confirmés par l'exploitant sur le respect du plafond de 45 000 mouvements jusqu'à la fin du contrat de DSP, comprenant des précisions sur les modalités et la trajectoire permettant le respect de cet engagement, seraient de nature à rassurer les habitants
Une clarification des orientations politiques du SMABT au-delà de ceux fixés pour 2030 serait de nature à éclaircir la situation.

4.4- Les incidences en matière de bruit

Les incidences liées au bruit constituent l'incidence majeur avec des perturbations permanentes et régulières sur la vie quotidienne des habitants.
Ces perturbations concernent

- Les habitants avec un impact moyen supérieur à 50 dB(A) en journée (considéré comme perturbant) 4 909 personnes dans la situation actuelle (référence) et 5 622 personnes dans la situation projet, soit 713 habitants supplémentaires (+ 14,5%) ;

- Les habitants avec un impact moyen supérieur à 55 dB(A) en journée seuil réglementaire dans les critères de l'OMS) 1 192 personnes dans la situation actuelle (référence) et 1 366 personnes dans la situation projet, soit 174 habitants supplémentaires.

L'une des principale mesure permettant d'envisager une réduction de ces nuisances est constituée du remplacement progressif du parc actuel des aéronefs par des avions nouvelle génération, devant apporter une réduction du niveau sonore de l'ordre de 20% environ.

- La part d'avions nouvelle génération est actuellement de 30% en cumulant les parcs de Ryanair (80% des mouvements) et de Wizz Air (15% des mouvements) ;
- La part d'avions nouvelle génération de Ryanair doit passer à 50% en 2030 et à 100% en 2045 ;
- La part d'avions nouvelle génération de Wizz Air doit passer à 100% en 2035 ;
- **Au final, la part d'avions nouvelle génération sur l'ensemble du parc fréquentant l'aéroport de Beauvais et donc du nombre de mouvements devrait atteindre 55% en 2035 et 100%en 2045.**

Conclusions du CE
Le « ressenti » des habitants subissant les incidences acoustiques n'est peut-être pas directement corrélé aux seuils établis par l'OMS et peut être perturbant à des seuils inférieurs en raison de la fréquence de ce phénomène, notamment aux horaires de fort trafic.
Dans ce sens, les habitants plus éloignés (5 à 20 km) ressentent également des nuisances acoustiques en raison de la fréquence des vols.

Le réexamen des trajectoires peut permettre de réduire les nuisances dans un certain nombre de cas. Les mises à jour du PEB et du PGS peuvent permettre de renforcer les isolations acoustiques d'un certain nombre d'habitations.

Enfin, une extension de la période du couvre-feu (avec ajout d'une heure le soir et/ou le matin), impossible actuellement en raison de la règlementation en vigueur, pourra peut-être, être réexaminée et s'envisager dans les prochaines années, en cas d'assouplissement de la règlementation correspondante.

4.5 -Les incidences en matière de qualité de l'air

Quelques substances analysées présentent des taux dépassant les seuils recommandés, toutefois, en nombre limité.

Les campagnes de mesures de la qualité de l'air menées prochainement avec les stations mobiles vont permettre d'évaluer la présence des particules ultra fines et HAPs (Benzo Pyrène). Des dispositions pourront être envisagées en fonction des résultats de ces campagnes, en fonction des taux constatés.

Conclusions du CE
Les études complémentaires et le suivi renforcé seront déterminants pour mieux évaluer les impacts sur la qualité de l'air.
Les dispositions susceptibles d'être prises en fonction des résultats de ces études seront effectivement essentielles pour maîtriser et limiter les impacts sur la qualité de l'air.

4.6 -Les mesures propres à limiter les impacts et à assurer un meilleur suivi en matière de bruit et de la qualité de l'air

Des études complémentaires et des outils de suivi renforcés

Plusieurs études complémentaires et campagnes de suivi sont prévus fort utilement.

Différentes études, outils de suivi, mesures et actions visant à réduire les impacts en matière de bruit gagneraient à être mis en œuvre dans les meilleurs délais. (Révision du PEB et du PGS ; ce dernier pouvant permettre à des nouvelles catégories d'habitants d'accéder à des aides à l'isolation phonique, écran acoustique el long de la RD 1001).

