ANNEXE 01 - CONTRIBUTION DE LA PHASE DE CONSULTATION PARALLELISEE

CE = commissaires enquêteur ; Pétitionnaire = Bellova ; vide = contributeur du public

Nota : les numéros de contribution qui ne figurent pas dans ce récapitulatif correspondent à des contributions non conformes

N°	Type	Titre	Publié le	Rôle	Fichier annexe	contenu
1	Contribution	**Fort risque sanitaire**	2026-06-18 20:26:00			Bonjour Comment un développement de l'activité de l'aéroport de Beauvais peut-il être accordé alors que l'école primaire de la commune de Tillé est à quelques centaines de mètres ? J'ai moi-même constaté sur place les nuisances sonores et la pollution de l'air (fortes odeurs de kérosène). Un des instituteurs m'a précisé qu'il nest pas rare de sentir des odeurs de kérosène dans les classes. Je doute qu'une station de contrôle de la qualité de l'air ait été installée sur le site afin de relever des données précises. Pour rappel, les instances locales et plus particulierement le Ministère de l'Education Nationale ont pour obligation de garantir la sécurité sanitaire dans les établissements scolaires. En conclusion, l'activité de l'aéroport doit être au plus vite limitée pour éviter un énorme scandale sanitaire ou l'exploitant de l'aéroport doit financer la construction d'une nouvelle école dans un secteur de la commune très éloigné de l'aéroport (ce nouvel établissement scolaire devant impérativement être construit avant tout agrandissement de l'aéroport). Roger L
1	Réponse		2026-06-18 11:23:45	CE		Merci pour cette contribution. Vous abordez deux thématiques qui feront l'objet d'une analyse et d'une réponse globale de la part de l'exploitant : les impacts sur la santé humaine du bruit du trafic et les ilmpacts sur la qualité de l'air. J'invite l'exploitant à vous indiquer les références du dossier répondant à vos observations. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
1	Réponse		2026-06-18 15:55:14	Pétitionnaire		Merci pour cette contribution. L'étude d'impact environnemental a notamment ciblé les populations et les lieux vulnérables (page 89 de la pièce C2 du DDAE). L'école de Tillé en fait partie (Site 01 des mesures réalisées (page 105 du même document). Les concentrations mesurées lors des différentes campagnes de mesures indiquent des relevés inférieurs aux seuils réglementaires des différents polluants(à partir de page 110).L'annexe 6 page 116 présente les différents résultats de l'étude de dispersion avec et sans projet à différents horizons. Les résultats demeurent en deça des seuils réglementaires, même si la teneur de fond pour les poussières PM2,5 et le dioxyde d'azote atteignent à ce jour une valeur à surveiller. Cette surveillance est prévue par l'ARS. L'étude de risque sanitaire a retenu les voies d'exposition par inhalation et par ingestion, notamment en raison de la proximité d'établissements sensibles (plusieurs écoles, crèche, etc. page 158). Des doses journalières d'exposition ont été projetées pour des enfants à différentes tranches d'âge. Les quotients de danger demeurent très inférieurs à 1, concluant à l'absence de risque sanitaire. Les différentes mesures mises en place dans le cadre du projet (electrification des véhicules, raccordement au RCU par exemple) contribuent à diminuer les effets du projet, tout comme les mises en oeuvre par les compagnies aériennes d'aéronefs de nouvelle génération moins polluants.
2	Contribution	**augmentation du trafic et non respect des trajectoires**	2026-06-18 20:26:00			Comment peut on accepter un projet d'agrandissement avec augmentation du trafic aérien pour une agglomération Beauvaisienne dont la population avoisine les 100000 habitants. Nous allons devoir subir des nuisances aussi importantes que l'aéroport de Marseille en ce moment qui compte 1 million 800000 habitants. On marche sur la tête. De plus, il n'y a que très peu de respect des trajectoires au décollage, et je peux en attester tous les jours au dessus du village du Mont saint adrien.
2	Réponse		2026-06-18 11:14:24	CE		Je vous remercie pour cette contribution. Votre première observation résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Concernant le respect des trajectoires au décollage, cette observation fera l'objet d'une réponse par thème de la part de l'exploitant. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
3	Contribution	**Avis défavorable au projet d'extension de l'aéroport Paris Beauvais**	2026-06-18 20:26:00			Nous sommes résidents de la commune du Mont Saint Adrien et souhaitons exprimer notre opposition au projet d'augmentation de capacité de l'aéroport Paris-Beauvais. Bien que nous comprenions l'importance du projet économique pour le territoire ,nous considérons que l'augmentation du trafic aérien entraînera encore plus de conséquences négatives pour les habitants du Beauvaisis et des communes environnantes. Le Mont Saint Adrien est une commune rurale appréciée pour son calme , son environnement naturel et sa qualité de vie . Déjà actuellement le bruit du trafic aérien est gênant et très souvent nous pouvons reconnaître les avions de Ryan Air .L'accroissement du nombre des vols va considérablement augmenter ces nuisances notamment lors des activités extérieures et pendant les heures de repos. Nous sommes également très préoccupés par les impacts environnementaux du projet . Augmentation du trafic égal à augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique , alors que les objectifs nationaux et européens visent à réduire l'empreinte carbone des transports. Par ailleurs , le développement de l'aéroport va accroître le flux routier autour de Beauvais et contribuer à une dégradation supplémentaire de l'environnement local. Nous regrettons que la préservation de la qualité de vie des habitants des communes rurales du Beauvaisis ne soit pas d'avantage prise en compte. Ce projet sacrifie la nature et les habitants pour permettre encore plus de vols low cost. Par conséquent nous émettons un avis défavorable.
3	Réponse		2026-06-18 11:11:55	CE		Merci pour cette contribution. Vous abordez trois thématiques qui feront l'objet d'une analyse et d'une réponse globale de la part de l'exploitant : les impacts sur la santé humaine du bruit du trafic et les ilmpacts environnementaux liés aux émissions de gaz à effet de serre et à l'augmentation du trafic. J'invite l'exploitant à vous indiquer les références du dossier répondant à vos observations. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
3	Réponse		2026-06-19 17:26:38	Pétitionnaire		Merci de votre contribution, les études d'impact et conclusions relatifs au cadre de vie (qualité de l'air, acoustique) et aux émissions de gaz à effet de serre sont détaillées dans la pièce C2 du DDAE respectivements aux pages 76, 315 et 38. La commune du Mont Saint Adrien fait bien partie de l'aire d'étude rapprochée
4	Contribution	**Nuisance nocturne**	2026-06-16 20:26:00			En qualité d'habitant du beauvaisis j'ai été témoin du non respect des horaires de décollage le 28mai 2026 qui témoigne de fait du non respect des règles soumises aux compagnies et à l'exploitation de l'aéroport de Beauvais . En effet le vol au départ de Beauvais à destination de l'aéroport de Madrid n'avait toujours pas décollé après 23h30 et pourtant il a bien été autorisé à décoller au delà des amplitudes horaires Ce cas d'espèce doit être considéré comme une dérive qui doit pouvoir être analysé plus largement pour prendre les décisions qui doivent s'imposer sur la plus stricte gestion de l aéroport.
4	Réponse		2026-06-16 10:05:04	Pétitionnaire		Bonjour, Merci de votre contribution. Le vol 5445 du 28 mai dernier en direction de Madrid était prévu à 22h45. Il a quitté son poste avion à temps et le pilote a demandé à regagner son poste suite à un signalement de problème technique. Son mainteneur présent sur place est intervenu pour faire toutes les vérifications nécessaires et éditer son rapport autorisant le décollage. L'avion a ainsi pu décoller à 23h52, soit 8 minutes avant le couvre-feu. Aéroport Paris-Beauvais s'attache à anticiper les derniers vols du soir pour limiter les nuisances mais aussi pour disposer d'un laps de temps en amont du couvre-feu, dans l'éventualité d'un tel aléa technique. Les passagers ont ainsi pu atteindre leur destination comme prévu. L'arrêté du 25 avril 2002, modifié par les arrêtés des 26 décembre 2019, 8 mars 2022 et 11 mars 2025 et relatif aux restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé interdit les décollages et atterrisages entre minuit et 5 heures. Certaines demandes de dérogations peuvent être accordées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile si des raisons environnementales ou d'ordre public le justifient. Ces dérogations sont strictement limitées à 25 par année civile. Je vais ajouter les arrêtés concernés sur la partie documentation du site pour votre partaite information.
4	Réponse		2026-06-18 11:09:33	CE		Merci pour votre contribution. Les circonstances détaillées des horaires de décollage des avions mentionnés dans votre contribution ont fait l'objet d'une réponse de l'exploitant . Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange

5	Contribution	**Non au projet d'extension de BVA**	2026-06-18 20:26:00			Je ne suis pas contre l'exploitation de l'aéroport de Beauvais, néanmoins depuis 2019, force est de constater la multiplication des vols qui plombent le ciel clermontois, parfois a des altitudes plus que limite ! Les nuisances sonores sont insupportables de 6h à 23h, et ce tous les jours, la pollution s'en ressent jusque sur les carrosseries de véhicules . La communauté de communes du clermontois ne profite même pas de l'impact économique, la valeur des biens immobiliers est même indexée sur les nuisances aéroportuaires.Je dis non au projet de modernisation.
5	Réponse		2026-06-18 11:04:00	CE		Je vous remercie pour votre contribution abordant les sujets des impacts sonores et des valeurs des biens immobilier qui feront l'objet d'une réponse globale par l'exploitant, publiée sur le site de la consultation. Dès à présent, j'invite l'exploitant à vous indiquer les références du dossier répondant à vos observations. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
5	Réponse		2026-06-19 17:23:21	Pétitionnaire		Merci de votre contribution. Votre commune ne fait pas partie de l'aire rapprochée de l'étude qui comprend une douzaine de communes dans un rayon d'environ 5 km autour de l'aéroport et défini également selon les axes des pistes. Néanmoins, votre commune fait partie de l'aire d'étude élargie qui a été pris en considération pour les aspects relatifs au cadre de vie. Les résultats détaillés de l'étude acoustique sont développés à partir de la page 315 du document C2 du DDAE disponible sur ce site. L'évolution des prix de l'immobilier avec l'éventuel impact de l'activité de l'aéroport constitue un indicateur suivi par le SMABT. Nous serons disposés à répondre à ces questions en réunion publique du 25 juin. Je me permets de vous signaler que des avions de et vers les aérodromes du Bourget et de Roissy survolent aussi le ciel clermontois. Vous pouvez l'observer sur le site Aérovision.
6	Contribution	**Ceci est une enquête publique soumise au contrôle d' un commissaire enquêteur**	2026-06-18 11:03:06			Comment se fait-il que l'aéroport réponde aux contributions ? Ne serait-ce pas le rôle du commissaire enquêteur ? L'enquête publique est organisée par l'autorité compétente pour la délivrance des autorisations soumises à enquête. Le commissaire enquêteur est indépendant et nommé par le tribunal administratif. Bellova n'a pas à intervenir dans cette enquête publique. Et qu'est-ce que la case concertation proposée pour le choix des sujets. Elle prête à confusion car il ne s'agit pas d'une concertation mais d'une enquête publique. Je sens que la régularité de l'enquête publique sera contestable…
6	Réponse		2026-06-18 10:58:39	CE		Dans votre contribution vous vous interrogez à propos de la légitimité de la réponse de BELLOVA à propos d'une question d'une autre contribution relative au respect du couvre feu. Conformément au rôle du commissaire enquêteur et comme vous l'indiquez à juste titre, le commissaire enquêteur est le premier habilité à apporter une réponse. Rien ne l'empêche toutefois de faire appel à l'exploitant de l'aéroport pour lui demander d'apporter des éléments techniques de réponses. Ce qui est tout à fait le cas pour la contribution à laquelle vous faite référence. Un problème de réglage et de calage de la méthode de travail entre le commissaire enquêteur et l'exploitant lié au démarrage de la consultation explique la réponse de BELLOVA avant la sollicitation du commissaire enquêteur. Il s'agit d'une erreur tout à fait ponctuelle, immédiatement rectifiée pour les contributions suivantes. Cette erreur ne remet aucunement en cause les rôles et les modes d'intervention du Commissaire enquêteur et du pétitionnaire. Dans le cas présent, j'aurais effectivement sollicité l'exploitant pour des compléments de réponses techniques sur le sujet du respect du couve feu. Vous soulignez également l'absence de cohérence de la présence du sujet de la concertation parmi les thèmes proposés pour caractériser les observations du public. Nous avons en effet pensé que certains contributeurs voudraient faire référence à des documents de la concertation pour justifier leur contribution. Je vous rappelle à cette occasion que la présente procédure n'est effectivement, ni une concertation, ni une enquête publique, mais une consultation publique. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
7	Contribution	**Halte aux nuisances sonores**	2026-06-18 20:26:00			Habitant à une vingtaine de kilomètres au sud de Beauvais , nous entendons puissamment, bien malheureusement, le passage des avions à des heures tardives . Je soutiens les habitants proches de l'aéroport de Beauvais ne souhaitant pas plus de vols .
7	Réponse		2026-06-18 10:52:31	CE		Je vous remercie pour votre contribution. Une réponse globale de l'exploitant sera publiée sur le sujet des impacts du bruit par l'exploitant. Dès à présent, j'invite l'exploitant à vous indiquer les références du dossier répondant à vos observations. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
7	Réponse		2026-06-19 17:21:40	Pétitionnaire		Merci de votre contribution. L'aéroport de Beauvais Tillé est un des rares aéroport français couvert par un couvre-feu strict défini par arrêté entre minuit et 5 heures, avec une programmation voulue limitée dans l'heure précédent et suivant cette période. Les résultats détaillés de l'étude acoustique sont développés à partir de la page 315 du document C2 du DDAE disponible sur ce site.
9	Contribution	**Non merci**	2026-06-18 20:26:00			Habitant Agnetz, qui n'est à priori pas sur les trajectoires sensibles, je ne peux que dire que les avions passent directement au dessus de chez nous dans un vacarme assez effrayant. si il est prévu d'augmenter le trafic devrons nous dire adieu à nos espaces extérieurs? Je ne veux pas de ce projet!
9	Réponse		2026-06-18 10:44:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution. Vous abordez la question de l'impact du bruit lié au trafic aérien qui fera l'objet d'une réponse globale de l'exploitant. J'invite l'exploitant à vous indiquer les références du dossier répondant à vos observations. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
9	Réponse		2026-06-19 17:25:24	Pétitionnaire		Merci de votre contribution. Les résultats détaillés de l'étude acoustique sont développés à partir de la page 315 du document C2 du DDAE disponible sur ce site. Je me permets de vous signaler que des avions de et vers les aérodromes du Bourget et de Roissy survolent aussi le ciel clermontois. Vous pouvez l'observer sur le site Aérovision.
10	Contribution	Avis de l'Autorité Environnementale				Je vous remercie de bien vouloir préciser si l'avis de l'Autorité environnementale relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais a bien été rendu, et, dans l'affirmative, de bien vouloir indiquer où celui-ci peut être consulté dans le dossier soumis à enquête publique. En effet, conformément à l'article R.122-7 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale, dès son adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations dans le délai imparti, doit être transmis au maître d'ouvrage et joint au dossier d'enquête publique. Par ailleurs, l'article L.123-12 du Code de l'environnement prévoit que le dossier d'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les réglementations applicables au projet. À ce jour, la présence de cet avis ne semble pas identifiable dans les pièces mises à disposition du public, alors même que la saisine de l'Autorité environnementale apparaît avoir été enregistrée le 8 juin 2026. Dans l'hypothèse où cet avis n'aurait pas encore été rendu, je vous remercie de bien vouloir préciser le fondement juridique permettant l'ouverture de l'enquête publique avant que cette pièce, destinée à éclairer le public sur les enjeux environnementaux du projet, ne soit disponible.
11	Contribution	**Avis de l'Autorité Environnementale**	2026-06-18 20:26:00		20260617_184544-accuse-de-reception-cle014137-2pdf.pdf	Bonjour, Je vous remercie de bien vouloir préciser si l'avis de l'Autorité environnementale relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais a bien été rendu, et, dans l'affirmative, de bien vouloir indiquer où celui-ci peut être consulté dans le dossier soumis à enquête publique. En effet, conformément à l'article R.122-7 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale, dès son adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations dans le délai imparti, doit être transmis au maître d'ouvrage et joint au dossier d'enquête publique. Par ailleurs, l'article L.123-12 du Code de l'environnement prévoit que le dossier d'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les réglementations applicables au projet. À ce jour, la présence de cet avis ne semble pas identifiable dans les pièces mises à disposition du public, alors même que la saisine de l'Autorité environnementale apparaît avoir été enregistrée le 8 juin 2026 (https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/les-saisines-de-l-autorite-environnementale-du-a417.html). Dans l'hypothèse où cet avis n'aurait pas encore été rendu, je vous remercie de bien vouloir préciser le fondement juridique permettant l'ouverture de l'enquête publique avant que cette pièce, destinée à éclairer le public sur les enjeux environnementaux du projet, ne soit disponible. Bien cordialement