Un réexamen des trajectoires serait de nature à rechercher des adaptations pour éviter les habitations les plus impactés (cas du Mont saint Adrien en particulier).

Une communication et des outils de concertation plus souples et renforcés pour des échanges améliorés avec les habitants, riverains et associations

L'exploitant a produit en annexe aux demandes d'information de la DDT de l'Oise, un tableau précisant le contenu et le calendrier de production et diffusion des indicateurs de surveillance.

Conclusions du CE
Pour assurer des échanges et un suivi plus régulier, il pourrait être souhaitable d'envisager un rythme semestriel des réunions de la Commission Consultative de l'Environnement qui constitue l'instance unique et officielle de concertation entre les différents partenaires concernés.

Comme l'ont proposé le SMABT et la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, il semble opportun , d'envisager la création d' une « communauté aéroportuaire » (article L6363-1 et suivants du code des transports) chargée de « soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ».

Il serait souhaitable d'assurer une large diffusion du tableau des indicateurs de suivi et de surveillance (annexe 4) et de préciser les supports permettant de consulter ces différents indicateurs de façon mensuelle et trimestrielle.

Des visites de l'aéroport proposées aux habitants et aux écoles leur permettraient d'avoir une vision plus concrète et objective de l'organisation et du fonctionnement de l'aéroport.

4.7 -Les choix fondamentaux en matière d'évolution du trafic et d'autorisation environnementale

Le choix de départ pourrait être posé entre accepter ou refuser l'autorisation environnementale au projet de modernisation de l'aéroport sur la base d'un trafic maximum de 45 000 mouvements, pour répondre au plus près aux demandes des habitants riverains

Un refus remettrait en cause l'équilibre économique de l'exploitant, se retrouvant dans l'incapacité de mettre à niveau et aux nomes les équipements et installations destinés à l'accueil des voyageurs.

Par ailleurs cette impossibilité de mise en œuvre du projet remettrait en cause le contrat de délégation de service public dans lequel la réalisation de la modernisation de l'aéroport constitue un engagement réciproque du SMABT et de l'exploitant BELLOVA.

Ce dernier pourrait être en droit de dénoncer le contrat ou de demander des compensations financières au Syndicat Mixte de l'Aéroport.

5 Positionnement et choix à propos du plafonnement du nombre de mouvements

Un plafonnement souhaité par le SMABT à 45 000 mouvements annuels à l'horizon 2050, constitue un cadre avec une croissance modérée du trafic et du nombre de voyageurs.

Il offre à l'exploitant une certaine souplesse d'exploitation pour lui permettre de s'adapter aux évolutions du marché, tout en apportant aux habitants des garanties d'une croissance maîtrisée et modérée.

Conclusion du CE
Il semble souhaitable du côté de l'exploitant de préciser et d'actualiser ses prévisions d'évolution de la fréquentation et de fournir les outils de prévision utilisés, en intégrant les évolutions de tendances (marché et activité des compagnies).
Dans le même temps, de demander au SMABT de préciser les orientations qu'il souhaite adopter pour l'évolution de l'activité de l'aéroport sur la période 2030- 2050.

- 4.8 - La prise en compte des enjeux économiques

La méthodologie utilisée pour l'évaluation des emplois induits, notamment pour ceux concernant les emplois catalytiques, pourrait être challengée par d'autres méthodes.

L'exploitant, fonctionnant en premier lieu selon une logique économique exprime le besoin d'une certaine souplesse pour s'adapter aux évolutions du marché.

Le maitre d'ouvrage a dans ce sens intégré la probabilité d'une tendance à la fin de la croissance forte du trafic dans ses perspectives avec un taux de croissance du trafic et du nombre de voyageurs réduit pour la durée de la DSP (9 millions de voyageurs en 2050).

4.9 -La situation en cas de dépassement du seuil de 45 000 mouvements

L'éventualité d'un dépassement du niveau de 45 000 mouvements par an durant la phase 2 du projet (2033-2053) constitue un cas de figure possible selon l'évolution du trafic et du nombre de passagers.

Un accord entre le SMABT et la société exploitante BELLOVA constituerait alors, une première condition indispensable.