11	Réponse		2026-06-17 22:10:37	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution. Je vous précise que la présente procédure en cours est une consultation publique dans le cadre de la loi dite 3Industrie verte" et non une enquête publique au sens classique du terme. Cette pricédure d'une durée de 3 mois prévoit que les avis des servcies consultés et en particulier celui de l'Autorité environnementale intrviennent tout au long de la consultation. Cet avis sollicité par la DDT 60 auprès de laquelle vous pouvez demander toute précisions (Bryan DAVY Service Eau, Environnement et Forêt - Responsable du bureau politique et police de l'eau- Téléphone : 03 64 58 16 70 - bryan.davy@oise.gouv.fr). A ce jour, je n'ai pas connaissance de la réponse de l'Autorité environnementale qui sera déposée sur le site de la consultation dès réception.
12	Contribution	**Suite - Avis de l'Autorité Environnementale**	2026-06-20 20:26:00		20260618_123752-accuse-de-reception-cle014137-2pdf.pdf	Bonjour, Il est pris acte de la réponse apportée précisant que la procédure relève de la consultation parallélisée issue de la loi dite « Industrie verte », et non d'une enquête publique classique. Toutefois, le calendrier retenu interroge au regard du principe d'une information complète et effective du public. En effet, l'Autorité environnementale a accusé réception du dossier d'étude d'impact le 8 juin 2026, comme indiqué dans la pièce jointe à ma précédente contribution (et que je repartage ici). Dans le calendrier prévisible résultant de cette saisine, son avis devrait intervenir fin juillet ou début août, soit après une part significative du déroulement de la consultation. Le public ne disposerait alors que d'une période limitée pour prendre connaissance de cet avis et formuler d'éventuelles observations complémentaires, alors même que celui-ci constitue un élément essentiel d'appréciation de la qualité, de la complétude et des incidences environnementales du projet. Cette difficulté apparaît d'autant plus importante que les sujets examinés (trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre, hypothèses de décarbonation, compatibilité avec les documents de planification climat-énergie, effets cumulés, diagnostic écologique, ressource en eau, nuisances sonores, qualité de l'air, aménagements associés, etc.) sont techniquement complexes et nécessitent un temps d'analyse significatif pour un public non spécialiste. Cette situation apparaît d'autant plus paradoxale que le Maître d'Ouvrage demande lui-même, dans la charte de bonne conduite, de « Formulez vos remarques de façon argumentée » car « c'est la qualité et la diversité des arguments échangés, non leur quantité, qui permettent de faire progresser la réflexion », ce qui suppose que les participants disposent des éléments nécessaires en temps utile pour pouvoir formuler des observations réellement argumentées. Enfin, la mise à disposition de cet avis en pleine période estivale, puis à l'approche de la rentrée scolaire, est susceptible de réduire concrètement la capacité du public à en prendre connaissance et à participer utilement. Ces éléments interrogent donc la cohérence du calendrier retenu avec le principe d'une participation éclairée du public, tel que soutenu par le Maître d'Ouvrage depuis le lancement de la concertation, puis désormais de la consultation.
12	Réponse		2026-06-20 10:15:59	CE		Bonjour, Vous soulignez dans votre complément de réponse à propos de l'avis de l'autorité environnementale, les conséquences d'un avis tardif et des délais restants disponibles ensuite pour vous permettre d'analiser ces éléments. Je suis pleinement conscient des inconvénients de cette situation qui résulte de l'application de la nouvelle loi relative aux consultations publiques parallélisées. Cette situation est totalement indépendante de ma volonté ainsi que de celle de l'exploitant. Nous en prenons note et ne manquerons pas de souligner les conséquences dans la synthèse des observations.
13	Contribution	**Alerte pollution : Scandale du refus de mesurer les PUF**	2026-06-20 20:26:00			Monsieur le Commissaire enquêteur, l'étude d'impact de l'exploitant nous enferme dans un dogme rigide : le cycle LTO, qui prétend que la pollution s'arrête magiquement à 915 mètres d'altitude.Dans ma commune, nous sommes survolés à environ 1 200 mètres. Selon les calculs virtuels de l'aéroport, nous ne devrions rien recevoir. Pourtant, la réalité est là : nos menuiseries en PVC blanc et notre linge étendu se couvrent d'une suie noire, grasse et collante.Cette suie, ce sont les particules de carbone imbrûlé issues de la combustion du kérosène, qui retombent et dérivent selon les vents. Ce sont précisément ces Particules Ultra-Fines (PUF) et ces HAP que l'exploitant a délibérément omis de mesurer dans son étude en 2025. Si à 1000-1200 mètres d'altitude nous subissons déjà des retombées physiques visibles sur nos maisons, qu'en sera-t-il lorsque le trafic passera à 45 000 mouvements par an puis bien au delà ? Je demande formellement que des capteurs de Particules Ultra-Fines (PUF) conformes aux normes européennes soient installés dans nos communes survolées à plus de 1 000 mètres, afin de mesurer l'impact réel et physique de leurs avions, et non pas de se contenter de simulations informatiques qui s'arrêtent à une frontière administrative de 915 mètres.
13	Réponse		2026-06-20 10:36:29	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous décrivez les conséquences du trafic aérien des avions en phase de décollage ou d'aterrissage avec une hauteur de vols entre 915 m et 1 200 m. Selon vous, ces avions génèrent le dépôt de PUF et de HAP sur les habitatons, non prises en compte par les mesures des capteurs actuellement en place. Des mesures ont bien été rélaisées dans le cadre de l'étude d'impcats. J'invite en conséquence l'exploitant à vous indiquer les références du dossier répondant à vos observations.
13	Réponse		2026-06-22 10:45:02	Pétitionnaire		Merci de votre contribution. La majorité des polluants qui font l'objet de normes et de valeurs limites ont été mesurés dans le cadre de l'étude d'impact. Même si ces valeurs sont respectées, il a pu être constaté que les concentrations les plus élevées se situent à proximité immédiate de l'aéroport et diminuent dès qu'on s'en éloigne. Pour les communes au-delà de 4 km, la contribution de l'aéroport à la pollution de l'air est négligeable par rapport à ce qu'on appelle le "bruit de fond", c'est à dire les concentrations de polluants mesurés en permanence par les réseaux de surveillance de la qualité de l'air du territoire Les Particules Ultrafines (PUF), inférieure à 0,1 microgramme ne sont pas visibles à l'oeil nu. Elles n'ont pas été mesurées dans l'étude et le seront lors de deux campagnes en juillet et octobre 2026 avec l'organisme ATMO Hauts de France. En effet, elles requièrent un matériel peu fréquent et des analyses conséquentes. D'autre part, il n'existe à ce jour aucune valeur limite réglementaire ni aucune valeur de référence OMS. Ces mesures permettront donc plus de définir une valeur de référence qui sera à comparer au travers d'un suivi dans le temps, notamment avec l'ARS. Le benzo(a)pyrène a bien fait l'objet d'une étude et les estimations par le calcul des concentrations que ce soit par ingestion ou par inhéblation pour les points les plus proches de l'aéroport démontrent des valeurs très inférieures au quotient de danger permettant de définir la présence d'un risque sanitaire (de l'ordre du millième de nanogramme/m3 pour l'inhalation par exemple). Nous avons prévu d'effectuer des mesures dans le même cadre et la même temporalité que les PUF dans les villages très proches de l'aéroport et aux abords des pistes.
14	Contribution	**Refus de l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-06-20 20:26:00			Bonjour, Toutes ces décisions sont contraires aux Malgré différents engagements pris par la France ces dernières décennies (limitation du réchauffement climatique, baisse des émissions des gaz à effet de serres etc etc). Nous savons depuis des décennies que le traffic aérien contribue fortement aux déréglément climatique. Nous savons aussi que lorsqu'il diminue, les effets positifs sont immédiat (cf les études liés à la suspension des vols au USA suite aux attentats en 2001). La crise récente du COVID nous a également montré que lorsque nous cessons ou diminuons nos moyens de transport polluant, la nature reprend sa place. Une extension de l'aéroport irait contre toutes les preuves scientifiques et les besoins dont notre planète à besoin pour survivre. Sur notre département (et il ne serait pas le seul impacté par une forte augmentation), nous retrouvons des zones Natura 2000 qui sont sensés être protégés. Il suffit de se rendre sur ces sites pour se rendre compte de l'appauvrissement de la biodiversité. Les seuls coucous que vous pouvez entendre en forêt nuisent à toutes la biodiversité (pollution lié au kérosène, pollution sonore etc etc). Il n'y a pas besoin de projet d'extension de l'aéroport pour avoir des plaintes liés au pollution sonore également (il est 23h19, et l'ont entend les avions passés au dessus des maisons. Mon fils a 8 ans et se rend déjà compte des dégâts que l'Homme fait subir à la nature, la dégradation de notre biodiversité est exponentielle. Pour finir, la Science nous montre qu'il faut cesser de polluer et stopper toutes ces folies. Ne pourrait on pas la suivre pour une fois?
14	Réponse		2026-06-20 10:53:25	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous soulignez les conséquences du trafic aérien sur le erespect et le maintien de la bio diversité. L'ensemble des ces impacts ont été clairment analysés dans l'étude d'impact du dossier de la consultation (pièces C1, C2 et C3). Les observations relatives aux impacts environnementaux feront l'onjet d'une réponse globale par l'exploitant, publiée sur le site de la consultation. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
15	Contribution	**Murielle Olechnowicz**	2026-06-20 20:26:00			Ayant construit sur Fouquerolles et connaissant l'aéroport de Tillé depuis mon enfance, j'y allais tous les dimanches voir décoller les avions de plaisance, la structure n'était pas si importante. Je n'aurai pas construit si proche si j'avais connu ce développement et toutes ces nuisances sonores et polluantes., nos véhicules et maisons sont noires de propane.

15	Réponse		2026-06-20 11:01:39	CE		Merci pour votre contribution dans laquelle vous soulignez les conséquences du développement du trafic aérien sur l'aéroport de Paris- Beauvais sur votre qualité de vie à Fouquerolles. Les observations relatives aux impacts sur la santé humaine feront l'onjet d'une réponse globale par l'exploitant, publiée sur le site de la consultation. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
16	Contribution	**NON à l'extension de l'aéroport Beauvais Tillé !**	2026-06-20 20:26:00			La capacité actuelle de l'aéroport de Beauvais-Tillé a déjà atteint un niveau qui génère des nuisances importantes pour les habitants et des impacts significatifs sur l'environnement. Aller plus loin serait une catastrophe et lourd de conséquences. Chaque augmentation du trafic aérien entraîne davantage de bruit, de pollution et de perturbations pour les riverains. Les décollages et atterrissages rythment déjà nos journées et nos soirées. Accepter un couvre-feu limité à la période de minuit à 5 heures du matin revient à considérer qu'il est normal que des milliers d'habitants ne disposent que de cinq heures de tranquillité par nuit. C'est déjà ce que nous subissons alors est-il raisonnable de sacrifier le sommeil, la santé et la qualité de vie des riverains au nom d'un bénéfice économique ? Espérant que votre objectif n'est pas de faire du fret et par conséquent des vols de nuit encore plus bruyants. L'aéroport est présenté sous l'appellation « Paris-Beauvais », mais la réalité est tout autre. Il est implanté à Tillé, un village rural, au cœur d'un territoire qui n'a jamais été conçu pour absorber un tel volume de passagers, de véhicules engendrant une circulation intempestive dans nos villages à l'origine paisible. Les habitants subissent quotidiennement des nuisances sonores, du stationnement sauvage, l'augmentation de la circulation dans les villages, les comportements irrespectueux de certains voyageurs et une pollution qui affecte directement leur santé. Cette extension aurait également des conséquences graves pour l'environnement. Elle accentuerait les émissions de gaz à effet de serre liées au transport aérien, alors même que l'urgence climatique exige une réduction de notre empreinte carbone. Elle contribuerait au dérèglement climatique dont les effets sont déjà visibles : épisodes de chaleur extrême, sécheresses et perte de ressources naturelles. La biodiversité locale serait également menacée même si vous nous dites avoir pris en compte ce sujet car l'augmentation des infrastructures et du trafic perturbe les habitats naturels. Les habitants de Tillé, Bonlier et des communes voisines ont déjà largement contribué au développement économique de l'aéroport en supportant ces conséquences au quotidien. Il est temps de reconnaître que la croissance ne peut pas être infinie dans un territoire rural. Préserver la santé des riverains, la qualité de vie, la biodiversité et le climat doit désormais primer sur la recherche constante d'une augmentation du trafic aérien et de l'appât du gain. Tillé n'est pas Paris. C'est un village où des familles vivent, travaillent et aspirent simplement à un environnement sain et paisible que l'on est en droit d'avoir lorsqu'on a fait le choix d'habiter à la campagne. Notre droit à la santé, au sommeil et à un cadre de vie préservé mérite d'être entendu et respecté.
16	Réponse		2026-06-20 11:20:26	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous manifestez votre désaccord à propos de l'extension du trafic aérien sur l'aéroprot de Beauvais. Vous soulignez, en particulier les impacts en matière de bruit la nuiit, en raison d'un couvre feu limité à 5 heures et de façon générale, les perturbations induites dans les communes rurales environnantes. Nous prenons bonne note de vos observations qui feront l'objet d'une réponse globale pour chaque thème concerné par l'exploitant; ces réponses thématiques seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
17	Contribution	**Non catégorique à l extension de l aéroport**	2026-06-24 17:24:52			Cet aéroport n a pas été , lors de son implantation, prévu pour devenir un aéroport international ! Il est à proximité immédiate d'habitations En outre le développement constaté ses dernières années a un impact sur un nombre de communes de plus en plus important , dans le périmètre de la CAB mais aussi à l extérieur de celui ci (le clermontois par exemple) Les trajectoires théoriquement de moindre bruit, sont , pour des causes diverses et variées , de moins en moins respectées Concrètement les nuisances , sonores mais aussi toutes les autres (GES, PUF…), augmentent rapidement au détriment de la qualité de vie et de la santé des riverains Doit on rappeler sur l'OMS considère qu il faut 8 h de sommeil par nuit ? En face l argument de l emploi est le seul brandi .. mais la qualité de ceux (CDD via des sociétés d intérim pour un très grand nombre, temps partiels, salaires très bas, horaires décalés…) ne justifie aucunement cette croissance démesurée Quant on ajoute à ceci , que la plupart des voyageurs s engouffrent sitôt atterris, dans des bus pour rejoindre Paris, on comprend que les retombées économiques (y compris touristiques), sont quantité négligeable , rapportées aux nuisances supportées par notre territoire C'est un accord perdant - perdant pour notre territoire et ses habitants Une alternative: revenir aux 32000 mouvements annuels qui permettait une exploitation saine et de limiter les nuisances pour le territoire Les bénéfices seraient sûrement moindres pour l exploitant mais la priorité de notre territoire ne serait pas être l enrichissement d'actionnaires étrangers à celui ci , voir étrangers NB: nous avons gravé dans notre mémoire les deux déclarations du représentant de Ryanair présent il y a juste un an, dans une réunion publique à Troissereux : « Ryanair ne quittera JAMAIS l aéroport de Beauvais », c est la porte d'accès de Paris Et « pour des avions propres et silencieux, il faudra attendre 25 voire 30 ans » Ce monsieur, lui, parlait vrai …
17	Réponse		2026-06-24 17:23:33	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous manifestez votre désaccord à propos de l'extension du trafic aérien sur l'aéroprot de Beauvais. Vous soulignez, en particulier les impacts en matière de bruit et de pollution de l'air , l'absence de respect des trajectoires et selon vous, les faibles retombées en matière de tourimse local. Nous prenons bonne note de vos observations qui feront l'objet d'une réponse globale pour chaque thème concerné par l'exploitant; ces réponses thématiquess eront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
18	Contribution	**Non catégorique à l extension de l aéroport**	2026-06-24 17:48:00			Cet aéroport n a pas été , lors de son implantation, prévu pour devenir un aéroport international ! Il est à proximité immédiate d'habitations En outre le développement constaté ses dernières années a un impact sur un nombre de communes de plus en plus important , dans le périmètre de la CAB mais aussi à l extérieur de celui ci (le clermontois par exemple) Les trajectoires théoriquement de moindre bruit, sont , pour des causes diverses et variées , de moins en moins respectées Concrètement les nuisances , sonores mais aussi toutes les autres (GES, PUF…), augmentent rapidement au détriment de la qualité de vie et de la santé des riverains Doit on rappeler sur l'OMS considère qu il faut 8 h de sommeil par nuit ? En face l argument de l emploi est le seul brandi .. mais la qualité de ceux (CDD via des sociétés d intérim pour un très grand nombre, temps partiels, salaires très bas, horaires décalés…) ne justifie aucunement cette croissance démesurée Quant on ajoute à ceci , que la plupart des voyageurs s engouffrent sitôt atterris, dans des bus pour rejoindre Paris, on comprend que les retombées économiques (y compris touristiques), sont quantité négligeable , rapportées aux nuisances supportées par notre territoire C'est un accord perdant - perdant pour notre territoire et ses habitants Une alternative: revenir aux 32000 mouvements annuels qui permettait une exploitation saine et de limiter les nuisances pour le territoire Les bénéfices seraient sûrement moindres pour l exploitant mais la priorité de notre territoire ne serait pas être l enrichissement d'actionnaires étrangers à celui ci , voir étrangers NB: nous avons gravé dans notre mémoire les deux déclarations du représentant de Ryanair présent il y a juste un an, dans une réunion publique à Troissereux : « Ryanair ne quittera JAMAIS l aéroport de Beauvais », c est la porte d'accès de Paris Et « pour des avions propres et silencieux, il faudra attendre 25 voire 30 ans » Ce monsieur, lui, parlait vrai …
18	Réponse		2026-06-24 17:39:29	CE		Observations et réponse identique à la contribution 17 précédente
19	Contribution	**NON au Taxiway - point de non retour avant une explosion du trafic dans Beauvaisis**	2026-06-25 09:34:08		20260621_132619-uaf-mouvementsbvspng.PNG	Constat Le dossier justifie la modernisation des terminaux, mais ne justifie jamais la création d'un taxiway. Aucune preuve de saturation des infrastructures actuelles. Aucun calcul de capacité. Aucune démonstration que 45 000 mouvements nécessitent un taxiway (en effet nous sommes deja à 45000 mouvements anuuels de commerciaux et non commerciaux - Source UAF- nb mouvements année 2025 - voir en PJ) - donc tout ce projet est injustifié? ou nous mène t on en bateau?? Aucune alternative étudiée, alors que le projet imperméabilise 38 000 m² (Pièce B, p.8). Le dossier prétend « maîtriser la croissance du trafic », cela n'a aucun sens avec un taxiway qui pourrait permettre de faire basculer le territoire avec 2 à 3 fois plus d'avions! Risques Le taxiway constitue un point de non-retour pour le Beauvaisis : il crée les conditions techniques d'une hausse durable du trafic, sans aucun garde-fou. Les élus ne pourront RIEN maitriser avec l'appat du gain de Bellova ((=EGIS, Bouygues) Aucun plafond de mouvements: un taxiway amène une augmentation des risques démesurés et de nuisances (bruits, pollution..) avec impact sur notre santé et biodiversité Aucune restriction d'usage. Imperméabilisation massive sans justification (38000m2). Augmentation future du trafic non évaluée. Demande au commissaire enquêteur Au vu de l'absence de démonstration du besoin, de l'absence d'alternatives, de la contradiction avec l'objectif affiché et du risque de bascule irréversible pour le territoire, le taxiway ne peut être autorisé en l'état. Je demande que le commissaire enquêteur exige du maître d'ouvrage les compléments indispensables avant toute conclusion. j'espère aussi compter sur le soutien de nos élus qui sont supposés protéger leur population. Arrêtons de parler de max 45000 mouvements annuels max, ils sont déjà là!

19	Réponse		2026-06-25 09:32:25	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous manifestez votre désaccord à propos de la création d'un nouveau taxi way sur l'aéroprot de Beauvais. D'après vous ce nouveau taxi Way cache une deuxième étape ultérioeure de développement du trafic. D'après ma compréhension du projet, il n'en est rien. Ce nouceau taxi way vise à améliorer la fluidité et la sécurité des roulages des avions au sol. Concrètement, le nouveau taxiways permettra de réduire les temps de roulage, d'améliorer la gestion du trafic, assurera une sécurité accrue grâce à la limitation des croisements et contribuera à la décarbonation. Je laisse l'exploitant compléter cette réponse si nécessaire. Nous prenons bonne note de vos observations qui feront l'objet d'une réponse globale pour chaque thème concerné par l'exploitant; ces réponses thématiques seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
20	Contribution	**Suite suite - Avis de l'autorité environnementale**	2026-06-25 20:26:00			Bonjour, Merci pour votre réponse ainsi que pour la prise en compte de cette observation. Je me permets toutefois d'apporter une nuance concernant le passage indiquant que cette situation serait « totalement indépendante » de la volonté de l'exploitant. En effet, si la loi relative à l'industrie verte permet désormais la mise en œuvre de consultations publiques parallélisées avant la publication de certains avis administratifs, elle ne crée pas pour autant une obligation de procéder ainsi. Le maître d'ouvrage conserve la possibilité d'adapter son calendrier et de différer l'ouverture de la consultation afin que l'ensemble des pièces, et notamment l'avis de l'Autorité environnementale, soient disponibles dès son lancement. Dans le cas présent, il apparaît donc que Bellova a fait le choix d'engager la consultation avant la publication de cet avis, plutôt que d'en différer l'ouverture de quelques semaines. Une telle option aurait permis au public de disposer de l'ensemble des éléments d'appréciation pendant toute la durée de la consultation et aurait également évité qu'une partie importante de celle-ci se déroule durant la période estivale. Au regard de l'importance que Bellova accorde, dans ses différents documents, à la qualité du dialogue avec le territoire, il est regrettable que cette possibilité n'ait pas été retenue. Je prends néanmoins bonne note de votre engagement à souligner les conséquences de cette situation dans la synthèse des observations et vous remercie de l'attention portée à ce point. Bien cordialement,
20	Réponse		2026-06-25 09:45:23	CE		Bonjour, Merci pour ce complément à votre contribution précédente. Je ne suis toutefois pas certain que le recul du début de cette consultation ait permis de disposer de tous les avis des organismes consultés (et en particulier celui de l'Autorité environnementale) dès le début de la consultation. Ces différents organismes restent maîtres des priorités données dans les réponses aux demandes d'avis. De plus, étant souvent fort sollicités, ils ont tendance à répondre en tenant compte des dates de démarrage des consultations publiques. L'Autoriité environnementale aurait alors, dans le cas présent, probablement retardé l'examen du projet de modernisation de l'aéroport de Paris- Beauvais . Bien cordialement
20	Réponse		2026-06-25 10:04:10	Pétitionnaire		Merci de votre contribution, Je me permets de compléter pour vous préciser que l'avis de l'AE IGEDD devrait paraitre et être donc à la disponibilité du public fin juillet, ce qui laissera 1,5 mois pour son analyse et réaction le cas échéant.
21	Contribution	**Mais où sont les impacts négatifs dans l'étude d'impact ???**	2026-06-25 10:04:36			L'étude d'impact omet de chiffrer le coût économique des conséquences négatives comme des nuisances sonores sur la santé publique (troubles du sommeil, maladies cardiovasculaires, baisse des performances scolaires des enfants survolés), évalué à des milliards d'euros chaque année en France par l'ADEME. Alors que l'exploitant va engranger les bénéfices des 440 millions d'euros d'investissements, ce sont les riverains et la Sécurité Sociale qui paieront le prix fort des impacts sanitaires de ce trafic aérien déchaîné. C'est inadmissible. STOP à cette extension d'aéroport. Mr Le Commisaire Enquêteur, vous êtes complice en laissant cette enquête publique portée sur une modernisation : c'est une extension ! Vous trompez la population.
21	Réponse		2026-06-25 10:03:42	CE		Bonjour, merci pour votre contribution. L'étude d'impact est menée selon la méthodologie et un contenu définis dans le code de l'environnement; ce n'est ni moi, ni l'exploitant qui en définit le contenu. L'exploitant s'est strictement tenu au contenu légalement défini. Par ailleurs, le titre de la consultation "Modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais" ne cherche pas à masquer le développement prévu dans le contrat de délégation de service public signé entre le SMABT (propriétaire du site) et la société BELLOVA. Simplement, cette consultation traite spécifiquement des opérations de modernisation intégrant à la fois, les besoins induits par 'l'augmentation du nombre de passagers depuis la précédente configuration de l'aéroport et les besoins à venir liés à l'objectif de développement prévu dans le contrat de délégation de service public. Bien cordialement
22	Contribution	**Enquête publique tronquée, on donne un chèque en blanc à l'exploitant**	2026-06-25 10:21:15			Je tiens à dénoncer le découpage profondément malhonnête de ce projet de concession. On nous demande aujourd'hui de donner notre avis sur une "Phase 1" (jusqu'en 2033) faussement sage, avec un blocage temporaire du trafic. Mais le rapport d'analyse des offres stipule noir sur blanc que la Phase 2 (2034-2053) est "modulable" et prévoit de monter jusqu'à 24 postes avions et 22 portes d'embarquement. C'est un chèque en blanc donné à l'exploitant ! Nous refusons d'être consultés sur la moitié d'un projet pour que le reste nous soit imposé en catimini après 2033. Nous exigeons une visibilité totale et démocratique sur l'ensemble des 30 ans de la concession. REFUS TOTAL DE CE PROJET délibérément flou sur sa phase de développement !
22	Réponse		2026-06-25 10:20:04	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous contestez la portée de cette consultation publique limitée au développement de l'aéroport à l'horizon 2033. Il se trouve que cette phase est la seule définie précisélment dans le contrat de délégation de service public signé entre le SMABT (SyndIcat mixte propriétaire du site et la Société BELLOVA) . Les éventuels développements ultérieurs mentionnés sont purement indicatifs à l'heure actuelle; ils devront être précisés le moment venu et faire l'objet d'une nouvelle étude environnementale, ainsi que d'une nouvelle consultation publique. L'éventuelle autorisation environnementale donnée par l'Etat à l'issue de cette consultation ne constitue donc, en aucun cas, un "chèque en blanc" donné à l'exploitant. Bien cordialement
23	Contribution	**Parodie de consultation : la manipulation par l'omission**	2026-06-25 10:31:25			Après une concertation en 2025 qui n'était rien d'autre qu'une mascarade, je dépose cette contribution pour dénoncer ce qu'il faut bien appeler une véritable parodie d'évaluation environnementale. Comment qualifier autrement une étude d'impact qui utilise des outils scientifiques de pointe pour calculer le bruit et la pollution, mais qui les fait tourner sur des données de trafic volontairement tronquées ? L'exploitant et le SMABT se retranchent derrière des graphiques parfaits et des seuils réglementaires respectés au millimètre. Mais ce que le dossier cache à peine, c'est que toutes ces courbes rassurantes s'arrêtent brutalement à l'horizon de la Phase 1 (2033). Qu'en est-il de la Phase 2, qui prévoit pourtant le véritable projet industriel avec une extension massive allant jusqu'à 24 postes avions et 22 portes d'embarquement ? Elle est passée sous silence sous prétexte que son développement est "modulable" et son trafic "inconnu". C'est une manipulation démocratique et méthodologique inacceptable. On demande aujourd'hui l'avis des riverains sur la base d'une photo truquée. Calculer la pollution de l'air autour de l'école de Tillé ou des communes limitrophes en omettant délibérément la phase d'extension maximale de l'aéroport est une profonde malhonnêteté intellectuelle. Une évaluation environnementale sincère doit évaluer le projet dans sa globalité maximale sur les 30 ans de la concession, et non anesthésier la population avec les chiffres "sages" des premières années. Je refuse de signer ce chèque en blanc qui sacrifie la santé publique et le climat sur l'autel d'intérêts financiers masqués. Je demande le rejet pur et simple de ce dossier biaisé à la racine.
23	Réponse		2026-06-25 10:30:28	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous contestez la portée de cette consultation publique limitée au développement de l'aéroport à l'horizon 2033. Il se trouve que cette phase est la seule définie précisélment dans le contrat de délégation de service public signé entre le SMABT (SyndIcat mixte propriétaire du site et la Société BELLOVA) . Les éventuels développements ultérieurs mentionnés sont purement indicatifs à l'heure actuelle; ils devront être précisés le moment venu et faire l'objet d'une nouvelle étude environnementale, ainsi que d'une nouvelle consultation publique. L'éventuelleautorisation environnementale donnée par l'Etat à l'issue de cette consultation ne constitue donc, en aucun cas, un "chèque en blanc" donné à l'exploitant. Bien cordialement

24	Contribution	**Le pojet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais n'est pas compatibles avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) ????**	2026-06-30 16:12:22			Bonjour Monsieur Ferte, J'ai lu les documents proposés à la consultation du public notamment celui nommé « DDAE pièces C2 et annexes ». Dans ce document, page 30, je relevé la phrase suivante : « les résultats de l'évaluation des émissions de GES projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais ne sont pas compatibles avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC). L'augmentation des trafics aériens provoqué par le projet est le principal facteur entraînant l'augmentation des émissions de GES. » Je ne vous cache pas ma surprise ! Jusque ici le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais a été présenté comme « une démarche responsable, sobre, avec un engagement fort en faveur de la décarbonation » (M.Martin directeur de Belova) , un élu du SMABT, M.Doridam, a même évoqué « un aéroport vert et exemplaire » et M.Pia, maire de Beauvais, a indiqué dans un chat du 09/03/2023 «L'aéroport de Beauvais devrait atteindre la neutralité carbone d'ici 2035». Je ne peux pas croire que ces personnalités importantes et responsables aient pu mentir. Qu'en pense le rapporteur public, cela ne mérite t'il pas une explication ? Avec le témoignage de mon plus profond respect. Christophe Desprez
24	Réponse		2026-06-30 16:08:17	CE		Bonjour Monsieur DESPREZ, Il semble que vous faites référence à deux évaluations des émissions de Gaz à effets de serre différentes : les émissions des installations et équipements au sol devant présenter à moyen terme une neutralité carbone d'ici 2035 et l'évaluation globale intégrant les émissions en vol . C'est ectte évaluation globale qui n'est pas compatible avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC). Je laisse l'exploitant compléter si besoin, ce résumé de la situation dans ce domaine.
25	Contribution	**Les trajectoires de moindre bruit seront elles (enfin) respectées ?**	2026-06-25 20:26:00			Depuis des années on nous serine que le principal problème de l'aéroport de Beauvais (si on fait abstraction de la pollution de l'air, de l'encombrement des routes, des émission de GES, de la multiplication des parkings illégaux, de la pollution lumineuse... j'en oublie) serait le non respect des trajectoires. Et les élus, d'appeler avec force et autorité au respect de ces trajectoires. Ces trajectoires ne sont toujours pas respectées. J'habite Guignecourt, pour autant que j'ai pu le comprendre hors des trajectoires, pourtant la commune est régulièrement et bruyamment survolée. Voici la réponse que j'ai obtenu suite à une plainte argumentée « Après vérification des données radar, Ce vol respecte la trajectoire conventionnelle publiée. (SID) ». A noter que j'avais documenté plusieurs vols, numéros, horaires, destination et provenance. Je pense que cela donne une idée de l'indifférence et du mépris dans le lequel sont tenus les population riveraines. Il est a craindre que, avec l'augmentation du trafic, ces trajectoires ne seront pas plus respectées que par le passé Avec le témoignage de mon plus profond respect. Christophe Desprez
25	Réponse		2026-06-25 11:09:10	CE		Bonjour Monsieur DESPREZ. Je vous remercie pour cette contribution dont j'ai pris bonne note. Vous évoquez la question du non repect de trajectoires de vol par un certain nombre d'avions survolant votre commune de Guignecourt. Ce problème a déjà été évoqué dans plusieures contributions. J'invite BELLOVA, l'exploitant actuel a vous faire une réponse circonstanciée et aussi précise que ppossible à propos du survol de votre commune de Guignecourt par un certain nombre d'avions. Par ailleurs, le thème de l'absence de respect des trajectoires (comme l'ensemble des autres thèmes abordés) fera l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. . Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
25	Réponse		2026-06-25 12:39:20	Pétitionnaire		Bonjour et merci de votre contribution. Les trajectoires sont en effet publiées par le Service de l'Information Aéronautique rattaché à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Les SID (Standard Instrument Departures) correspondent aux trajectoires normalisées de départ. Le suivi et le contrôle du respect des trajectoires est de la responsabilité du Service de la Navigation Aérienne (service de la Direction Générale de l'Aviation Civile). Je n'ai pas les références des vols récents auxquels vous faites référence mais il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisée (c'est-à-dire hors conditions météo ou sécurité) sur l'année 2025.
26	Contribution	**Parkings sauvages**	2026-06-25 11:53:59			La multiplication des parkings privés à Tillé et aux alentours contribue aux nuisances de l'aéroport : va et vient de voitures de 4h à 1h, bruit, incivilités et des voyageurs qui semblent prendre notre environnement pour un dépotoir. Certains de ces parkings, qui abritent parfois de très nombreux véhicules, semblent en plus bénéficier d'une certaine tolérance des pouvoirs publics puisqu'ils prospèrent apparemment sans contrôle. L'augmentation du trafic aéroportuaire encourage cette activité clandestine, y aura t'il des mesures pour limiter la prolifération ?
26	Réponse		2026-06-25 11:52:29	CE		Bonjour Monsieur DESPREZ. Je vous remercie pour cette contribution relative au sujet des parkings sauvages à l'intérieur de la Commune de TILLE et les conséquences pour les habitants. Ala lecture du dossier, j'en déduits que la principale mesure prévue consite à augmenter la capacité des parkings disponibles sur le site lui-même de l'aéroport qui passera de 6 430 places à 9 930 places, générant une capacité supplémentaire de 3 500 places. Ces nouvelles places seront principalement localisées sur les nouveaux parkings P5 (5 070 places) et P6 (1 530 places); une réorganisation complète et globale des parkings est également prévue à cette occasion. De plus, les mesures suivantes d'innovation et de développement durable sont également prévues : implantation d'ombrières sur plus de 6je8 400 m2, gestion durable des eaux pluviales (avec plus de 69 000 m2 de surfaces infiltrantes, respect des lois climat et résilience et paysagement avec intégration de végétation et création d'espaces plantés et ombragés. Je laisse l'exploitant compléter cette réponse si besoin. Bien cordialement Augustin FERTE
27	Contribution	**Fort risque sanitaire - Partie 2**	2026-06-25 13:02:35			Bonjour La réponse que m'a faite l'exploitant est très incomplète. Aussi, je vais donner ci-après compléter ma contribution. Comment le projet d'extension de l'aéroport peut-il être accordé alors que l'école primaire est à quelques centaines de mètres ? Pour affirmer qu'il n'y a pas de risque sanitaire, nous ne pouvons pas nous appuyer sur des données moyennées relatives à la qualité de l'air. En effet, même si les valeurs communiquées sont "aux normes", if faut avant tout relever les pics de pollution car ils présentent des risques pour la santé. L'exploitant doit donc nous communiquer le nombre de pics de pollution mois par mois pour 2025 et 2026, le niveau de ces pics et leur durée (données de la station de contrôle de l'air la plus proche de l'école) Pour info, voici les conclusions des nombreuses études menées par des experts : 1. Pas de seuil "sans danger"* : L'OMS et plusieurs études montrent qu'il n'existe pas de concentration en dessous de laquelle la pollution n'a aucun effet. Les effets santé sont même plus marqués aux faibles concentrations. 2. Effets à court terme des pics* : Une exposition courte mais intense aux PM2.5, NO2, SO2, O3 pendant un pic peut déclencher : - Irritation des voies respiratoires, toux, aggravation de l'asthme - Baisse de la fonction pulmonaire - Augmentation des hospitalisations et urgences respiratoires/cardiovasculaires le jour même ou dans les jours qui suivent - Pour les personnes à risque : enfants, personnes âgées, asthmatiques, cardiaques, femmes enceintes, l'impact est plus fort 3. Moyenne vs pics* : Les normes OMS/UE sont calculées sur 24h ou annuel. Mais ton corps réagit aux pics horaires. Un pic dePM2.5 >100 AQI augmente de 1.42 le risque d'exacerbation d'asthme le jour même. Donc même si la moyenne de l'année est OK, 10-20 jours de pics peuvent causer des dégâts, surtout cumulés sur des années. 4. Effets long terme* : L'exposition chronique, même à bas niveau, augmente le risque d'AVC, infarctus, BPCO, cancer du poumon, diabète, et même démence. En résumé : "Aux normes en moyenne" ≠ "sans risque", le nombre de pics et leur intensité (valeurs relevées et durée) sont des éléments à prendre en compte avant d'autoriser ce projet de 40% de croissance de l'activité de Paris-Beauvais.
27	Réponse		2026-06-25 13:00:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette seconde contribution qui vient compléter et préciser la première du 15 juin, concernant les risques sanitaires des établissements sensibles, proches de l'aéroport, et l'école de TILLE dans le cas présent. Afin d'affiner l'analyse des impacts sanitaires, vous souhaitez disposer des relevés des pics de pollution par mois pour 2025 et 2026. Vous rappelez ensuite les conclusions de différentes études sur les 4 thématiques suivantes : 1- Pas de seuil sans danger, 2 -Effets à court terme des Pics, 3 Impacts selon les moyennes et durées des pics; 4 Effets Long terme. Vous concluez sur la nécessité de prendre en compte le nombree de pics et leurs intensités dans les impacts de l'activité de l'aéroport. Je demande à l'exploitant de vous communiquer les données disponibles en matière de relevés de pics de pollution mensuels en 2025 et 2026. Bien cordialement Augustin FERTE
28	Contribution	**NON A + D'AVIONS + DE NUISANCES**	2026-06-25 20:26:00			Habitant la charmante commune d'Agnetz, nous subissons le survol des avions bien trop bas. Le développement de cet aéroport, ou de quelques autres, est contraire à la survie de la race humaine. Il faut repenser nos déplacements. Pollution de l'air, les documents communiqués dans l'enquête publique le prouvent d'eux mêmes, le développement de l'aéroport ne va pas arranger les choses. Le couvre-feu de 00h-5h00 est insuffisant, dormir moins de 6 à 7h00 par nuit peut avoir des effets sur la santé (source ARS). Je défis quiconque de rester endormi pendant le survol d'un avion au dessus d'Agnetz. Quant aux réponses que vous faites, j'ai lu d'autres contributions, vous le commissaire et vous l'éditeur, reflètent bien le peu de considération que vous avez pour les habitants de l'agglomération qui subissent cet aéroport.

28	Réponse		2026-06-25 13:15:28	CE		Bonjour Monsieur, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous abordez les impacts du survol des avions au dessus de communes un peu éloignées, telles qu'AGNETZ. Vous soulignez, en particulier, l'impact en mlatière de bruit la nuit (en dehors des périodes de couvre feu). J(attire votre attention sur le fait que ce couvre feu est très majoritairement étendu dans la réalité d'une heure en soirée (à partir de 23h00) et en début de jounrée (jusqu'à 6h00 et non 5h00, comme prévu dans les heures limites du couvre feu officiel). Ce thème lié à l'application du couvre feu abordé dans plusieurs contributions et avec des préocupations tout à fait légitimes des habitants, fera l'objet d'une réponse globale par l'exploitant, publiée sur le site de la consultation. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 à la salle des Fêtes de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
29	Contribution	**Projet aéroport Beauvais**	2026-06-25 13:22:23			Je suis contre l agrandissement
29	Réponse		2026-06-25 13:21:51	CE		Bonjour, Je voius remercie pour votre contribution. Bien cordialement Augustin FERTE
30	Contribution	**Avis défarovable au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais**	2026-06-25 13:45:09			Je souhaite exprimer mon opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais pour des raisons environnementales et de santé publique. Tout d'abord, l'augmentation du trafic aérien induite par ce projet entraînerait une hausse des émissions de gaz à effet de serre. Dans le contexte actuel de lutte contre le changement climatique et des engagements nationaux et internationaux visant à réduire les émissions de carbone, il apparaît contradictoire de favoriser le développement d'une activité fortement émettrice de CO_2. Par ailleurs, l'extension de l'aéroport risque d'aggraver les nuisances sonores subies par les riverains. Le bruit des avions est reconnu comme un facteur de dégradation de la qualité de vie et peut avoir des conséquences importantes sur la santé : troubles du sommeil, stress chronique, difficultés de concentration, augmentation des risques cardiovasculaires et atteinte au bien-être général. L'augmentation du trafic aérien s'accompagnerait également d'une hausse de la pollution atmosphérique locale liée aux avions, aux véhicules de desserte et aux activités aéroportuaires. Cette pollution contribue à l'apparition ou à l'aggravation de pathologies respiratoires et cardiovasculaires, notamment chez les populations les plus vulnérables telles que les enfants, les personnes âgées et les personnes souffrant déjà de maladies chroniques. Enfin, ce projet pourrait accentuer l'artificialisation des sols et les atteintes à la biodiversité locale, alors que la préservation des espaces naturels constitue aujourd'hui un enjeu majeur pour la résilience des territoires face aux changements climatiques. Au regard de ces éléments, je considère que les impacts environnementaux et sanitaires de ce projet sont insuffisamment justifiés au regard des bénéfices attendus. Je demande donc que ce projet d'agrandissement soit reconsidéré et qu'une priorité soit donnée à des solutions de mobilité plus durables et moins nuisibles pour les populations et l'environnement. En outre, les épisodes de chaleur extrême observés ces dernières années, y compris actuellement, illustrent de manière concrète les effets du réchauffement climatique sur notre quotidien. Face à cette réalité, il apparaît nécessaire que les décisions publiques contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre plutôt qu'à leur augmentation. Le développement du trafic aérien va à l'encontre de cet objectif et risque d'aggraver une situation dont les conséquences seront supportées en premier lieu par les générations futures. Chacun devrait pouvoir bénéficier du droit fondamental à vivre dans un environnement sain, équilibré et respectueux de la santé. Ce droit, reconnu par la Charte de l'environnement intégrée à la Constitution française, implique une responsabilité collective de préserver les ressources naturelles, le climat et la qualité de vie des générations présentes et futures. À ce titre, l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais apparaît difficilement compatible avec les exigences de protection de l'environnement et de justice intergénérationnelle.
30	Réponse		2026-06-25 13:43:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribuion par laquelle vous manifestez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Pairs- Beauvais pour des raisons environnementales et de santé publique. Vous citez, notamment, les impacts en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de nuisances sonores, de pollution atmosphérique locale, d'artificialisation des sols et d'atteintes à la Bio diversité. Vous concluez en rappellant que les impacts environnementaux et sanitaires sont injustifiés par arpport aux bénfices attendus et vous préonisez de donner la priorité aux mobilités plus durables.J'ai pris bonne note de vos observations. L'ensemble des thèmes que vous abordez feront l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. . Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
31	Contribution	**Aéroport de Beauvais**	2026-06-25 13:55:38			Je serai à la réunion.
31	Réponse		2026-06-25 13:46:06	CE		Merci pour votre réponse et pour votre participation à la réunion publique de ce jour. Bien cordialement Augustin FERTE
32	Contribution	**Contre les travaux "de modernisation de l'aéroport de Beauvais"**				Alors que notre pays connait une canicule historique menaçant la santé publique, la biodiversité et les productions agricoles il est plus urgent que jamais de mettre en place des politiques climatiques responsables partout, visant à réduire fortement les émissions de Gaz à effet de serre. Or ce projet n'est pas compatible avec de telles politiques de prévention en matière climatique. La pièce C2 (Annexes de l'étude d'impact) du Dossier de demande d'autorisation environnementale précise ainsi en sa page 68/656 que "... les résultats de l'évaluation des émissions de GES projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais ne sont pas compatibles avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC). L'augmentation des trafics aériens provoqué par le projet est le principal facteur entrainant l'augmentation des émissions de GES ." On ne saurait être plus clair ! Le projet présenté va faire augmenter le traffic aérien et les émissions de GES et ne pourra pas respecter les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone. J'en appelle donc à votre sens de la responsabilité vis à vis des générations présentes et futures pour émettre un avis clairement négatif sur ce projet aux conséquences délétères. Bien à vous.
32	Réponse		2026-06-25 14:08:39	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous manifestez votre désaccord à propos du projet de modernisation l'aéroport de Paris -Beauvais. Vous soulignez, en particulier les impacts en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Nous prenons bonne note de vos observations qui feront l'objet d'une réponse globale pour chaque thème abordé par l'exploitant; Ces réponses thématiquess seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
33	Contribution	**Renoncement à un projet d'agrandissement et de développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé**	2026-06-25 14:31:50			Madame, Monsieur, je souhaite exprimer ma ferme opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Résidant à Agnetz et finalement relativement proche de l'aéroport de Beauvais-Tillé, notre famille subit déjà depuis plusieurs années les conséquences de son activité. Les nuisances sonores liées au trafic aérien au décollage comme à l'atterrissage sont devenues particulièrement difficiles à supporter. En effet, de nombreux aéronefs passent à basse altitude au-dessus de notre village à partir de 590 ft pour les plus rasants, visualisés sur l'application flightradar24. Inacceptable. Ces nuisances sonores affectent notre qualité de vie, perturbent notre sommeil et engendrent un stress quotidien sur une amplitude horaires de 6 H à 23h, 7/7 jours, avec un débordement pouvant atteindre 00h00. Pour information complémentaire, Nous sommes, également, impactés par les aéronefs qui décollent très tôt, à partir de 4 heures du matin de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle en direction des pays nordiques. Nous sommes malheureusement sur la trajectoire, mais bien évidemment, notre préoccupation concerne précisément le développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé lorsque l'on connaît l'objectif du groupe Bellova de devenir le troisième aéroport parisien. Une aberration... À ces nuisances s'ajoute une pollution atmosphérique préoccupante. Les émissions générées par le trafic aérien contribuent à la dégradation de la qualité de l'air et représentent un risque reconnu pour la santé des riverains, notamment pour les personnes les plus vulnérables, comme les enfants, les personnes âgées ou celles souffrant de maladies respiratoires. Par ailleurs, l'augmentation de l'activité aéroportuaire aurait également un impact environnemental important, en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préservation de notre environnement. Aussi, il est important de prendre en compte l'augmentation de la circulation routière en corrélation avec l'activité de cet aéroport trop souvent oubliée. Je souhaite également attirer votre attention sur les conséquences économiques pour les habitants. Les nuisances permanentes entraînent une dépréciation de la valeur de nos biens immobiliers, ce qui pénalise injustement les riverains qui ont investi dans leur logement. Dans ces conditions, il me paraît inacceptable d'envisager un agrandissement de l'aéroport alors que les difficultés actuelles ne sont déjà pas suffisamment prises en compte. Il est indispensable de privilégier la protection de la santé des habitants, de leur cadre de vie et de l'environnement. En conséquence, je vous demande de renoncer à ce projet d'extension et de mettre en œuvre des mesures efficaces pour réduire les nuisances déjà existantes. Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette contribution et vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