Comme l'indique la DDT de l'Oise dans son avis (reprenant celui de l'ARS), un dépassement du niveau de 45000 mouvements par an, conduirait logiquement, à une remise en cause de l'appréciation du projet déposé et à la nécessité d'un nouvel examen des impacts et conditions d'exploitation. Une étude d'impacts actualisée serait alors nécessaire, voir, éventuellement en complément, une nouvelle consultation publique.

Conclusion du CE :
L'orientation exprimée par les services de l'Etat, susceptible d'être incluse dans l'arrêté préfectoral d'autorisation, devrait être de nature à rassurer les habitants riverains et les associations de riverains de l'aéroport (ADERA, en particulier).

Il conviendra de préciser si une nouvelle consultation publique sera nécessaire à la suite de l'actualisation de l'étude

4.10 - Conclusion générale de la Consultation publique

La consultation a mis en évidence :

- Une forte participation et implication du public
- Un volume majoritaire des observations liées aux impacts acoustiques et en matière d'atteintes à la qualité de l'air ;
- Des craintes et inquiétudes importantes des habitants, justifiées et légitimes à propos des incidences dans le domaine de la santé publique et notamment les nuisances acoustiques et la détérioration de la qualité de l'air.

La forte implication de la Société BELLOVA, maître d'ouvrage du projet et pétitionnaire de la demande d'autorisation environnementale

- Les réponses détaillées fournies aux services de l'Etat, et à l'Autorité Environnementale.
- L'écoute du public et les réponses personnalisées, argumentées et détaillées aux multiples observations du public,
- Le mémoire en réponse traitant des thématiques les plus souvent abordées par le public dans ses contributions, couvrant une large partie des observations et interrogations du public (Annexe 3),
- Les mesures complémentaires adoptées visant la réduction des impacts liés à la santé publique pour les habitants et l'amélioration du suivi des incidences acoustiques et en matière de qualité de l'air.

Au final, la décision relève davantage d'une acceptabilité sociale, sociétale et économique du projet par les habitants qui retiennent de façon justifiée, en premier lieu les risques en matière de santé publique pour un projet qui, pour une majorité d'entre eux, ne les concerne pas directement et dont ils estiment les retombées économiques et en termes d'emplois sur évaluées.

La correcte et complète mise en place des études complémentaires et des mesures de suivi, complétée par une communication adaptée des résultats et des instances d'échanges et de concertation renforcées, devraient être de nature à rassurer les habitants et à apporter une meilleure acceptation du projet.

4.11 - Rappel des recommandations et suggestions formulées

Eléments relevant de l'Etat

Eléments susceptibles de figurer dans l'arrêté d'autorisation environnementale

- Création d'une aire d'étude intermédiaire répondrait aux demandes des habitants de cette couronne en permettant un meilleur suivi de leur situation
- Envisager un rythme semestriel des réunions de la Commission Consultative de l'Environnement
- Prévoir un nouvel examen des impacts et conditions d'exploitation, comportant une étude d'impacts actualisée en cas de perspective de dépassement du plafond de 45 000 mouvements par an et préciser l'éventualité d'une nouvelle consultation publique
- Rappeler les compléments d'étude et mesures de suivi et d'évaluation des incidences acoustiques et relatives à la qualité de l'air proposées par l'exploitant à l'issue de la consultation.
- Assurer l'engagement et le suivi de la révision du PEB (Plan d'exposition au bruit) et du PGS (Plan de Gêne Sonore.
-

Eléments relevant de l'exploitant BELLOVA

- Confirmation des engagements par l'exploitant sur le respect d'un plafond de 45 000 mouvements jusqu'à la fin du contrat de DSP, comprenant des précisions sur la trajectoire et les modalités de sa mise en œuvre, permettant le respect de cet engagement
- Mise en place effective des études et mesures de suivi et d'évaluation des incidences acoustiques et relatives à la qualité de l'air proposées à l'issue de la consultation.
- Assurer une large diffusion du tableau de suivi des indicateurs et préciser les supports permettant de consulter ces différents indicateurs de façon mensuelle et trimestrielle
- Envisager l'organisation de visites de l'aéroport proposées aux habitants et aux écoles leur permettrait d'avoir une vision plus concrète et objective de l'organisation et du fonctionnement de l'aéroport.