33	Réponse		2026-06-25 14:31:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribuion par laquelle vous manifestez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Pairs- Beauvais en raison des impacts en matière de nuisances sonores, de pollution atmosphérique locale, d'émissions de gaz à effet de serre, de circulation routière et de dépréciation de la valeur des biens immobiliers. Vous concluez en rappellant que la priorité doit être donnée à la protection de la santé des habitants, au cadre de vie et à l'environnement. .J'ai pris bonne note de vos observations. L'ensemble des thèmes que vous abordez feront l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. . Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
34	Contribution	**augmentation des nuisances et environnement**	2026-06-25 14:45:14			Les modifications qui veulent être apportées à l'aéroport de Beauvais ne sont ni plus ni moins qu'un agrandissement visant à augmenter le trafic aériens. Il n'y aura pas de retomber économique car les touristes n'utilisent cet aéroport qu'à défaut de celui de Roissy. Quant bien même, l'aéroport de Beauvais bénéficient d'un couvre feux peu respecté déjà alors qu'est ce que cela va donner avec une augmentation du trafic. A l'heure où notre planète nous envois les signaux sur l'importance de préserver notre environnement on envisage un projet comme celui la ! Aucune conséquence ? Observer les toitures des maisons survolées par les avions (Milly sur thérain etc.) ainsi que les pelouses …
34	Réponse		2026-06-25 14:44:38	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribuion par laquelle vous manifestez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Pairs- Beauvais. Vous motivez votre opposition par l'utilisation locale limitée de cet aéroport ainsi qu'en raison des impacts sur la qualité de l'air et le respect limité du couvre feu. J'ai pris bonne note de vos observations. L'ensemble des thèmes que vous abordez feront l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. . Dans l'immédiat je vous invite à participer à la première réunion publique du 25 juin à 18h30 en marie de TILLE au cours de laquelle les experts vous présenteront le contenu des études suivi d'un temps d'échange
35	Contribution	**Extension = augmentation des nuisances**				Contre l'extension de l'aéroport Beauvais Tillé pour éviter encore une augmentation du bruit car davantage de vols signifie plus de nuisances sonores pour les riverains en journée ou pouvant perturber notre sommeil et notre qualité de vie au quotidien. Un couvre-feu entre minuit et 5h du matin est déjà une contrainte subie par beaucoup de personnes. Trouvez vous raisonnable que les riverains ne puissent dormir que 5h par nuit, soient dérangés lorsqu'ils sont dans leur jardin ou même à l'heure des repas juste pour multiplier les vols et les destinations pour concurrencer les aéroports de Paris. Voilà ce que l'on vit au quotidien à BONLIER. On voit aujourd'hui le résultat du développement des aéroports parisiens et des conséquences des habitations environnantes parfois devenues des villages fantômes : est-ce cela notre avenir ? Ce vers quoi tendent nos élus s'associant à l'exploitant de l'aéroport ? Ryanair a également une flotte d'avion vieillissante qui font beaucoup de bruit. Privilegier l'électrique au sol c'est bien mais veiller à moins de nuisances au dessus de nos têtes c'est mieux. Le volume actuel cause déjà suffisamment de nuisances à prendre en considération sur ce projet (bruits diurnes ou nocturnes, parking sauvage, circulation et pollution impactant notre santé, nos arbres reçoivent des particules noires qui les condamnent à mourir). Si elles détruisent nos arbres, quelles conséquences ont-elles sur notre santé ? L'enjeu économique ne devrait pas primer sur La qualité de vie des riverains qui est aussi un paramètre essentiel à prendre en compte.
35	Réponse		2026-06-30 16:14:52	CE		Bonjour, Merci pour cette contribution. Vous soulignez notamment le bruit occasionné par le vol des avions (décollage et atterrissage). De nombreux éléments d'évaluation des impacts en termes de bruit figurent dans l'étude d'impact (pièce C1 et annexe C2). Les deux principales compagnies ont engagé un renouvellement de leur flotte (sur la période 2027-2033 pour Ryaner) qui limite les nuisances à long terme, malgré l'accroissement du trafic. . Vous abordez également de façon plus générale, l'impact du projet sur la santé humaine. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation.
36	Contribution	**Un Taxi-Way permet l'augmentation du trafic ! Assez de langue de bois !**	2026-06-30 20:26:00			Bonjour M.Ferté, J'ai lu votre réponse à la contribution de M.Lebleu qui s'inquiète de la création d'un « taxi way ». En voici un extrait : «Ce nouveau taxi way vise à améliorer la fluidité et la sécurité des roulages des avions au sol. Concrètement, le nouveau taxiways permettra de réduire les temps de roulage, d'améliorer la gestion du trafic, assurera une sécurité accrue grâce à la limitation des croisements et contribuera à la décarbonation. ». Je vous invite à vous renseigner sur le projet, cela vous permettra d'apporter quelques nuances à vos réponses, qui pour le moment ne font que reprendre les éléments de langage des promoteurs de cet aéroport. Certes un taxi way apporte les améliorations que vous évoquez mais c'est surtout un levier indispensable à l'augmentation du trafic. Je pense que nous sommes un certains nombre à ne plus supporter cette communication fallacieuse et votre réponse contribue à semer le doute quand à votre objectivité. Respectueusement. C.Desprez
36	Réponse		2026-06-30 16:57:03	CE		Bonjour Monsieur DESPREZ Les études présentées dans le dossier de la consultation et en particulier l'étude d'impact environnementale se placent dans la perspective d'une limitation du développement à un maximum de 45 000 mouvements par an. Les nouveaux équipements tels que le Taxiway s'inscrivent dans ce cadre qu'il ne m'appartient pas de remttre en cause. L'objet de l'éude d'impact environnementale (objet de la présente consultation) est d'évaluer les impacts sur la santé humaine, sur la bio diversité et plus généralement sur l'environnement. Les conclusions de la consultation auront pour objet d'évaluer la qualité ét la pertiinence de ces études en toute objectivité. Il parait donc délicat de contester mon objectivité à ce stade de la consultation.
37	Contribution	**Suite x3 - Avis de l'autorité environnementale**	2026-06-30 17:12:11			Bonjour, Merci pour vos réponses. Les échanges qui précèdent permettent ainsi d'acter ensemble que l'ouverture de la consultation avant la publication de l'avis de l'Autorité environnementale relève bien d'un choix de calendrier du maître d'ouvrage rendu possible par le nouveau cadre réglementaire, et non d'une obligation procédurale. Nous prenons également note de l'indication selon laquelle l'avis de l'Autorité environnementale devrait être rendu public à la fin du mois de juillet. Si tel est le cas, le public ne disposera donc que d'une partie de la période de consultation pour prendre connaissance de cet avis indépendant, pourtant essentiel à l'appréciation des enjeux environnementaux du projet et à l'analyse critique de l'étude d'impact. Cette situation apparaît d'autant plus regrettable qu'une part importante de cette période résiduelle correspondra à la période estivale, traditionnellement moins favorable à la participation du public. Bien cordialement,
37	Réponse		2026-06-30 17:11:18	CE		Bonjour, Comme je vous l'indiquais dans ma précédente réponse, le fait d'intégrer les avis des servcies et personnes publiques consultés tout au long de la consultation ne relève pas d'une décision du pétitionnaire mais de l'apllication de la Loi Industrie verte qui instaure ces consultations parallélisées. De ce fait, la Direction départementale des Territoires de l'Oise (DDT de l'Oise) a saisi l'autorité environnementale dès le début de la consultation. Le calendrier de la consultation (du 15 juin au 15 septembre)a été arrêté par la Préfecture de l'Oise. Comme vous l'indiquez, il vous restera un mois et demi pour analyser l'avis de l'autorité environnementale; pour information, ce délai aurait été d'un mois dans une enquête publique "classique" qui se pratiquait avant l'instauration de ces nouvelles consultations parallélisées.

38	Contribution	**Un projet assassin**	2026-06-30 20:26:00			Outre le fait que les avions passent de plus en plus souvent au-dessus des habitations, causant une nuisance sonore très importante, d'autant plus lorsque les fenêtres sont ouvertes la nuit l'été, je suis désespérée de constater qu'alors que nous frôlons les 41 degrés à Beauvais, que le climat s'emballe, que les allergies se multiplient face à la pollution, des projets tels que cet agrandissement existent encore. Quelle planète voulons-nous laisser aux générations futures ? Il est temps d'arrêter de marcher sur la tête et de réellement se pencher sur l'avenir, et pas uniquement sur votre profit. Par ailleurs, il est absolument inacceptable que de l'argent public serve à permettre le développement de cet aéroport. Mais cela, Beauvais en a l'habitude, comme en témoigne le pont qui nous a coûté une fortune et qui bénéficie à Massey-Ferguson, qui ne se gêne pas pour licencier. Vous faites partie d'un monde que l'on voudrait voir disparaître.
38	Réponse		2026-06-30 17:24:53	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution Votre observation résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. Je me permets juste au stade de cette consultation de repositionner votre dire à propos du fait que "les avions passent de plus en plus souvent au-dessus des habitations". les trajectoires des avions sont définies et controlées par la DGAC qui n'octroye des modifications très ponctuelles uniquement pour des motifs de sécurité et de phénimènes météo. Par ailleurs, la croissance du nombre de mouvements est volontairement limitée à 45 000 mouvements par an, conformément à l'objectif convenu avec le SMABT. L'objet de l'éude d'impact environnementale (objet de la présente consultation) est d'évaluer les impacts sur la santé humaine, sur la bio diversité et plus généralement sur l'environnement.
39	Contribution	**Tout mon soutien pour ce beau projet !**	2026-06-30 20:26:00			Je me réjouis par avance de ce beau projet qui viendra significativement améliorer l'expérience usager à l'aeroport, qui sera un vrai moteur pour l'emploi local, et qui à coup sûr mettera en valeur notre patrimoine régional ! Tous mes encouragements adressés à l'équipe de l'aeroport Paris Beauvais pour mener ce beau projet à bout !
39	Réponse		2026-06-30 17:31:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet., justifiée par les impacts positifs sur l'emploi et sur la valorisation du patrimoine régional.
40	Contribution	**L'aéroport doit être agrandi**	2026-06-30 20:26:00			Le confort n'est pas au rendez vous L'aéroport doit être agrandi pour accueillir plus de passagers et proposer plus de destinations !! Il faut miser sur le tourisme pour contrer la crise
40	Réponse		2026-06-30 17:41:08	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par l'amélioration de l'accueil des usagers, la diversification des destinations et le développement du tourisme
41	Contribution	**NON A + D AVIONS ET DE NUISANCES !!!**	2026-06-30 20:26:00			NON NON NON ET NON à l'augmentation du trafic aérien. DEJA TROP DE NUISANCES et UNE POLLUTION ATMOSPHERIQUE PREOCCUPANTE !!!
41	Réponse		2026-06-30 17:46:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Les différents thèmes que vous abordez liés aux nuisances et à la pollution atmosphérique feront l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
42	Contribution	**Un projet pour le developpement local**	2026-07-01 20:26:00			Le nouveau projet de modernisation de l'aéroport, permettra de conjuguer attractivité et responsabilité sociale, au service de l'intérêt général . Sans étendre son emprise foncière, l'aéroport s'engage à transformer ses infrastructures existantes et à les valoriser, tout en restant ancré dans nos réalités locales. Les voyageurs au départ de Beauvais profiteront d'une expérience plus fluide, plus agréable et plus durable. Tout le monde sera mieux accueilli, et cela accompagnera également la dynamique du territoire. A ce titre, et en tant qu'acteur économique employant des salariés recrutés localement, il est primordial d'associer un développement durable et raisonné de l'aéroport, engagements pris dans ce projet de modernisation.
42	Réponse		2026-07-01 08:44:28	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par l'amélioration de l'accueil des usagers et un développement durable et raisonné.
43	Contribution	**Augmentation des nuisances et impact environnemental**	2026-07-01 20:26:00			Nous ne sommes pas favorables à une augmentation du trafic aérien depuis Beauvais. Nous habitons Agnetz et trouvons que le trafic est déjà plus intense et crée déjà trop de nuisance.
43	Réponse		2026-07-01 08:50:15	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Le thème des nuisances que vous abordez fera l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
44	Contribution	**Développement du territoire**	2026-07-01 20:26:00			Merci à Bellova de participer au dynamisme du territoire avec ce projet. De nombreux emplois sont créés, c'est une richesse pour l'attractivité de la région et sa croissance économique.
44	Réponse		2026-07-01 08:55:29	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par les impacts positifs sur l'emploi et sur le dynamisme et l'attractivité du territoire.
45	Contribution	**Nuisances sonores à 30 km**	2026-07-01 20:26:00			Bonjour, J'habite à 30 km à vol d'oiseau de l'aéroport de Tillé. Je suis sur un couloir aérien BVA Londres où Dublin d'après Flight Radar. Le trafic aérien est déjà très dense De plus en plus d'avions volent bas. Certains appareils sont très bruyants même en volant très haut. Ce bruit est accentué la nuit. J'estime avoir un droit au silence surtout que j'ai choisi la campagne pour cela. Je suis totalement opposé à une extension. Il y a d'autres solutions comme le train pour voyager et transporter le fret. Cordialement Isabelle
45	Réponse		2026-07-01 09:04:42	CE		Bonjour, Merci pour cette contribution. Vous soulignez notamment le bruit occasionné par le vol des avions (décollage et atterrissage). De nombreux éléments d'évaluation des impacts en termes de bruit figurent dans l'étude d'impact (pièce C1)et .C2). Les deux principales compagnies ont engagé un renouvellement de leur flotte (sur la période 2027-2033 pour Ryaner) qui limite les nuisances à long terme, malgré l'accroissement du trafic. .Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
46	Contribution	**Suite x4 - Avis de l'Autorité Environnementale**	2026-07-01 20:26:00			Lors de la réunion publique, vous avez indiqué que la consultation avait été volontairement ouverte à la mi-juin afin qu'elle ne s'achève pas pendant la période estivale, ce calendrier ayant été arrêté avec les services de l'État. Je cite M. Poncin : " ' 15 '. Je comprends cette volonté de préserver de bonnes conditions de participation du public. En revanche, cette réponse soulève une nouvelle interrogation sur le déroulement de la procédure, en lien avec les précédentes questions que j'ai soulevées concernant la date de saisine de l'Autorité environnementale. En effet, si le calendrier de la consultation a été volontairement décalé pour des raisons d'organisation et non par la nécessité d'attendre la finalisation du dossier, pourquoi l'étude d'impact n'a-t-elle été transmise à l'Autorité environnementale qu'à la fin du mois de mai, conduisant à ce que son avis ne soit disponible qu'en cours de consultation ? La possibilité d'une transmission plus précoce de l'étude d'impact à l'Autorité environnementale, afin que son avis puisse être rendu plus tôt au cours de la procédure de consultation, a-t-elle été étudiée ? Si cela n'était pas possible, pourriez-vous en préciser les raisons ? *C'est un calendrier que nous avons travaille avec la préfecture. En fait nous fait en sorte justement de la démarrer encore mi-juin **pour ne pas qu elle s'arrete en plein milieu de l ete** et de façon a preserver 15 jours de part et d autre de la consultation*
46	Réponse		2026-07-01 09:30:39	CE	20260701_093153-20260617_184544-accuse-de-reception-cle014137-2pdf.pdf	Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous demandez des précisions à propos de la date de demande de l'avis de l'Autorité environnementale. .Cet avis a été sollicité par la DDT 60 en date du 26 mai auprès de l'IGEDD (Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable).. A ce jour, je n'ai pas connaissance de la rate précise de la éponse de l'Autorité environnementale qui sera déposée sur le site de la consultation dès réception.
47	Contribution	**Défavorable / aéroport Tillé**	2026-07-01 20:26:00			L'augmentation du trafic va susciter des nuisances pour les riverains mais aussi pour tout le territoire : pollution, augmentation du trafic routier, nuisances sonores à des horaires où l'on devrait pouvoir dormir sans gêne (déjà les vrombissement après 22h30 sont une gêne et j'habite à 5km de l'aéroport). Le développement de l'aéroport va également susciter une augmentation de l'insécurité (cf au tribunal de Beauvais la bonne d'affaires en lien avec l'aéroport). Le territoire n'a rien à y gagner. Il sera même dans cette hypothèse moins qualitatif, moins attrayant voir même va connaître le départ de certaines catégories sociales.

47	Réponse		2026-07-01 10:22:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution Votre observation résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Vous y abordez notamment les thèmes des nuisances sonores, de la pollution, de l'augmentation du trafic routier et de l'inscurité. Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
48	Contribution	**Non pas plus d' avion STOP**	2026-07-01 20:26:00			Pensez aux riverains, pensez aux enfants qui vivent sous ses couloirs aériens. Venez voir la couleur de nos toits . Venez passer des soirées d' été sur une terrasse avec ces nuisances sonores. Venez dormir l' été les fenêtres ouvertes Nous sommes un petit village à seulement 10 kms de l aéroport, Milly sur Therain et malheureusement sous les couloirs. Les avions passent seulement à 550m au-dessus de nos têtes. En dessous il y a une école, un centre aéré, des maisons avec jardin et tout ça bien avant l'aéroport . mais nos politiques s'en moquent, aucune action pour éviter de survoler les villages , les avions vont au plus court et volent bas . On respire des cochonneries. On mange nos légumes donc des cochonneries On nous dit c est bon pour le développement ! Ah oui on voit le résultat Beauvais est drôlement bien développé, le centre ville se meurt , il n'y a aucun touriste qui vient faire vivre nos commerces. Regardez aussi les transports en commun depuis Beauvais , pas de développement pour la ligne Beauvais paris . Pas de piste cyclable depuis nos villages pour rejoindre beauvais. Les camions continuent de traverser nos village. Là aussi rien n'est fait ,et cela va empirer .encore plus de camions avec Amazon, plus de voiture avec l' agrandissement de l'aéroport. Une catastrophe pour les riverains. Et regardez cette canicule ah oui mince on devrait peut être ralentir ! Mais non on va droit dans le mur Mais pensez un peu à cet avenir et arrêtez de réfléchir en dollars !
48	Réponse		2026-07-01 10:30:04	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution Votre observation résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Vous y abordez notamment les thèmes des nuisances sonores, des trajectoires utilisées par les avions, de la pollution, des impacts pour la santé humaine et en matière de développement économique. Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. . Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
49	Contribution	**100% oui à la modernisation !!!**	2026-07-01 20:26:00			L'aéroport de Beauvais mérite sa modernisation et son embellissement, à la hauteur de l'expérience qu'il souhaite offrir à ses passagers : un meilleur accueil, des infrastructures plus modernes et un plus grand confort. L'augmentation du nombre de passagers témoigne d'un véritable besoin de mobilité. Grâce à l'aéroport, ce sont des familles qui peuvent se retrouver plus facilement, des étudiants qui peuvent partir se former tout en gardant un lien avec leurs proches, et de nombreux voyageurs qui peuvent accéder à des destinations parfois peu ou pas desservies depuis d'autres aéroports. L'aéroport est également un moteur pour notre territoire. Il génère des emplois, soutient l'économie locale et renforce l'attractivité de notre région. Sa modernisation permettra d'accompagner son développement tout en améliorant les conditions d'accueil des voyageurs. Un aéroport ce n'est pas seulement un lieu de transit : c'est une plateforme qui favorise les échanges, rapproche les personnes et crée des opportunités économiques. C'est pourquoi je suis complètement favorable à ce projet, qui représente un investissement indispensable pour l'avenir de notre territoire !
49	Réponse		2026-07-01 10:36:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par le meilleur accueil des voyageurs et par la contribution au dynamisme du territoire et au développement du tourisme.
50	Contribution	**Non , non**	2026-07-01 20:26:00			Nous nous souvenons de ce joli aéroport de notre enfance. Aujourd'hui nous subissons le bruit, la pollution, le non respect des horaires La Santé de nos enfants et petits enfants est importante sans oublier tous les habitants concernés par tous ces désagréments
50	Réponse		2026-07-01 10:43:39	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Vous y abordez notamment les thèmes des nuisances sonores, de la pollution, des impacts pour la santé humaine. Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. . Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
51	Contribution	**Les avions au dessus de Saint Sulpice**	2026-07-01 10:55:33			J'habite à Saint Sulpice dans l'Oise. Cette commune n'est pas dans le couloir de passage des avions théoriquement. Depuis une année environ nous avons de plus en plus d'avions qui passent au dessus de notre maison.
51	Réponse		2026-07-01 10:54:45	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous abordez le sujet du respect des couloirs aérien et des trajectoires. Le dossier de la consultation publique comporte des réponses sur ce thème. J'invite, en conséqeunce, l'exploitant à vous indiquer les références des pages abordant ce sujet. Par ailleurs, ce thème fera l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
52	Contribution	**NON**	2026-07-01 20:26:00			Bonjour, L'agrandissement de cet aéroport est sans fondement et nuisible. Peu importent la contestation des riverains, la pollution que la multiplication des avions engendre. On ne nous écoutera pas. Seuls les intêrets de certains prévalent , au détriment de l'intêret de la majorité (habitants). J'habite à La Neuville en Hez. Les avions volent parfois très très bas, le bruit récurrent. En ces temps où l'on parle canicule, danger pour la terre, expliquez-moi pourquoi 'favoriser' l'avion au détriment de transports publics certes coûteux en infrastructure mais au combien plus propres à long terme!
52	Réponse		2026-07-01 11:02:27	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Vous y abordez notamment le thème des nuisances sonores et vous suggérez de privilégier les transports publics terrestres. Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. . Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pd
53	Contribution	**La destruction des écosystèmes**	2026-07-01 11:23:44			Le passage plus fréquent des avions va entraîné la destruction des écosystèmes qui entoure l'aéroport actuel. Quoi quand dise les autorités le bruit va déranger la faune et donc va perturbé toute la chaîne alimentaire.. Sans compter les humains qui vont subir les bruits la pollution due aux avions mais aussi des transports terrestres pour acheminer les voyageurs au terminal.... Les eaux pluviales vont donc être plus chargées des résidus pétrolier et métaux lourds qui vont venir polluer les eaux souterraines et perturber la flore..... Donc a quoi bon accroître lorsque l'on doit restreindre les émission de gef ??
53	Réponse		2026-07-01 11:22:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous abordez plusieurs sujets concernant les impacts environnementaux résultants du bruit, des effets sur les eaux pluviales et des émissions de Gaz à effet de serre. Vous abordez également les impacts sur la santé humaine, induits par le trafic aérien et par les transports terrestres. L'étude d'impacts (pièce C1 et C2) comporte de nombreuses analyses et réponses sur ces sujets environnementaux. Par ailleurs, ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
54	Contribution	**Pour l'agrandissement de l'aéroport**	2026-07-01 20:26:00			Je suis habitante de tillé et je suis venue y vivre en connaissance de cause, et pour moi me rendre à pied à l'aéroport pour mes week-ends en famille est un réel luxe. Merci Bellova pour cela. Et j'ai hâte de trouver un aéroport plus aéré pour les passagers
54	Réponse		2026-07-01 11:27:25	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par le meilleur accueil des voyageurs et par la contribution au développement du tourisme.
55	Contribution	**Les avions devant les fenêtres**	2026-07-01 20:26:00			Bonjour, mon fils de 4 ans est fan des avions et se réjouit chaque jour en voyant les avions devant nos fenêtres. Mon fils ne parle que de devenir pilote et veut absolument un avion dans la cour ! Les avions sont une source de bonheur pour lui.
55	Réponse		2026-07-01 11:35:55	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par l'attrait de cette iinfrastricture, notamment pour votre fils.
56	Contribution	**Superbe l aéroport**				Très bien cette aéroport nous avons été aussitôt pris en charge pour tout très bonne accueil du personnels Enfin nous préférons amplement cette aéroport
56	Réponse		2026-07-01 11:38:32	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par l'amélioration de l'accueil des voyageurs.

57	Contribution	**Où est passé le commissaire enquêteur?**	2026-07-02 17:15:09			Je me suis présenté à la mairie de Tillé pour rencontrer Monsieur le commissaire enquêteur le 30 juin 2026 et j'ai trouvé porte close. Plusieurs personnes comme moi se sont déplacées pour rien ! C'est quoi ce bazard ? Quand aux réponses aux personnes dans la concertation, c'est : "circulez , il n'y a rien à voir" Bellova n'aime pas la contradiction et c'est une enquête sous emprise. Cherchez l'érreur !
57	Réponse		2026-07-02 17:14:05	CE		Bonjour, Un contre temps m'a, malheureusement contraint à ne pas me rendre à la permanence prévue en mairie de TILLE ce mardi 30 juin. Je présente toutes mes sincères excuses aux 3 personnes qui se sont déplacées pour me rencontrer. En accord avec la Mairie de TILLE et avec la société BELLOVA, une permanence de substitution est programmée le lundi 27 juillet de 15h00 à 18h00. Vous aurez, ainsi la possibilité de me rencontrer, soit à la permanence du samedi 18 juillet de 9h00 à 12h00, soit à celle repropgrammée le 27 juillet. Je vous renouvelle mes sincères excuses pour ce désagrément. Une publicité identique à celle préalable à la consultattion est en cours d'organisation, avec insertons presse et affichage
58	Contribution	**Stop au développement non contrôlée de l'aéroport**	2026-07-02 17:17:05			Je réside au Mont Saint-Adrien depuis plus de 40 ans et avons choisi ce village pour le calme et sa localisation près de la nature. Depuis notre retraite, nous essayons de profiter au maximum de l'environnement campagnard. Mais, malheureusement, fepuis plus de 4 ans, nous subissons des nuisances de plus en plus marquées * nuisances sonores car beaucoup d'avions survolent notre maison, parfois même à basse altitude (moins de 3000 pieds) * pollution de l'air (la station de mesure qui avait été installée au Mont a donné des taux de pollution supérieurs aux normes / datas consultables sur le site de la mairie) Si l'activité continue de se développer, les nuisances ne feront que croître. Donc il est vital de plafonner le nombre de mouvements à 40.000 par an Il est aussi primordial que la trajectoire qui était effective jusqu'en 2020 (vol dans la plaine entre le Mont et Savignies) soit à nouveau la trajectoire officielle.
58	Réponse		2026-07-02 17:15:33	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous soulignez les impacts du trafic en matière de bruit. Vous exprimez votre souhait d'un développement du nombre de mouvements annuels ne dépassant pas 40 000 et d'un maintien des trajectoires appliquées jusq'en 2020. Les trajectoires des avions sont définies et controlées par la DGAC qui n'octroye des modifications très ponctuelles uniquement pour des motifs de sécurité et de phénimènes météo. Par ailleurs, la croissance du nombre de mouvements est volontairement limitée à 45 000 mouvements par an, conformément à l'objectif convenu avec le SMABT. Les thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
59	Contribution	**Défavorable**	2026-07-02 20:26:00			Je suis totalement défavorable a l'agrandissement de l'aéroport. Qu'on s'entende, je ne suis pas contre l'aéroport qui permet de développer le territoire et génère des emplois mais son agrandissement et l'augmentation de ses vols. Je vis a La Neuville en Hez et je suis de plus en plus impactée par les nuisances sonores. J'ai pourtant travaillé dans cet aéroport, j'y ai meme pris l'avion mais avec les connaissances que nous avons aujourd'hui concernant l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique il me semble inconscient voire irresponsable d'augmenter cette activité. Vivre sur une planète viable et garantir l'avenir de nos enfants me semble plus pertinent que d'augmenter le nombre de vols de votre aéroport (si vous avez encore un "doute " sur l'incidence que peut avoir l'augmentation de vos vols, je vous invite a lire le GIEC mais je pense que vous êtes déjà bien a jour sur le sujet... malheureusement)
59	Réponse		2026-07-02 17:17:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. Vous faites part de votre opposition au développement du trafic de l'aéroport. Vous y abordez notamment les thèmes des nuisances sonores , de la dégradation de votre cadre de vie et de la dépréciation des biens immobiliers Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
60	Contribution	**Bailleval**	2026-07-02 20:26:00			Pour ma part, c'est un grand non à l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais. Nous habitons à Bailleval et, d'un point de vue sonore, la situation est déjà devenue très difficile. Les avions de Ryanair passent très bas au-dessus de nos habitations, plusieurs fois par jour. Les nuisances sonores sont réelles et ont un impact direct sur notre qualité de vie. Pourtant, notre commune n'est pas prise en compte dans le PEB (Plan d'Exposition au Bruit), alors que nous subissons bel et bien les conséquences du trafic aérien. Augmenter le trafic de 15 % signifie des dizaines de vols supplémentaires chaque jour. Cela entraînera encore plus de bruit, davantage de pollution et une dégradation supplémentaire de notre cadre de vie. Sans parler de la baisse de la valeur des habitations. Les riverains ne peuvent pas être les seuls à supporter les conséquences du développement de l'aéroport. Avant d'envisager une telle extension, il serait indispensable de reconnaître les nuisances déjà subies par les communes concernées. En l'état, cette augmentation du trafic n'est tout simplement pas envisageable.
60	Réponse		2026-07-02 17:19:38	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [. Vous faites part de votre opposition au développement du trafic de l'aéroport. Vous y abordez notamment les thèmes des nuisances sonores , de la dégradation de votre cadre de vie et de la dépréciation des biens immobiliers Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
61	Contribution	**Pour ma préservation de notre santé : STOP aux nuisances de l'aéroport !!!**	2026-07-02 17:21:48			Habitante du Mont Saint Adrien depuis quelques années, je ne peux que constater, comme bon nombre de personnes, la forte augmentation du trafic aérien !! Cette situation est devenue insoutenable. Jour après jour, nous subissons la dégradation de notre qualité de vie : pollution atmosphérique grandissante, nuisances sonores, non respect des trajectoires et j'en passe ... Ces impacts ne sont pas de simples inconvénients de voisinage, ils représentent un danger concret. C'est la santé de nos enfants qui est en jeu !!! Respirer un air pollué et subir un bruit permanent altère leur développement, leur sommeil et leur avenir !!! En tant que maman de jeunes enfants, je ne peux que déplorer cette situation !!! Le développement économique ne peut plus se faire au détriment de l'humain !!!!!!!!!!!
61	Réponse		2026-07-02 17:20:40	CE		Bonjour, Je vous remercie our votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition au développement de l'aéroport. Vous soulignez notamment, les impacts négatifs sur votre santé et celle de vos enfants liés au bruit et à la pollution de l'air. Des évaluations précises de ces impacts figurent dans l'étude d'impact (Pièce C1 du dossier de consultation). Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
62	Contribution	**Message au commissaire enquêteur**	2026-07-02 17:23:25			Vous semblez déjà avoir une opinion très marquée et favorable au projet. Quand pourra-t-on lire dans vos réponses: "Merci pour votre contribution défavorable au projet"?
62	Réponse		2026-07-02 17:22:24	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution qui peut être considéére comme une contribution d'opinion qui n'engage que vous. Ma fonction de Commissaire enquêteur m'oblige à une stricte neutralité, étant mandaté pour informer le public et synthétiser vos contrinutions.
63	Contribution	**NON a l extension**	2026-07-02 20:26:00			NON a l extension de plus en plus d avions passe au dessus de chez moi Bruit pollution supplémentaire

63	Réponse		2026-07-02 17:23:51	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Je prends bonne note de votre opposition à ce projet. Les thèmes que vous abordez liés au bruit et à la pollution feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pd
64	Contribution	**Craintes**	2026-07-02 20:26:00			L'extension de l'aéroport va forcément apporter pollution, nuisance à l'environnement et à la santé des personnes qui vivent aux abords. C'est un choix politique. Ce qui me gêne, c'est le double discours entre écologie et développement d'un aéroport. C'est incompatible. J'espère que le trafic ne va pas exploser. Mais malheureusement je le crains fortement....
64	Réponse		2026-07-02 17:33:41	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution .qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Je prends bonne note de votre opposition à ce projet. Concernant l'évolution du trafic, je me permets de vous préciser que la croissance du nombre de mouvements est volontairement limitée à 45 000 mouvements par an, conformément à l'objectif convenu par l'exploitant avec le SMABT. Les thèmes que vous abordez liés à la pollution, aux nuisances à l'environnement et à la santé des riverains feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
65	Contribution	**Souhait: ne pas augmenter le trafic et respect des riverains**	2026-07-02 20:26:00			Je ne souhaite pas une augmentation du trafic aérien. Il doit rester respectueux des riverains
65	Réponse		2026-07-02 17:36:23	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [Comme l'a rappelé l'exploitant lui-même, les infrastructures prévues au projet sont dimensionnées pour garantir un dimensionnement optimal pour 45 000 mouvements et pour garantir l'équilibre économique du fonctionnement de l'aéroport Le contrat de concession ne comporte, effectivement pas d'engagement au sujet de ce seuil. Il s'agit bien d'un engagement de l'exploitant à respecter celui des élus composant le SMABT sur la durée de la concession allant jusqu'à 2054, en l'absence de toute éventuelle révision de cet engagement dans le cadre de nouveaux accords sur le développement de l'aéroport entre l'exploitant et le SMABT. Un éventuel dépassement de ce seuil avant 2050 ne pourrait s'envisager uniquement à l'issue de nouveaux échanges entre avec l'exploitant et les élus du SMABT. .Nous avons tous compris que le respect de ce seuil constitue à juste titre, un sujet. Je prends bonne note de votre souhait d'éviter toute augmentation du trafic. Le thème de l'évolution du trafic que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
66	Contribution	**ANGOISSE DU BRUIT ET DE LA POLLUTION**	2026-07-07 15:06:12			Bonjour Nouvelle résidente sur la commune de laversines je ne peux qu angoisser d une augmentation du nombre de vols tant par la proximité des passages des avions aux habitations que par le bruit et la pollution liés. Ces nuisances sont anxiogènes et il est incompréhensible que les passages aériens ne soient pas réfléchis en prenant en compte les zone d habitation et les conséquences pour ces habitants L'aéroport n'est pas situé dans un périmètre géographique permettant une extension des vols supportables pour les résidents.
66	Réponse		2026-07-07 15:05:29	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous manifestez votre inquiétude à propos des trajectoires des avions qui, selon vous ne prennent pas en compte les zone d'habitation. Je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Ce thème de l'établissement des trajectoires et de leur respect que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
67	Contribution	**MERCI DE JUSTIFIER LA LIMITE DE 45000 MOUVEMENTS COMMERCIAUX**	2026-07-07 20:26:00		20260703_164842-99-de-annexe-2-delib-n4-annexe-7-modifiee-du-contrat-de-concessionpdf.pdf	Contribution du 03/07/26 Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je constate dans vos réponses aux contributions que vous affirmez régulièrement que le nombre de mouvements commerciaux est limité à 45000 par an, qu'il en est ainsi convenu entre l'exploitant et le SMABT. Je suppose que vous avez étudié les documents contractuels qui lient ces deux parties pour pouvoir l'affirmer. Mais justement, si vous avez lu les documents, vous aurez pu constater que le nombre de 45000 mouvements n'est jamais indiqué comme une limite dans le contrat de concession. Qu'au contraire, l'annexe 7 du contrat prévoit une 2ème phase aux travaux faisant l'objet de la présente consultation. Que la première phase de travaux est à l'horizon 2030 et que l'exploitant ne mentionne nulle part cette 2ème phase ni son impact dans les documents soumis à la présente consultation. Que la 2ème phase est contractuellement quasiment automatique dès lors que le nombre de passagers annuel aura atteint un seuil de 7,5 millions et que ce nombre sera stable pendant 3 ans. Vous avez certainement entre les mains un autre document qui atteste du plafonnement à 45000 mouvements pendant la durée du contrat (30 ans) que nous n'avons pas. Je souhaite dès lors en avoir communication. En effet, ceci n'est pas la première consultation concernant un agrandissement de l'aéroport et il nous a été régulièrement affirmé, au fil des ans, que celui-ci était plafonné. 21000 mouvements par an, 32000 mouvements par an, 37500 mouvements par an... Ces affirmations résultaient d'erreur d'appréciation des documents contractuels ou d'urbanisme... au choix, incompétence ou mensonges des personnes les affirmant à l'époque. Comprenez dès lors, que je ne me satisferai pas d'une simple affirmation de votre part, de celle de l'exploitant ou de celle du propriétaire sans qu'il me soit communiqué un document liant les deux parties , opposables à ces deux parties et aux tiers, qui pourrait être invoqué par les tiers (par exemple les riverains) pour en demander le respect et qui les engage pour la durée entière du contrat de concession. J'ai le sentiment que seul document opposable à tous pour imposer un plafonnement à 45000 mouvements annuel sera un arrêté de restriction d'exploitation signé du ministre de l'environnement. L'exploitant lui-même, a bien confirmé que ce plafonnement n'existait pas contractuellement, tant récemment dans la presse que lors de la réunion d'information du 25 juin. Il a seulement déclaré que quand bien même il n'y avait aucune obligation, il ne dépasserait pas le seuil de 45000 mouvements à l'horizon 2030… Il nous a par ailleurs indiqué que le 45000 mouvements était son seuil de rentabilité des travaux de la première tranche, qui investit 180 millions d'euro pour atteindre son seuil de rentabilité sans le dépasser ? Je joins à cette contribution l'annexe 7 du contrat. Je subis les pollutions liées à l'activité de l'aéroport. J'ai du mal à m'endormir la nuit en raison des vols tardifs, certes pendant les phases d'exploitation mais néanmoins la nuit. Je souffre du réchauffement climatique et notamment des phases de canicule. L'aéroport ne pourra pas respecter les obligations de réduction des gaz à effet de serre et contribuera encore et encore davantage au réchauffement climatique. Par ailleurs, n'ayant aucune confiance dans les déclarations verbales ou les engagements à court terme (2030) qui seront remis en question dès que le nombre passagers aura atteint le seuil de 7,5 million par an, comme cela est prévu au contrat de concession, et n'ayant aucune indication sur les incidences et impacts du projet dans toutes ses phases, je m'oppose à l'agrandissement de l'aéroport. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
67	Réponse		2026-07-07 15:31:17	CE		Bonjour Madame, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de l'absence de garanties concernant le non dépassement du seuil de 45 000 mouvements par an. . Comme l'a rappelé l'exploitant lui-même, les infrastructures prévues au projet sont dimensionnées pour garantir un dimensionnement optimal pour 45 000 mouvements et pour garantir l'équilibre économique du fonctionnement de l'aéroport Le contrat de concession ne comporte, effectivement pas d'engagement au sujet de ce seuil. Il s'agit bien d'un engagement de l'exploitant à respecter celui des élus composant le SMABT sur la durée de la concession allant jusqu'à 2054, en l'absence de toute éventuelle révision de cet engagement dans le cadre de nouveaux accords sur le développement de l'aéroport entre l'exploitant et le SMABT. Un éventuel dépassement de ce seuil avant 2050 ne pourrait s'envisager uniquement à l'issue de nouveaux échanges entre l'exploitant et les élus du SMABT. .Nous avons tous compris que le respect de ce seuil constitue à juste titre, un sujet Nous avons tous compris que le respect de ce seuil constitue à juste titre, un sujet de préoccupation légitime pour les riverains et un sujet central et essentiel de cette consultation. Il ne me parait pas opportun d'anticiper les conclusions de cette consultation, notamment dans l'attente des avis des personnes publiques associées qui ne l'ont pas encore rendu.