Eléments relevant du SMABT (Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé)

- Assurer le suivi et la concrétisation du projet de création d' une « communauté aéroportuaire » (article L6363-1 et suivants du code des transports) chargée de « soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ».
- Préciser les orientations qu'il souhaite adopter pour l'évolution de l'activité de l'aéroport et notamment, du trafic sur la période 2030- 2054.

ANNEXES

ANNEXE 01-1 CONTRIBUTIONS DE LA CONSULTATION PARALLELISEE (1 à 400)
ANNEXE 01-2 CONTRIBUTIONS DE LA CONSULTATION PARALLELISEE (400 à 653)
ANNEXE 01-3 CONTRIBUTIONS DE FELICIEN THIOU
ANNEXE 2 PIECES JOINTES AUX CONTRIBUTIONS DU PUBLIC
ANNEXE 3 SYNTHESE DES REPONSES DU MOA AUX CONTRIBUTIONS DU PUBLIC
ANNEXE 4 LISTE DES INDICATEURS DE SUVI ET DE SURVEILLANCE
Joint à cette partie « Conclusions du commissaire enquêteur »

Fait à Maignelay Montigny, le 16 octobre 2026

Augustin FERTE



Commissaire enquêteur

ANNEXE 4 LISTE DES INDICATEURS DE SUIVI ET DE SURVEILLANCE

Sujet	Indicateurs de suivi et de surveillance	*Périodicité*
Trafic	**Nombre de mouvements commerciaux, répartition des mouvements par période de la journée, emport moyen, nombre de dérogation au couvre-feu, taux d'utilisation des seuils de piste,** Taux d'utiilisation des SID, Part des avions nouvelle génération	Mensuelle, annuelle
Bruit	**Pour les cinq stations : Lden, Laeq, Lamax, NA65** *(nombre d'événements sonores d'avions dont le niveau maximal (LAmax) dépasse 65 dB(A) en un point donné pendant une période donnée.)*, **TA65** *(temps d'exposition au-dessus de 65 dB(A))*	Mensuelle, Trimestrielle, Annuells
	Pour les campagnes mobiles, 2 stations, bientôt 3 : Lden, Laeq, Lamax, NA65, TA65	Selon Agenda des campagnes, restitutions en mairie
Air	**Pour les 2 stations : NO^2, PM10, PM2,5, PM1 , COV**	trimestrielle
	Pour les campagnes mobiles, 2 stations, bientôt 3 : NO^2, PM10, PM2,5, PM1 , COV	Selon agenda des capagne, restitution en mairie
Déchets	Volumes déchets par flux, volume dons caritatifs	Mensuelle, Annuelle
Energie	Volume des consommations de carburant	Mensuelle, Annuelle
	Volume des consommations de Gaz	Mensuelle, Annuelle
	Consommations d'électricité (et sous comptage)	Mensuelle, Annuelle
	Opérationnels : Taux de véhicules électriques	Annuelle
Eaux	Volume de consommation	Mensuelle, Annuelle
	Suivi de la qualité des eaux résiduaires et souterraine (MES, HCT,DBO, DCO)	Semestrielles
Carbone	**BEGES Scope 1 par source**	Annuelle
	BEGES Scope 2 par source	Annuelle
	BEGES Scope 3 par source	Annuelle
	Part de marché Navette	Mensuelle, Annuelle
Biodiversité	Volume de produit phytosanitaire Visites écologue	Annuelle 3 visites par an
Riveraineté	**Nombre de plaintes**	Mensuelle, Annuelle
Service de Prévention du Risque Animalier	Prélèvements d'espèces chassable Prélèvements d'animaux protégés sous autorisation de l'arrêté du 18 mars 2025 établi pour une période de trois ans Capture d'animaux vivants Fauconnerie (nb de passages et captures) Collisions Espèces observées	Mensuelle
En phase chantier, selon les enjeux de l'AE et suivi par l'écologue de chantier à chaque visite	Balisage des emprises travaux ; Mise en défens de stations d'espèces protégées, en amont du chantier ; Comptage, voire déplacement d'espèces protégées en amont de chaque phase de Chantier impactant un habitat naturel ; Mise en place de dispositifs anti-pollution ; Respect des périodes d'intervention ; Vigilance sur les mesures à mettre en œuvre pour lutter efficacement contre la Prolifération des espèces exotiques envahissantes ; Sensibilisation du personnel de chantier	Au démarrage de chaque zone de chantier, sinon mensuelle