68	Contribution	**LES IMPACTS DE L'AEROPORT NE PERMETTENT PAS DE RESPECTER LES ENGAGEMENTS DU PRSE4**	2026-07-07 20:26:00		20260703_170838-etat-sanitaire-de-regional-et-departemental-alarmantpdf.pdf	Monsieur le Commissaire Enquêteur, A l'occasion de la concertation initiée par Bellova en 2025, j'avais fait une contribution relative à l'application du PRSE4. Ma conclusion était la suivante : Le Plan Régional Santé et Environnement 4 (« PRSE4 ») montre une situation inquiétante de l'état de santé des habitants de la Région des Hauts de France et notamment de ceux du département de l'Oise par rapport à la situation générale de la population française. Bien que les causes de cette situation ne pointent pas sur une activité industrielle en particulier, toute activité économique qui induirait une pollution, qu'elle soit atmosphérique, sonore ou autre, et plus particulièrement un accroissement de cette pollution en raison d'un accroissement d'activité, doit être scrutée avec attention. Les bénéfices de l'activité sont-ils si important qu'ils justifient une mise en danger de la population concernée ? L'extension de l'aéroport et les pollutions qu'il va générer, principalement par l'accroissement du trafic aérien induit, aggravera l'état sanitaire du territoire et le projet d'agrandissement de l'aéroport doit être abandonné. Un plafonnement du nombre de mouvements assorti d'une limite de bruit des aéronefs, exprimée en valeur absolue (et non en marge de bruit) des trois points de mesure : latéral, survol et approche, tels que défini pour la certification acoustique des aéronefs sont nécessaires afin de préserver la santé des habitants du Beauvaisis. Cette restriction d'exploitation doit résulter d'un arrêté du ministre des transports. Je joins à cette contribution le document détaillé. Pour les raisons exposées dans le document ci-joint, je m'oppose à l'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du nombre de mouvements qui en résultera. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
68	Réponse		2026-07-07 15:53:55	CE		Bonjour Madame, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous soulignez les impacts négatifs d'un certain nombre d'activités industrielles sur la santé humaine et notamment, le trafic aérien à proximité d'un aéroport. Vous émettez, en conséquence un avis défavorable à propos de ce projet. . Les études du milieu humain de l'étude d'impact environnemental précisent les impacts du projet de développement sur la sa nté. Le pétitionnaire a rappelé le rôle joué par l'Agence Régionale de Santé dans le suivi des populations et des indicateurs de nuisance (bruit et qualité de l'air) Vous demandez, en conséqeunce, la signature d'un arrêté ministériel plafonnant le nombre de mouvements. Comme dit précédemment en réponse à votre précédente contribution, il ne s'agit pas d'anticiper les conclusions de cette consultation sans avoir pu analyser l'ensemble des autres contributions et avis des services attendus. Il sera dans tous les cas, nécessaire de vérifier la capacité juridique du Minsitre de prendre un arrêté de ce type.
69	Contribution	**Stop à l'extension**	2026-07-07 20:26:00			Actuellement c'est une réelle désolation sonore certes mais à cela s'ajoute les déchets générés par les voyageurs : les abords sont devenus une POUBELLE ouverte !!! Quelle belle vitrine française !! D'ores et déjà, Mettre des moyens conséquents pour remédier à cela dès à présent !!! Soyons acteurs et participatifs tout de suite
69	Réponse		2026-07-07 16:10:13	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous pointez les dégradations de leur cadre de vie subies par les habitants de TILLE, en raison de l'absence de respect d'un certain nombre de voyageurs. Le SMABT verse une contribution annuelle à la commune de tILLE pour l'aider dans la prise en charge des dépenses de nettoyage et d'entretien. Mme le Maire doit s'assurer de la régularité des offres de parkings et d'hébergement et l'exploitant créera des places de parking complémentaires. Le plan de circulation modifié permettra également moins d'intrusions dans Tillé
70	Contribution	**Extension indispensable**	2026-07-07 16:40:45			Il est grandement temps d'agrandir et de moderniser cet aéroport devenu obsolète. Une bouffée d'air à venir pour l'économie locale également. C'est toujours le même déferlement d'avis négatifs par des gens qui utilisent la voiture, le smartphone… et l'avion. On avance pas en refusant systématiquement tous les projets indispensables à notre pays. Vivement la réalisation de ce magnifique projet.
70	Réponse		2026-07-07 16:39:53	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle émettez un avis favorable à ce projet, compte tenu de la nécessité d' un meilleur acceuil des voyageurs ainsi qu'en raison des retombées positives sur l'économie locale
71	Contribution	**Non**	2026-07-07 16:55:22			J'ai passé quelques jours à proximité de l'aéroport de Paris-Orly pour des raisons familiales, et cette expérience a été un véritable choc. Le bruit est incessant, écrasant, presque inhumain. Il devient impossible de trouver le moindre moment de calme ou de repos. C'est une violence sonore permanente. Je me demande sincèrement comment les habitants qui vivent là toute l'année peuvent supporter une telle situation. On parle ici d'une atteinte quotidienne à la qualité de vie, à la santé, au bien-être le plus élémentaire. Dans ce contexte, envisager encore l'extension d'un aéroport paraît irresponsable. Ajouter du trafic, du bruit et de la pollution supplémentaires, c'est aller à contre-sens des enjeux actuels de santé publique et de transition écologique. Il est temps de poser une limite claire : la croissance du trafic aérien ne peut plus se faire au détriment des populations riveraines et de leur droit à vivre dans un environnement supportable.
71	Réponse		2026-07-07 16:53:35	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous soulignez les contraintes subies par les riverains, en vous appuyant sur la situation et l'exemple de l'aéroport d'ORLY. Vous pointez, en particulier les incidences du bruit sur la santé publique, ainsi que les impacts environnementaux. L'étude d'impact réalisée dans le cadre de cette demande d'autorisation auprès de l'Etat a justement pour objet d'évaluer plus précisément ces impacts et les mesures prises par l'exploitant pour les éviter et les réduire au maximum. Des mesures de compensation sous forme d'aides au financement de l'isolation des maisons sont également rpévues. Au final, la présente consultation tirera les conclusions en prenant en compte, à la fois l'avis du public, bien évidemment, et le contenu du dosseir présenté par l'exploitant.
72	Contribution	**Opposition ferme au projet d'agrandissement de l'aéroport**	2026-07-07 17:06:30			Madame, Monsieur, Habitante dans la commune Le Mont Saint Adrien, je m'oppose fermement au projet d'agrandissement actuellement envisagé. Les nuisances sonores et environnementales sont déjà insupportables : décollages fréquents, survols à basse altitude, perturbations du sommeil, pollution atmosphérique. Augmenter le trafic reviendrait à aggraver volontairement une situation qui détériore clairement la santé et la qualité de vie des riverains. Ce projet est en contradiction totale avec les engagements climatiques, la réduction des émissions, et le respect minimal dû aux habitants. La concertation est insuffisante, les impacts sont sous-évalués, et les bénéfices annoncés ne justifient en rien les conséquences subies par la population. Je demande l'arrêt immédiat de ce projet, une réévaluation complète de ses impacts, ainsi que l'étude de solutions alternatives moins destructrices pour l'environnement et les riverains. Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations. Abigail OSEI
72	Réponse		2026-07-07 17:05:50	CE		Bonjour Madame, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous émettez un avis défvorable, en raison des impacts négatifs sur la santé pulbique notamment en matière de bruit. vous soulignez également la sous évaluation des impacts de l'activité aéroportuaire. L'étude d'impact réalisée dans le cadre de cette demande d'autorisation auprès de l'Etat a justement pour objet d'évaluer plus préciséemnt ces impacts . Le thème des impacts pour les riverains en matière de santé publique et de détérioration du cadre de vie que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
73	Contribution	**Non à l'augmentation du trafic !!!**	2026-07-07 17:13:42			J'habite à Milly-sur-Thérain depuis 41 ans et je m'y sentais bien jusqu'à ce que le petit aérodrome devienne un aéroport ! Je suis sous un couloir et je subis les atterrissages et depuis peu également quelques décollages. Il devient impossible de rester sur la terrasse tellement le bruit est assourdissant !!! Outre cette pollution sonore s'ajoute la pollution environnementale qui me fait peur pour mes enfants, En conséquence, je m'oppose fermement à l'augmentation du trafic aérien à Beauvais.
73	Réponse		2026-07-07 17:12:24	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous émettez un avis défvorable, en raison des impacts négatifs sur la santé publique notamment en matière de bruit. L'étude d'impact réalisée dans le cadre de cette demande d'autorisation auprès de l'Etat a justement pour objet d'évaluer plus préciséemnt ces impacts . Le thème des impacts pour les riverains en matière de santé publique liés au bruit que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
74	Contribution	**Non!**	2026-07-07 17:27:52			Je dit non au développement agrandissement de l'aéroport car il ya déjà trop de nuisances en tout genre. Surtout qu'il ya un manque de respect pour les habitants car ont nous raconte des bobards concernant les emplois et l'environnement surtout que le projet est pour vous enrichir sur la tête des riverains ! De plus il n'y a aucun intérêt pour le territoire
74	Réponse		2026-07-07 17:27:16	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous émettez un avis défavorable, en raison, selon vous, de la surévaluation des retombées économiques du projet et plus généralement de l'activité aéroportuaire. Une évaluation précise des retombées socio économiques a été présentée lors de la réunion publique du 25 juin dernier à TILLE. Les résultats de cette étude sont consultables sur le site de la consultation publique. Le thème des retombées socio économiques que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .

75	Contribution	**Refaisons l'histoire 20 ans plus tard**	2026-07-07 20:26:00			L'aéroport de Beauvais -Tillé a déjà fait l'objet de travaux de modernisation (entre autre la construction du second aérogare inauguré en Décembre 2010) afin d'améliorer à la fois la protection des riverains et l'accueil des voyageurs suite à la concession de 15 ans accordée à la SAGEB. Quelques années plus tôt, Caroline Cayeux, maire de Beauvais, avait accordé une interview au Parisien et avait notamment précisé sa position en déclarant : " ON NE VEUT PAS tuer l'aéroport mais on ne veut pas que la vie soit un enfer." " Quant aux retombées économiques, elles ne profitent guère à la région" "Quand les gens prennent l'avion à Beauvais, ils viennent en car depuis Paris et ceux qui arrivent ne s'attardent pas à Beauvais. Ils prennent directement le car pour de courts séjours organisés dans la capitale" " il n'est pas question de donner de l'argent à la chambre de commerce pour doubler le trafic passagers. Si argent il y a, ce sera pour effectuer les travaux de sécurité. L'intention est louable mais la réalité pourrait être différente. La CCIO a bâti un plan de modernisation de l'aéroport de Beauvais - Tillé qui nécessite environ 100 MF. Avec une telle somme, la CCIO va mettre l'aéroport aux normes bien sûr, mais comment pourrait-elle laisser passer l'occasion d'une montée en puissance de la plate-forme beauvaisienne " Sur la période 2008 à 2024, le trafic a finalement explosé pour passer de 2,5 à 6,5 millions de passagers. La Maire de Beauvais , également Présidente de l'Agglomération du Beauvaisis, a été sur ce point visionnaire. Un nouveau contrat de concession a été accordé à la société Bellova en 2025 pour une durée de 30 ans. La consultation publique a pour but de valider le plan de modernisation de l'aéroport une seconde fois. On nous promet que l'activité sera plafonnée à 8,5 millions de passagers. Comment pouvons nous croire que l'activité sera limitée dès que l'aéroport aura atteint ce chiffre ? 100 millions d'investissements en 2008 et un trafic plus que doublé (+ 160% !) 200 millions d'investissements en 2027 pour moins de 2 millions de passagers additionnels ? Si ce scenario est réaliste et non mensonger, le nouveau délégataire est un "Père Noel" pour le Beauvaisis ... mais, à mon age (60 ans), je ne crois plus au Père Noel depuis très longtemps. Je n'ai peut-être pas tout compris. Dans ce cas, merci de m'éclairer sur le projet de modernisation de l'aéroport
75	Réponse		2026-07-07 17:47:22	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous retracez les différentes étapes du développement de l'aéroport durant les 15 dernières années. Vous mettez en évidence, les questions qui se posent actuellement, entre l'intérêt économique du développement de l'aéroport et les nuisances engendrées qui restent identiques à celles posées en 2010 lors de l'inauguration du second aérogare. Vous estimez que l'investissement prévu à hauteur de près de 200 M€ ira de pair avec un développement inéluctable de l'aéroport . Je vous précise simplement que cet investissement a en premirer lieu un objectif de rattrapage pour mettre à niveau un aéroport accueillant aujourd'hui , 6,67 millions de voyageurs pour des équipements conçus pour 2 millions de passagers. Comme l'a rappelé l'exploitant lui-même, les infrastructures prévues au projet sont dimensionnées pour garantir un dimensionnement optimal pour 45 000 mouvements et pour garantir l'équilibre économique du fonctionnement de l'aéroport Le contrat de concession ne comporte, effectivement pas d'engagement au sujet de ce seuil. Il s'agit bien d'un engagement de l'exploitant à respecter celui des élus composant le SMABT sur la durée de la concession allant jusqu'à 2054, en l'absence de toute éventuelle révision de cet engagement dans le cadre de nouveaux accords sur le développement de l'aéroport entre l'exploitant et le SMABT. Un éventuel dépassement de ce seuil avant 2050 ne pourrait s'envisager uniquement à l'issue de nouveaux échanges entre l'exploitant et les élus du SMABT. .Nous avons tous compris que le respect de ce seuil constitue à juste titre, un sujet
76	Contribution	**Avant c'était supportable**	2026-07-07 18:00:45			On ne pourra plus vivre à l'extérieur ! Entre effluves de carburant, réchauffement climatique et bruit, c'est l'enfer qui s'annonce ! Non à l'extension de l'aéroport ! Oui au financement et développement des moteurs propres et silencieux.
76	Réponse		2026-07-07 17:59:54	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous soulignez les impacts négatifs du développement de l'aéroport pour les riverains en matière de bruit et de pollution de l'air. Et de l'impossibilité de vivre en extérieur qui en résulte. Ces thèmes des impacts du bruit et de la qualité de l'air que vous abordez feront l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
77	Contribution	**Non à l'augmentation du trafic aérien**				Habitant du Mont Saint Adrien, mon épouse et moi-même ne peuvent plus tolérer ce balai incessant d'avions qui nous passent au-dessus de la tête sans jamais respecter les couloirs aériens quand le vent est au Nord. Qu'est ce que cela va être quand le trafic augmentera pour atteindre des pics de vols comme à l'aéroport de Marseille. Aucun respect de l'humain dans cette société qui ne pense qu'à l'argent et à s'enrichir.
77	Réponse		2026-07-07 18:07:07	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous émettez un avis défavorable à à propos de ce projet en raison du non respect des trajectoires par les avions. Je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique du 25 juin, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisé (c'est à dire hors conditions météo et sécurité) sur l'année 2025. Ce thème de l'établissement des trajectoires et de leur respect que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
78	Contribution	**Toujours plus de bruit et de pollution**	2026-07-07 18:18:18			En tant qu'habitant du Mont-Saint-Adrien, je m'oppose au projet d'extension de l'aéroport, qui est suffisant sous sa forme actuelle. Notre cadre de vie est déjà très fortement marqué par un trafic aérien soutenu où les avions dévient en permanence de leurs trajectoires. Nuisances sonores à basse altitude, pollution atmosphérique (particules encore plus marquées qu'à Tillé dû certainement à la poussée des avions qui décollent), odeurs de kérosène, catastrophe pour la biodiversité locale. Les données moyennes avancées ne cachent pas les pics de pollution qui visent directement la santé des plus fragiles. Je m'oppose totalement au sacrifice de notre santé et de notre bien-être pour permettre une croissance de 50% (100% à terme ?) de vols low-cost qui n'apportent rien au tissu économique local et qui transforment la ville de Beauvais et les villages alentours en parking gratuit géant pour des gens qui partent en week-end à Ibiza.
78	Réponse		2026-07-07 18:17:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre ferme opposition à ce projet en raison des impacts négatifs sur la santé publique (bruit, pollution de l'air) pour des retombées économiques que vous estimez négligeables. Une évaluation précise des retombées socio économiques a été présentée lors de la réunion publique du 25 juin dernier à TILLE. Les résultats de cette étude sont consultables sur le site de la consultation publique. Le thème des retombées socio économiques que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
79	Contribution	**Investir pour améliorer la qualité de service et les conditions de travail**	2026-07-07 18:27:06			Je souhaite apporter un avis favorable au projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais. L'évolution du trafic aérien au cours des dernières années montre que les infrastructures actuelles doivent être adaptées afin de répondre aux besoins des passagers, des compagnies aériennes et de l'ensemble des professionnels qui travaillent quotidiennement sur la plateforme. Ces investissements sont indispensables pour offrir une meilleure qualité de service : fluidifier les parcours des voyageurs, réduire les temps d'attente, améliorer le confort et renforcer la performance opérationnelle de l'aéroport. Au-delà de l'accueil des passagers, ce projet représente également une amélioration importante des conditions de travail des salariés de la plateforme. Des installations plus modernes, mieux dimensionnées et adaptées aux exigences actuelles permettront aux équipes d'exercer leurs missions dans de meilleures conditions, avec davantage de sécurité, d'efficacité et de confort. Moderniser un aéroport ne consiste pas seulement à augmenter ses capacités ; c'est aussi investir dans un équipement public qui doit rester performant, répondre aux attentes des usagers et offrir un environnement de travail de qualité à celles et ceux qui assurent son fonctionnement au quotidien. Pour toutes ces raisons, je soutiens pleinement ce projet de modernisation et je suis fière de travailler à l'aéroport !
79	Réponse		2026-07-07 18:26:15	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous émettez un avis favorable à ce projet en raison de l'amélioration des conditions d'acceuil des voyageurs et des conditions de travail des salariés qu'il va générer.
80	Contribution	**Un moteur de développement pour le territoire**	2026-07-07 20:27:30			Je souhaite exprimer un avis favorable au projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais. L'aéroport constitue aujourd'hui un véritable moteur du développement territorial. Son activité génère une valeur ajoutée importante pour l'ensemble du territoire, en soutenant l'emploi, les entreprises locales et l'attractivité économique de la région. Comme mentionné lors de la réunion publique d'ouverture, la valeur ajoutée de la plateforme aéroportuaire est estimée à 378 millions d'euros en 2024. Les retombées de la plateforme dépassent largement son emprise : de nombreux commerces, hôtels, restaurants, prestataires de services et entreprises bénéficient directement ou indirectement de son activité. Cette dynamique contribue au développement économique local et favorise l'installation de nouvelles activités. Il en va de même pour le tourisme local. L'aéroport a permis de générer près de 4,5 millions d'euros de chiffre d'affaires pour les locations touristiques et de soutenir près de 200 emplois dans le secteur de l'hébergement, illustrant les retombées concrètes de l'activité aéroportuaire sur l'économie et l'attractivité du territoire. La modernisation des infrastructures permettra de pérenniser ces retombées positives tout en accompagnant les évolutions du transport aérien dans de meilleures conditions. Un aéroport moderne et performant renforce l'attractivité du territoire, facilite les échanges et participe à son rayonnement, au bénéfice des habitants comme des acteurs économiques. Il est donc essentiel d'accompagner cette évolution par des investissements adaptés afin que l'Aéroport Paris-Beauvais puisse continuer à jouer pleinement son rôle de levier de développement et de création de valeur pour le territoire.
80	Réponse		2026-07-07 20:26:27	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribuion par laquelle vous émettez un avis très favorble à ce projet en justifiant celui-ci par le dynamisme et le rayonnement du territoire induit par la présence de l'aéroport.
81	Contribution	**Avis défavorable.**				Bonjour, Je viens exprimer ma ferme opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais. Des années que l'on nous explique que l'avion est un des moyens de transport des plus polluants pour l'atmosphère et participe activement au dérèglement climatique et là on nous propose d'augmenter encore le nombre de vols… Sans compter toute les autres pollutions engendrées par l'augmentation du trafic routier autour de l'augmentation du trafic aérien. Et dans quelques années on nous expliquera qu'il faut encore agrandir… Il n'est pas admissible de savoir que de l'argent publique contribuera à aggraver encore la pollution atmosphérique et ainsi à augmenter les futures dépenses de santé. Les dernières canicules de cette année nous montre ce qui nous attend pour le futur et surtout celui de nos enfants. Il n'est jamais trop tard pour changer et adapter nos modes de transport vers la décarbonation… Je tiens aussi a évoquer les nuisances sonores auxquelles nous sommes soumis par les passages bas des avions et ce tôt le matin. Il faut aussi aborder le sujet de tout le stress engendré pour tous les habitants de la région qui supportent ce bruit et cette pollution. Sans compter tout ce qui nous retombe dessus et sur nos potagers lors des survols de nos beaux villages. Cordialement

81	Réponse		2026-07-07 20:38:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport en raison des impacts sur la santé publique, notamment en matière de bruit et de perte de la qualité de l'air. Vous suggérez de se tourner vers des modes de transport décarbonés. Les thèmes que vous abordez liés à la pollution de l'air et aux impacts du bruit seront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
82	Contribution	**Avis défavorable.**	2026-07-07 20:47:29			Bonjour, Je viens exprimer ma ferme opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais. Des années que l'on nous explique que l'avion est un des moyens de transport des plus polluants pour l'atmosphère et participe activement au dérèglement climatique et là on nous propose d'augmenter encore le nombre de vols… Sans compter toute les autres pollutions engendrées par l'augmentation du trafic routier autour de l'augmentation du trafic aérien. Et dans quelques années on nous expliquera qu'il faut encore agrandir… Il n'est pas admissible de savoir que de l'argent publique contribuera à aggraver encore la pollution atmosphérique et ainsi à augmenter les futures dépenses de santé. Les dernières canicules de cette année nous montre ce qui nous attend pour le futur et surtout celui de nos enfants. Il n'est jamais trop tard pour changer et adapter nos modes de transport vers la décarbonation… Je tiens aussi a évoquer les nuisances sonores auxquelles nous sommes soumis par les passages bas des avions et ce tôt le matin. Il faut aussi aborder le sujet de tout le stress engendré pour tous les habitants de la région qui supportent ce bruit et cette pollution. Sans compter tout ce qui nous retombe dessus et sur nos potagers lors des survols de nos beaux villages. Cordialement
82	Réponse		2026-07-07 20:46:02	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport en raison des impacts sur la santé publique, notamment en matière de bruit et de perte de la qualité de l'air. Vous suggérez de se tourner vers des modes de transport décarbonés. Les thèmes que vous abordez liés à la pollution de l'air et aux impacts du bruit seront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. NB Contribution identique à al précédente N°.81
83	Contribution	**Extension aeroport**				C'est sûr que le projet engendrera des nuisance et pollution... mais côté économique et touristique et emploi, a l'heure actuelle de l'endettement du pays, pouvons nous ne pas penser a l'adopter,
83	Réponse		2026-07-07 20:53:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous mettez en balance l'inérêt de l'aéroprot en matière d'emploi et de développement économique avec les nuisances induites par cette activité de transport.
84	Contribution	**Trop d'avions**	2026-07-08 08:25:48			Je réside au Mont Saint Adrien et depuis plusieurs mois les avions sont de plus en plus nombreux et se rapprochent de plus en plus des habitations. Avec toutes les nuisances que ça implique. En particulier des inquiétudes vives concernant les conséquences sur notre santé (particules) et notre qualité de vie. Surtout quand on voit que le climat se dérègle de plus en plus, l'idée d'agrandir encore cet aéroport est une ineptie.
84	Réponse		2026-07-08 08:24:57	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez vorre refus de ce projet et du développement de l'aéroport en raison des conséquences sur la santé publique et le cadre de vie des riverains. Les thèmes que vous abordez liés notamment à la pollution de l'air feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
85	Contribution	**Un trafic proportionné au territoire, non à l'extension du trafic de l'aéroport**	2026-07-08 08:37:49			Sous couvert de développement économique au profit du territoire, l'aéroport de Beauvais remplit une fonction au-delà du territoire, avec des nuisances sonores et environnementales au détriment de la santé des habitants. Il génère, en plus de la pollution carbonnée des avions, un accroissement des véhicules se rendant à l'aéroport, un accroissement des besoins de stationnement impliquant de nouvelles artificialisation des sols sans prise en considération de la dégradation croissante de l'environnement. N'accentuons pas cette dégradation, pas d'extension du trafic de l'aéroport !
85	Réponse		2026-07-08 08:37:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous exposez votre opposition à l'augmnentation du trafic de l'aéroport, en raison des nuisances causées à la santé humaine (bruit et pollution de l'air) et à l'environnement (augmentation du trafic routier et du stationnement, artificialisation des sols). Les thèmes que vous abordez en matière de santé publique et d'environnement feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
86	Contribution	**Nuisances**	2026-07-08 08:47:38			Bonjour, Habitant le Breuil le vert durant 7 ans puis Cambronne les Clermont depuis 3 ans . Le trafic aérien ne cesse de croître en ne respectant pas ses couloirs aériens les avions volent bas trop bas, j'ai des vidéos à l'appui à moins de 3000 / 2000 pieds alors que l'aéroport est encore bien loin.. que font les autorités de santé ? Le bruit, la pollution et le non respect des horaires (avion après minuit de plus en plus souvent) Beauvais est un territoire RURAL avec des habitants souhaitant vivre paisiblement. Il n'est pas en zone péri urbaine, je ne comprends pas le souhait d'extension pour des raisons d'argent et non de santé publique!
86	Réponse		2026-07-08 08:46:37	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous émettez un avis défavorable à à propos de ce projet en raison notamment du non respect des trajectoires par les avions. Je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Génétrale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique du 25 juin, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisée (c'est à dire hors conditions météo ou sécurité). Ce thème de l'établissement des trajectoires et de leur respect que vous abordez fera l'objet d'une réponses globale de l'exploitant qui sera publiée surle site de la consultation. .
87	Contribution	**Merci pour ce beau projet**	2026-07-08 08:52:44			Bonjour, Merci d'améliorer les conditions pour les passagers. Très beau travail, des espaces plus grands pour un meilleur accueil
87	Réponse		2026-07-08 08:52:04	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous émettez un avis favorable à propos de ce projet, compte tenu de l'amélioration de l'accueil des voyageurs qui en résultera.
88	Contribution	**Merci**				Bonjour, Merci d'améliorer les conditions pour les passagers. Très beau travail, des espaces plus grands pour un meilleur accueil
88	Réponse		2026-07-08 08:53:51	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous émettez un avis favorable à propos de ce projet, compte tenu de l'amélioration de l'accueil des voyageurs qui en résultera.
89	Contribution	**Nuisances et craintes**	2026-07-08 09:13:14			Est ce que le nombre d'emplois (non précaires) vaut la peine par rapport aux nuisances subies par des milliers d'habitants de la communauté d'agglomération ? (Pollution, bruits...) Est ce que le nombre important de voyageurs rapportent réellement à la communauté d'agglomération ? Les touristes ne semblent pas rester dans l'Oise. Est ce que les infrastructures sont convenables pour toutes ses rotations ? Parking, circulation, bus... Entretien des routes ? Est ce que les couloirs aériens vont être (enfin) respectés ainsi que le couvre feu ? Pourquoi Ryanair ne paie pas de taxe sur le carburant et aéroportuaires ? Quelles seront les mesures prises pour éviter la dévalorisation de nos habitations ?
89	Réponse		2026-07-08 09:11:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous posez un certain nombre de questions à propos des retombées et des impacts de ce projet de modernisation de l'aéroport de Paris- Beauvais. Vos questions portent notamment sur les retombées en matière d'emploi, de resssources pour la Communauté d'agglomération, de développement du tourisme et de taxes sur les carburants. Vous abordez également la question du respect des coulirs aériens. Sur ce dernier sujet, Je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Génétrale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique du 25 juin, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisée (c'est à dire hors conditions météo ou sécurité). Les différents thèmes que vous abordez feraont l'objet de réponses globales de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
90	Contribution	**Villers-dur-there / Allonne**	2026-07-08 09:41:41			Si le traffic augmente les avions passerons t-ils au-dessus de villers-sur-there ? Quel fréquence ? Car actuellement aucun avion passe au-dessus et personnes en veux. Quid du prix de l'immobilier ? Quid de la pollution ? Quid des nuisances sonores ? Comment l'état, la ville et ou le titulaire du projet compte indemnisé l'ensemble les familles lésé par ce projet ? On nous parle aussi de réchauffement climatique a tout bout de champs, avec l'augmentation du traffic quel garantie pour l'environnement ? Des avions qui ne produise pas de bruit ? Qui ne pollué pas ? En cas d'accident d'un avion qui viendrai à s'écraser sur des maisons quels mesures sont prises ? Quel sera la hauteur de survol mini ? Qui peut garantir qu'aucun accident ne surviendra ?

90	Réponse		2026-07-08 09:40:49	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous posez un certain nombre de questions à propos des retombées et des impacts de ce projet de modernisation de l'aéroport de Paris- Beauvais. Vos questions portent notamment sur les impacts en matière de prix de l'immobilier, de nuisances sonores, d'impacts sur l'environnement, d'indemnisation des riverains et de risques d'accidents. Vous abordez également la question du respect des coulirs aériens. Sur ce dernier sujet, Je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique du 25 juin, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisée (c'est à dire hors conditions météo ou sécurité). Ces différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
91	Contribution	**Contre l'augmentation du trafic aérien**	2026-07-08 20:26:00			Je ne suis pas contre l'aéroport, je suis contre l'augmentation du nombre de mouvements annoncé. L'impact sur la commune et les riverains est déjà considérable à l'heure actuelle sur plusieurs aspects, sans solution durable proposée.
91	Réponse		2026-07-08 09:58:00	CE		Bonjour , Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous nous interrogez à propos des garanties concernant le plafonnement du nombre de mouvements par an. Comme l'a rappelé l'exploitant lui-même, les infrastructures prévues au projet sont dimensionnées pour garantir un dimensionnement optimal pour 45 000 mouvements et pour garantir l'équilibre économique du fonctionnement de l'aéroport Le contrat de concession ne comporte, effectivement pas d'engagement au sujet de ce seuil. Il s'agit bien d'un engagement de l'exploitant à respecter celui des élus composant le SMABT sur la durée de la concession allant jusqu'à 2054, en l'absence de toute éventuelle révision de cet engagement dans le cadre de nouveaux accords sur le développement de l'aéroport entre l'exploitant et le SMABT. Un éventuel dépassement de ce seuil avant 2050 ne pourrait s'envisager uniquement à l'issue de nouveaux échanges entre avec l'exploitant et les élus du SMABT. .Nous avons tous compris que le respect de ce seuil constitue à juste titre, un sujet. Nous avons tous compris que le respect de ce seuil constitue à juste titre, un sujet de préoccupation légitime pour les riverains et un sujet central et essentiel de cette consultation. Il ne me parait pas opportun d'anticiper les conclusions de cette consultation, notamment dans l'attente des avis des personnes publiques associées qui ne l'ont pas encore rendu.
92	Contribution	**Non, non et non**	2026-07-08 20:26:00			Je suis contre ce projet pour toutes les raisons déjà connues en terme de pollution, climat, nuisances diverses (je me rallie à tous les commentaires qui ont déjà développé en ce sens). Ce n'est pas un secteur dans lequel il est raisonnable d'investir sur le long terme. Ce n'est pas un secteur qu'il faut encourager si l'on veut continuer à vivre dans des conditions "confortables" dans l'avenir. Les rapports du GIEC (des scientifiques du monde entier), entre autres, ont plus de poids à mes yeux que vos rapports/études d'impact faits de manière unilatérale.
92	Réponse		2026-07-08 10:12:41	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. [. Vous y abordez notamment les thèmes de la pollution, des impacts pour la santé humaine et en matière d'environnement. Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
93	Contribution	**Stop au développement de l aéroport**	2026-07-08 20:26:00			Les nuisances sonores sont de plus en plus importante et nous voyons des avions voles très bas sur des couloirs auparavant non utilisé, cela va devenir invivable avec encore plus de développement L impact économique est faible, les voyageurs ne restent pas a Beauvais ou ses environs, multitude de voitures gares tout autour de Tille Le développement de l aviation de plaisir est contraire à tous les engagements de réduction de CO2 alors que nous connaissons une 3 canicule en 3 mois
93	Réponse		2026-07-08 10:27:41	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez un avis défavorable à ce projet. . Vous y abordez notamment les thèmes des nuisancees sonores, du stationnement sur la commune de TILLE, des émissions de Gaz à effet de serre et du faible impact économique. Concernant les retombées économiques, une évaluation précise des retombées socio économiques a été présentée lors de la réunion publique du 25 juin dernier à TILLE. Les résultats de cette étude sont consultables sur le site de la consultation publique. Les thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .
93	Réponse		2026-07-08 15:47:31	Pétitionnaire		Merci pour votre contribution. Je me permets de préciser en complémnet que le projet prévoit également la création de nombreux parkings (3500 places) pour limiter les nuisances et le SMABT aide la ville de Tillé dans le financement de mesures dédiées à limiter ces nuisances. En complément, les aéroclubs jouent un rôle qui dépassent largement le simple loisir aérien. Ils constituent un maillon de l'écosystème aéronautique, sportif, touristique et éducatif du territoire. Ils proposent des formations qui peuvent susciter des vocations pour les pilotes de demain mais aussi, en tant qu'association, participent dynamiser la vie associative du territoire. Enfin, ils contribuent au tourisme local, avec notamment le musée de l'aviation de Warluis, patrimoine très riche qui retrace l'histoire de l'aéronautique et notamment celle de l'aéroport de Beauvais et son rôle pendant la seconde guerre mondiale.
94	Contribution	**pegase**	2026-07-08 10:51:24			je suis pour le developpement de cette plate forme aeroportuaire celle ci va donner des emplois
94	Réponse		2026-07-08 10:50:08	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous émettez un avis favorable sur ce projet justifié par les retombées positives en matière d'emploi.
95	Contribution	**Emplois indirects**	2026-07-08 20:26:00			Bellova évoque régulièrement le volet économique du projet. L'activité de l'aéroport générerait 5500 emplois dont 1500 emplois directs. Le chiffre annoncé pour ces derniers est réaliste. Par contre, les 4000 emplois indirects sont pour moi un chiffre énormément gonflé. Ce nest pas la vente de quelques viennoiseries et de quelques sandwiches qui vont créer des emplois additionnels chez les boulangers pâtissiers. L'hôtel Mercure de Beauvais a précisé que moins de 2% de la clientèle sont des voyageurs de l'aéroport. Merci de communiquer le nombre d'emplois indirects par secteur d'activité et par zone géographique (Beauvaisis, reste du département de l'Oise, région parisienne, Paris). Merci d'avance
95	Réponse		2026-07-08 12:48:33	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous contestez la validité des données socio économiques présentées dans le dossier de la consultation mis à disposition du public par l'exploitant. Une évaluation des retombées socio économiques a été présentée lors de la réunion publique du 25 juin dernier à TILLE. Les résultats de cette étude sont consultables sur le site de la consultation publique, sur lesquels vous fondez probablement vos observations. Je demande donc à l'exploitnat et au SMABT de vous founir les donnees olus détaillées que vous demandez : nombre d'emplois indirects par secteur d'activité et par zone géographique (Beauvaisis, reste du département de l'Oise, région parisienne, Paris).

95	Réponse		2026-07-08 15:28:42	Pétitionnaire		Merci pour votre contribution. Dans la continuité de la présentation du 25 juin dernier, et de l'étude complémentaire livrée début 2026 sur une analyse socio économique réalisée par le cabinet SETEC sur les données chiffrées de 2024, voici quelques explications et chiffres. Différents impacts au-delà des emplois directs, il peut s'agir : - des impacts indirects qui résultent des biens et services achetés par les acteurs directs par des fournisseurs non présents sur la plateforme. Ils peuvent inclure les grossistes fournissant de la nourriture pour le catering, les activités de raffinage du pétrole pour le carburéacteur, les sociétés assurant la comptabilité et services juridiques aux compagnies aériennes, … - des impacts induits, qui résultent des dépenses des employés directs et indirects sur leur lieu usuel de vie, la consommation des ménages. Cela comprend les dépenses d'alimentation, de scolarité, de services de santé, … L'activité économique générée dans la chaîne de fournisseurs engendre également des versements d'impôts et taxes. Ces montants viennent financer les administrations publiques qui vont-elles-même soutenir l'activité économique sur l'ensemble du territoire. Ce sont les impacts induits par les dépenses des administrations publiques. - des Impacts catalytiques, enfin, qui résultent des dépenses des passagers non-résidents (ou passagers import) sur le territoire. L'activité touristique soutient en effet de nombreux emplois dans les hôtels, restaurants, activités de loisirs, … Dans le cas particulier de l'aéroport de Beauvais, les dépenses des passagers résidents (ou passagers export) ont également été comptabilisées : en effet, la zone de chalandise de l'aéroport est relativement large et inclut une partie de la Normandie et l'Ile de France. Certains passagers de ces zones plus éloignées contribuent à l'économie locale via des dépenses d'hébergement et de restauration (nuit sur place dans le cas de vols très tôt le matin par exemple). En 2024, les 35 entreprises qui travaillent sur la plate-forme aéroportuaire comptabilisent 1506 emplois directs. Les métiers sont très variés : gestion aéroportuaire, mobilité, sûreté, forces de l'ordre, locations de voiture, entretien et nettoyage, maintenance aéronautique, assistance sécurité incendie ou personnes à mobilité réduite etc. En 2024, les fournisseurs des entités présentes sur l'aéroport Beauvais-Tillé ont contribué à l'économie locale à hauteur de 50 millions d'euros. Cette production a notamment permis de soutenir 560 emplois indirects (Equivalent Temps Plein). Ce sont par exemple pour ces emplois indirect 202 emplois (en Equivalent temps plein) dans le transport et l'entreposage, 177 d'activités spécialisées des entreprises, 30 de fabrications de produits industriels, 28 de réparation d'automobiles et de motocycles, 26 d'administration publique, enseignement et santé, 19 d'activité financière et d'assurance, 19 des métiers de l'information et de communication, 15 d'hébergement et restauration, 10 des fabricants d'équipements électriques, électroniques et informatiques, 7 de fabrication de denrées alimentaires, 6 de construction etc. Les impacts induits issus des salaires des employés directs et indirectes réinjectés dans l'économie via les dépenses des ménages concernent par exemple les métiers de la restauration, de l'hébergement, de la production de nouriture, l'activité immobilière, la comptabilité, la publicité, le nettoyage; Ils ont concerné 312 emplois en 2024 Quant aux impacts catalytiques, ce sont 3 193 emplois ETP en 2024 AU TOTAL, ce sont les ETP de 1506 emplois directs, 560 emplois indirects, 312 emplois induits, 3193 emplois catalytiques, soit 5571 emplois directs et indirects en 2024. La répartition géographique est la suivante : 2180 dans les Hauts de france, dont une majorité dans le Beauvaisis, 2990 en Ile de France et 400 ailleurs en France. La synthèse de ces données figure sur le support de présentation téléchargeables sur le site au niveau du calendrier/réunion publique du 25 juin et elles ont été publiées dans l'onglet documentation/consultation du public En complément, Oise Tourisme a publié les chiffres suivants sur l'activité du tourisme en lien avec l'aéroport : - 86% d'offres de locations touristiques à proximité de l'aéroport en 4 ans (de 297 offres à 563 offres) - 4,5 M€ de CA généré par l'activité des locations touristiques sur l'Agglomération en 2025, soit + 143 % en 4 ans+ de 400 000 nuitées touristiques en 2025 sur l'Agglomération du Beauvaisis - 194 emplois dans le secteur des hébergements touristiques
96	Contribution	**La modernisation de l'aérport est une impérieuse necessité**	2026-07-09 07:16:57			le constat est accablant, les installations sont a bout de souffle. Le choeur des pleurnicheurs et porteurs de pancartes , témoignent d'intérêts particuliers hétéroclites. Ils ne représentent qu'eux mêmes. La somme des intérêts particuliers n'est pas l'intérêt général. L'aéroport de Beauvais n''est pas un petit aéroport de province, il est classé 9 eme aéroport français et que cela plaise ou non, il joue dans la cour des grands . C'est un élément majeur d'attractivité en terme d'emplois, de connectivité pour les populations et les acteurs économiques. La situation actuelle n'est plus tenable: des installations terminales obsoletes faites de bric et de broc, peu qualitatives, frisant l'indigence, totalement inadaptées...Alors oui, la modernisation n'est ni un luxe, ni une option , c'est une ardente nécéssité .
96	Réponse		2026-07-09 07:15:22	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous émettez un avis favorable à propos de ce projet, en vous fondant sur la nécessité de ces travaux pour mettre à niveau les équipements adaptés au flux de 6,67 millions de passagers annuels.
97	Contribution	**OUI AU PROJET**	2026-07-09 07:18:24			Je suis favorable a ce projet qui va permettre de contribuer à l'amélioration des infrastructures et de l'image de la plateforme auprès des passagers. L'aéroport est un atout pour le Beauvaisis tant sur le plan économique touristique que financier. Quand quelque chose marche en France il faudrait apprendre a en être fier.
97	Réponse		2026-07-09 07:17:17	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous émettez un avis favorable à propos de ce projet, en vous fondant sur ll'amélioration de l'accueil des voyageurs et l'inétrêt économique et touristique de ce projet.
98	Contribution	**NON NON ET NON AU PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT**	2026-07-09 07:20:40			NON NON AU PROJET Je ne peux pas soutenir ce projet de modernisation. Ce refus est fondé sur le manque de confiance dans les annonces qui nous sont faites. (Montion déposée en 2023 pour rester à 32000 mouvements par 17 communes ,nous sommes à 39600 vols commerciaux et 45000 tous vols commerciaux et non commerciaux). Les habitants ont besoin de transparence, de garanties vérifiables et concrètes avant d'envisager un tel projet. Ce projet engendre un important impact du trafic routier autour de l'aéroport donc dans notre commune ,ce qui est impensable au vue de ce que nous vivons déjà. Selon l'étude, ce projet entraînerait une augmentation de 100 000 tonnes de CO2 par an liée à la hausse du trafic aérien. Et ça c'est la conclusion du porteur du dossier lui même. Cette interrogation est importante au vue des objectifs sur le climat. Les canicules à répétition, les températures records, les incendies, les inondations et la multiplication des événements climatiques extrêmes montrent que ces phénomènes ne sont plus exceptionnels. Depuis des décennies, les scientifiques alertent sur les conséquences du réchauffement climatique. Aujourd'hui, ses effets sont visibles sur notre santé, notre environnement et notre mode de vie. Dans ce contexte, il est légitime de s'interroger sur ce projet qui risquent d'accentuer ces problèmes. Sans compter les nuisances sonores et olfactive puis des incivilités à répétition. Il est clair que ces aménagements de modernisation de l'aéroport auront pour conséquence une augmentation du trafic aérien afin de rentabiliser un investissement de 180 millions d'euros. N'oublions pas que Bellova a obtenu le contrat de gestion pour une durée de 30 ans. Pensons aux enfants de notre village et à tous les riverains, qui ne souhaitent pas respirer davantage de pollution. Oui, les emplois à l'aéroport sont importants. Mais cette question mérite d'être posée : quel sera le coût humain et sanitaire de cette augmentation du trafic dans les années à venir ? Sur la biodiversité ,quelles sont les espèces animales, végétales présentes sur le site ont été recensées ? Y a t'il des espèces protégées ?
98	Réponse		2026-07-09 07:18:55	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez un refus de ce projet en raison de ses imapcts sur la santé humaine et surtotut sur le climat et sur la biodiversité. L'étude d'impact réalisée dans le cadre de cette demande d'autorisation auprès de l'Etat a justement pour objet d'évaluer plus précisémnt ces impacts et les mesures prises par l'exploitant pour les éviter et les réduire au maximum. Il ne me parait pas opportun d'anticiper les conclusions de cette consultation, notamment dans l'attente des avis des personnes publiques associées qui ne l'ont pas encore rendu.
99	Contribution	**Nuisances diverses**	2026-07-09 07:23:23			Je constate que la multiplication des avions au-dessus du Mont-Saint-Adrien entraîne une pollution grasse sur le salon de jardin et les terrasses de la maison. Ces qui veut dire que nous respirons une grande pollution tous les jours. D'autre part le survol des avions a tout moment est dérangeante au niveau sonore. Un avion entendu un matin a 2 heures. Est-ce normal ? Sachant que le nombre de vols va augmenter, c'est très inquiétant. Nul doute que la valeur de nos maisons va diminuer au fil du temps …
99	Réponse		2026-07-09 07:21:08	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exrpimez votre opposition à ce projet en raison des impacts des survols des avions sur la qualité de l'air et en matière de bruit. Concernant la qualité de l'air, je me permets simplement de vous préciser (comme cela est indiqué dans l'étude d'impact) que les émissions constatées résultent du cumul des activités humaines et industrielles sur le Beauvaisis. Concernant le respect des trajectoires empruntées par les avions, je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Génétrale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique du 25 juin, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisée (c'est à dire hors conditions météo ou sécurité). Concernant, enfin, l'évolution du nombre de mouvements et comme l'a rappelé l'exploitant lui-même, les infrastructures prévues au projet sont dimensionnées pour garantir un dimensionnement optimal pour 45 000 mouvements et pour garantir l'équilibre économique du fonctionnement de l'aéroport Le contrat de concession ne comporte, effectivement pas d'engagement au sujet de ce seuil. Il s'agit bien d'un engagement de l'exploitant à respecter celui des élus composant le SMABT sur la durée de la concession allant jusqu'à 2054, en l'absence de toute éventuelle révision de cet engagement dans le cadre de nouveaux accords sur le développement de l'aéroport entre l'exploitant et le SMABT. Un éventuel dépassement de ce seuil avant 2050 ne pourrait s'envisager uniquement à l'issue de nouveaux échanges entre l'exploitant et les élus du SMABT. Ces différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .
100	Contribution	**Aéroport**	2026-07-09 07:38:25			Consciente des enjeux economiques et sociale de l'agrandissement de l'aéroport et de toutes les retombées possibles...mais c'est la deuxième années, nous avons les avions survolent nos maisons a de si basse altitude, faisant des demi tour ou des virages, avec le bruits surtout toutes les 10 min et des nuissances sonores et les odeurs de kérosène... A peine 4 ans que nous sommes propriétaire d'une commune à 25 min de Beauvais et nous voyons le trafic augmenter et surtout nous nous retrouvons maintenant dans un couloir alors que nous n'y étions pas, en tout cas pas à ce niveau. Et dnailleurs, nous en avons discuter avec pas mal d'habitants qui constate la meme chose. Ce projet d'agrandissement, s'il se concrétise, qui va choisir les couloirs , les habitants des communes survolés seront ils avertit ? Comment comptez vous réduire les naissances sonores et peut on nous garantir de ne pas dégazer le kérosène au dessus de nos habitats ?
100	Réponse		2026-07-09 07:37:31	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du bruit des avions qui survolent votre habitation et des impacts sur la qualité de l'air. Vous demandez des précisions à propos des trajectoires empruntées par les avions. Concernant le respect des trajectoires empruntées par les avions, Je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Génétrale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique du 25 juin, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisée (c'est à dire hors conditions météo ou sécurité). Ces différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui sera publiée surle site de la consultation. .

101	Contribution	**Non respect de la trajectoire**	2026-07-14 01:27:39			Il est difficile de supporter que les avions au décollage passent au-dessus de notre village et plus particulièrement au niveau de la rue haute. Au début du développement de l'aéroport, il y avait un respect de la trajectoire qui se situe à mi-chemein entre Savignies et Le Mont Saint Adrien. Pourquoi ce changement ?
101	Réponse		2026-07-14 01:25:59	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison du non respect des trajectoires. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
102	Contribution	**Nuisances en augmentation Le Mont-Saint-Adrien**	2026-07-14 01:36:26			Habitant Au Mont saint adrien depuis 20 ans je constate de plus en plus de nuisances diverses et Surtout le passage de plus en plus d'avions avec pour certains un vol " assez bas". Nous avons choisi un village au calme et constatons que ce calme risque de disparaître avec une pollution sonore et le plus inquiétant une véritable pollution.... Je suis donc opposée à une expansion de l'aéroport
102	Réponse		2026-07-14 01:35:25	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des nuisances sonores et de la pollution de l'air générée. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
103	Contribution	**Nouvelle pièces dans la documentation**	2026-07-14 20:26:00			Bonjour, Ils semblent que ces derniers jours de nouvelles pièces est été ajouté dans la partie documentation de la consultation. Mais il est compliqué (et même pénible) de réussir à identifier lesquelles. Pouvez-vous demander à Bellova d'indiquer les dates de publication des documents directement au dessus de leur titre, et non uniquement dans le nom à rallonge de chaque pièce. Merci !
103	Réponse		2026-07-14 01:47:15	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution par laquelle vous me faite part des difficultés que vous rencontrez pour identifier les nouvelles pièces ajoutées dans la partie "documentation" de la consultation. Vous demandez, en conséquence que soit ajouté les dates de publication directement au dessus de leur titre. Je ransmets, en conséquence bien volontier votre demande à BELLOVA en leur demandant de bien vouloir y répondre.
103	Réponse		2026-07-15 14:34:44	Pétitionnaire		Bonjour, numérotation faite le jour même et dates de publication indiquées pour les documents qui ont été déposés après le démarrage de la phase de consultation
104	Contribution	**Lemaire**				Non
104	Réponse		2026-07-14 01:55:21	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. Les thèmes abordés dans les contributions exprimant un refus feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
105	Contribution	**Sylvie lemaire**	2026-07-14 20:26:00			Non
105	Réponse		2026-07-14 02:00:22	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. Les thèmes abordés dans les contributions exprimant un refus feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
106	Contribution	**Non non à la modernisation de l'aéroport**				Revenons et restons à un nombre de mouvements raisonnable pour l'aéroport de Beauvais Tillé. Une célèbre phrase résonne plus que jamais : « La maison brûle et nous regardons ailleurs. » Face aux défis climatiques, nous ne pouvons plus détourner le regard. Agissons dès aujourd'hui, avec responsabilité et détermination, pour préserver notre environnement. Nous avons le devoir de transmettre à nos enfants et à nos petits-enfants une planète vivable, où ils pourront grandir, respirer et construire leur avenir. Chaque geste compte. Chaque décision compte. L'avenir commence maintenant.
106	Réponse		2026-07-14 02:08:30	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des impacts sur l'environnement. et de la nécessité de plafonner le nombre de mouvements anuels. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
107	Contribution	**Maîtrisé le trafic**	2026-07-14 20:26:00			Dans l'absolu, la modernisation d'installation n'est pas un problème. Le problème ici est l'augmentation du trafic aérien. Le haut conseil pour le climat l'a rappelé dans son dernier rapport. Il est nécessaire de réduire et maîtriser le trafic aérien. Nous parlons beaucoup d'avion plus économe. Cependant, l'impact sera toujours présent et plus important que tous les autres modes de transport. Comment l'aéroport peut agir sur ce point sur les compagnies aériennes ? A Beauvais, nous avons du low cost. Ces compagnies ne vont pas renouveler leur Parc juste comme ça sur demande. Si Bellova veut vraiment réduire son impact carbone, quelles sont les vraies actions sur la source la plus polluante de son activité ? Pour le moment, aucune action forte n'est prises par Bellova. Ce projet n'est pas conforme à l'accord de Paris sur le climat. Bellova est et sera responsable des catastrophes climatique à venir.
107	Réponse		2026-07-14 02:18:58	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des impacts sur l'environnement et de la nécessité de plafonner le nombre de mouvements annuels. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
108	Contribution	**Nuisances Mont St Adrien**	2026-07-15 20:26:00			Vols de plus en plus nombreux au dessus du Mont St Adrien possibilité de passer un peu plus à l'ouest
108	Réponse		2026-07-15 00:18:41	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des vols de plus en plus nombreux au dessus de la commue du Mont Saint Adrien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
109	Contribution	**Survol au décollage du Mont St Adrien**				Survol au décollage du Mont St Adrien

109	Réponse		2026-07-15 00:26:52	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison ddes vols de plus en plus nombreux au dessus de la commue du Mont Saint Adrien. Vous exprimez le souhait de voir les avions éviter le survol du Mont Saint Adrien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
110	Contribution	**Demande de renseignement.**	2026-07-15 20:26:00			Bonjour Monsieur Ferté. Prés de l'aeroport a été construit un énorme bâtiment de stockage que Amazone va occuper et ouvrir en septembre , je crois. Avez vous des informations quand aux moyens de transport qui vont alimenter cet entrepot. Personnellement, je pense que celui-ci n'aura pas d'autres choix que des avions cargos. Merci de nous renseigner.
110	Réponse		2026-07-15 00:38:47	CE		Bonjour, Vous m'interrogez à propos des moyens de transport susceptibles d'être utilisés par l'entreprise AMAZON pour le transport de leurs marchandises. Et est ce qu'ils devraient avoir recours à des avions Cargo. connaissance, l'entreprise AMAZON ne prévoit aucun recours à des avions CARGO pour le transport de marchandises, mais uniquement des camions. Je laisse l'exploitant actuel , BELLOVA compléter cette réponse s'ils détiennent des informations plus précises
110	Réponse		2026-07-15 14:27:44	Pétitionnaire		Bonjour, Les travaux complémentaires à cet entrepot existant relève de la compétence de la CAB, je vous invite à les solliciter pour disposer de plus d'informations. En l'état, Bellova ne dispose pas d'informations précises mais a pu consulter le dossier public précisant le recours à une logistique avec des camions rejoignant l'A16 via la RD 938 et la création de 2000 emplois dont les déplacement ont été intégrés dans notre étude de trafic routier aux abords de l'aéroport. Comme précisé à nouveau en réunion publique, aucune activité de fret n'est prévue à l'Aéroport Paris-Beauvais, qui n'a ni les équipements nécessaires, ni la place, ni la stratégie, en plus d'un couvre-feu. Il n'est donc prévu aucun lien avec l'installation d'Amazon (hors du périmètre de l'aéroport). Le Code de l'environnement (article R.122-5) prévoit que l'étude d'impact d'un pétitionnaire décrive les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement, y compris les effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés. C'est la seule raison qui a fait prendre en compte le projet de Novaparc dans l'étude du concessionnaire.
111	Contribution	**Oui au développement de l'aéroport de Beauvais**	2026-07-15 00:57:52			Je suis favorable au développement de l'aéroport de Beauvais ! Plus grand = plus de destinations mais sans augmenter leurs prix! Et surtout agrandir les parkings/ ou baisser les prix du P3 qui est quasiment vide à chaque fois. Car le P4 est toujours pleins et souvent on doit se garer dans l'herbe au fond.
111	Réponse		2026-07-15 00:57:00	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution favorable au projet, justifiée par le meilleur accueil des voyageurs et ^par l'augmentation du nombre de destinations. Vous me questionnez à propos de l'évolution des places de stationnement avec le nouveau projet. Celui-ci va permettre une augmentation importante des places de parking, en fiasant passer le total des places de stationnement de 6 141 actuellement à 9 930 dans le nouveau projet. Je laisse l'exploitant de l'aéroport compléter cette réponse, notamment en matière de politique des prix.
112	Contribution	**Nuisances au Mont Saint-Adrien**	2026-07-15 01:15:07			Je réside depuis plus de 30 ans dans le village du Mont Saint-Adrien. Nous avons choisi ce village pour son calme et son environnement verdoyant, malgré sa situation géographique qui a obligé mon conjoint à faire plus de 150kms quotidiennement pour aller travailler. Nous sommes maintenant à la retraite et subissons les nuisances des avions partant vers l'Ouest ; beaucoup survolent notre quartier et polluent nos propriétés (arbustes qui meurent, huisseries noircies et grasses). Nous envisageons avec regret de partir dans une région mais redoutons de subir une moins value sur notre bien. Avec le projet d'agrandissement de l'aéroport, nous pouvons nous attendre à une augmentation non limitée du nombre de vols ; le village pourrait etre rebaptisé "Roissy en Picardie". Nous exigeons donc que le plafonnement de 45000 mouvements soit une clause non révisable du contrat de concession.
112	Réponse		2026-07-15 01:14:29	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison ddes vols de plus en plus nombreux au dessus de la commue du Mont Saint Adrien. Vous exprimez le souhait de voir plafonnés à 45 000 mouvements annuels de façon non révisable avec intégration de cette clause dans le contrat de concession. Vous exprimez des craintes à propos de la dévalorisation de votre habitation. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
113	Contribution	**Fort risque sanitaire - Rappel**	2026-07-15 20:26:00			Bonjour monsieur le Commissaire-Enquêteur Suite à ma contribution, vous avez demandé à l'exploitant de l'aéroport de me communiquer les données détaillées des pics de pollution 2025 et 2026 relevées sur la station de mesure la plus proche de l'école communale de Tillé. Je profite de cette contribution pour vous remercier de votre démarche, symbole de transparence. A ce jour, je n'ai toujours rien reçu ; aussi, veuillez les relancer. Sincères salutations
113	Réponse		2026-07-15 01:22:39	CE		Bonjour, Je vous présente mes excuses pour le délai de transmission des informations demandées à propos des données détaillées des pics de pollution 2025 et 2026 relevées sur la station de mesure la plus proche de l'école communale de Tillé. J'effectue une relance auprès de l'exploitant en lui demandant de bien vouloir vous transmettre ces données dans les meilleurs délais. Bien cordialement
113	Réponse		2026-07-17 18:53:36	Pétitionnaire	20260717_191150-atmohdf_bilan_qualite_air_2025.pdf	Bonjour, Voici une synthèse des rapports de la qualité de l'air de notre station de Tillé "Aéroplaisance" qui se situe à environ 500 m du groupe scolaire de Tillé sur les premiers mois de 2026. Comment l'interpréter : Pour les 5 dépassements du seuil d'information, cela veut dire que pour le mois en question, il y a eu 5 moyennes horaires supérieurs au seuil 200 µg/m3 pour le NO2. Ces moyennes horaires ne sont pas adjacentes et consécutives. Aucun dépassement du seuil d'alerte janv-26 Dépassement seuil information Dépassement seuil alerte NO^2 0 0 PM10 0 0
114	Contribution	**Contribution de Milly-sur-Thérain**	2026-07-15 01:57:13		20260712_183334-motion-aeroportpdf.pdf	Bonjour, Le 26/12/2023, le conseil municipal de Milly a voté une motion demandant : le plafonnement strict des mouvements annuels, la limitation à 3 avions basés, l'extension du couvre-feu de 23h30 à 6h30, une interdiction des vols cargos et/ou du fret, le déroutage des camions citernes vers la N31, la modification des trajectoires avec retour de celles-ci sur le plateau et non sur la vallée du Thérain bien plus densément peuplée, l'évaluation de l'impact environnemental du trafic et que cet impact n'augmente pas. Qu'en est-il ? Nous portons la responsabilité de préserver la santé de la population, de son territoire et de contribuer à la transition énergétique hors des fossiles.

114	Réponse		2026-07-15 01:55:27	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans lquelle vous me faite un retour des sujets abordés lors de la réunion du Conseil municipalde Milly sur Thérain. Vous y avez abordé le plafonnement des mouvements annuels, la limitation à 3 avions basés, l'extension du couvre-feu de 23h30 à 6h30, une interdiction des vols cargos et/ou du fret, le déroutage des camions citernes vers la N31, la modification des trajectoires avec retour de celles-ci sur le plateau, l'évaluation de l'impact environnemental du trafic et le plafonnement du nombre de mouvements. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
115	Contribution	**Pas plus d'avions à Beauvais**	2026-07-15 20:22:44			Je ne souhaite pas plus d'avions, en ces temps de réchauffement climatique, il est l'heure de la mesure et du raisonnable.
115	Réponse		2026-07-15 20:21:54	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de votre souhait de ne pas voir augmenter le nombre de vols J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Le thème que vous abordez fera l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
116	Contribution	**Respect des Isariens**	2026-07-15 20:26:00			Bonjour, Le respect des approches en descente continue n'est faite qu'à 37% pour 2025 nous nous retrouvons avec des avions à 661 m/alt au lieu des 1200 m/alt(notre village étant à 25km à vol d'oiseau de l'aéroport), les trajectoires ne sont pas respectées et survolent des villages qui ne sont pas dans les couloirs prévues. Le Plan d'exposition aux bruits date de plus de 20 ans et ne reflète plus du tout la réalité. A qui profite cet aéroport, pas au Beauvaisis le centre ville de Beauvais est une catastrophe. Les gens ne s'arrêtent pas, ils ne font que transiter. Pourquoi parce que cela est moins cher... Votre enquête devrait intervenir physiquement(non connectés) dans les mairies des villes qui sont à 30km autour de l'aéroport, et à des horaires plus accessibles(travailleurs)
116	Réponse		2026-07-15 20:32:06	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des impacts en matière de bruit, de non respecte des trajectoires et de retombées socio économiques limitées. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
117	Contribution	**Stop aux avions**	2026-07-15 20:26:00			Contre l extension Déjà trop d avions Stop aux nuisances et la polution
117	Réponse		2026-07-15 20:36:06	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de votre souhait de ne pas voir augmenter le nombre de vols J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Le thème que vous abordez fera l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
118	Contribution	**Non aux avions**	2026-07-15 20:26:00			Je ne suis pas pour l extension, mais plutôt a un retour a un niveau acceptable d avions au dessus de nos territoires Notre village Milly sur therain est survoler a très basse altitude, a chaque passage d avion nous devons arrêter de parler nous nous entendons plus, nous n entendons plus la télé. Sans parler de l polution c est effrayant ! Pourquoi plus d avions ? Pourquoi vous ne nous respectez pas ? Arretez ce développement pour essayer de sauver ce qui peut encore l' être , pensez a l' avenir SVP
118	Réponse		2026-07-15 20:40:15	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison dess impacts en matière de bruit et de la pollution de l'air. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les thèmesque vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
119	Contribution	**Antécédents judiciaires du concessionnaire Bellova (Egis)**	2026-07-15 20:26:00			En tant que citoyenne et contributrice à cette enquête publique, je souhaite consigner formellement mes plus vives inquiétudes et protestations quant à l'absence totale de garanties éthiques, démocratiques et d'indépendance qui entourent ce projet d'extension de l'Aéroport de Paris-Beauvais.L'analyse approfondie des acteurs clés de ce dossier révèle des zones d'ombre inacceptables pour ce projet d'extension aéroportuaire mais guidé en réalité par de puissants intérêts privés. Le passif judiciaire d'Egis est un point crucial dans ce dossier. Cet exploitant a été lourdement condamné pour corruption ! Le consortium Bellova, désigné pour exploiter et étendre la plateforme pour les 30 prochaines années, a pour mandataire principal le groupe Egis (via sa filiale Egis Avia). Or, l'examen de l'historique de cette entreprise ôte toute crédibilité à sa prétendue « exemplarité ». Rappel des faits constitutionnels : Le 10 décembre 2019, le Parquet National Financier (PNF) a validé une Convention Judiciaire d'Intérêt Public (CJIP) condamnant la SAS Egis Avia à verser une amende de 2,6 millions d'euros pour des faits graves de corruption d'agents publics étrangers. L'enquête de la brigade de répression de la délinquance économique avait mis au jour des flux financiers opaques transitant par les Îles Vierges Britanniques pour influencer l'attribution du contrat de construction de l'aérogare d'Oran, en Algérie. Egis Avia a reconnu la réalité des faits et accepté cette qualification pénale. Comment les collectivités locales peuvent-elles confier un marché public estimé à plusieurs milliards d'euros sur trois décennies à un groupe aux pratiques officiellement sanctionnées pour corruption dans le secteur aéroportuaire ?
119	Réponse		2026-07-15 20:55:18	CE		Bonjour, Vous exprimez un avis défavorable à propos de ce projet en raison des corruption dont est accusée la société EGIS AVIA, membre du groupement BELLOVA, concessionnaire pour 30 ans, désigné par le SMABT. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. J'ai cependant le sentiment que vos observations sont plutôt hors sujet par rapport à la consultation portant sur la situation actuelle de l'aéroport de Paris Beauvais et sur le programme de sa modernisation sans lien direct avec les éléments historiques que vous rappelez dans votre message.Comme vous l'indiquez à la fin de votre message, les observations que vous formulez concernent davantage le SMABT.
120	Contribution	**Le cas du directeur du SMABT : Un entre-soi institutionnel hautement suspect**	2026-07-19 00:16:36			Le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), propriétaire de la plateforme et décisionnaire de l'attribution de la concession, est dirigé par Monsieur Philippe Trubert. Or, une simple recherche publique révèle le parcours de ce dernier : Monsieur Philippe Trubert est un ancien cadre de direction du groupe Egis, où il officiait notamment comme Senior Business Development Manager France (en charge du digital et du développement dans l'aérien). Aujourd'hui, en tant que Directeur du SMABT, il se retrouve à la tête de la structure publique qui valide le cahier des charges, supervise l'enquête publique et a attribué le marché à Bellova, groupement dont son ancien employeur (Egis) est le leader. Cette porosité systémique entre le donneur d'ordre public et le bénéficiaire privé est l'exemple même du pantouflage et crée une situation flagrante de conflit d'intérêts. Comment garantir l'impartialité des analyses économiques, des arbitrages techniques et de la notation des offres quand le directeur de l'établissement public est un transfuge direct du géant privé qui remporte le contrat ? Conclusion : Un simulacre de procédure vicié à la racine. Cette collusion d'intérêts et ce passif judiciaire entachent lourdement la régularité de toute la procédure. Elle explique la surdité totale des décideurs face aux alertes sanitaires et environnementales des riverains : les dés étaient pipés dès le départ. Je demande solennellement aau commissaire enquêteur d'acter dans son rapport cette rupture manifeste de neutralité au sein du SMABT. L'intérêt général et la santé de dizaines de milliers de riverains ne peuvent être sacrifiés sur l'autel d'un entre-soi corporatiste et financier.
120	Réponse		2026-07-19 00:15:27	CE		Bonjour, Dans votre message, vous remetez en cause l'impartialité du Directeur du SMABT en raison de ses anciennes fonctions eu sein du groupe EGIS. J'ai le sentiment que vos observations sont hors sujet par rapport à la consultation portant sur la situation actuelle de l'aéroport de Paris Beauvais et sur le programme de sa modernisation. Vos observations sont davantage à transmettre aux élus du SMABT.

121	Contribution	**STOP au déni climatique et RECENTRER l'intérêt général**	2026-07-19 00:38:03			Certaines contributions à cette enquête publique tentent de faire passer la défense de l'extension aéroportuaire pour l'expression de « l'intérêt général », reléguant les riverains et les associations de protection de l'environnement au rang de « minorité de réfractaires ». Cette vision de l'intérêt général est non seulement obsolète, mais scientifiquement et juridiquement fallacieuse en 2026. L'intérêt général ne se résume pas à la liberté de consommer du vol low-cost à bas coût ou aux profits financiers d'un consortium privé et de quelques élus locaux. L'intérêt général supérieur, constitutionnel et absolu, c'est la préservation des conditions de vie et de santé des populations, ainsi que le respect des engagements climatiques de la France. 1. Le verdict sans appel du Haut Conseil pour le Climat (Juillet 2026) L'argument prétendant que l'extension de l'Aéroport Paris-Beauvais s'inscrit dans le sens de l'histoire a été définitivement balayé par les instances scientifiques de l'État. Dans son rapport annuel publié en juillet 2026, le Haut Conseil pour le Climat (HCC) a tiré la sonnette d'alarme sur le secteur aérien, dont l'activité dépasse désormais les niveaux d'avant-crise. Face à l'urgence, le HCC recommande explicitement et solennellement : l'instauration d'un moratoire immédiat sur l'augmentation des capacités de TOUS les aéroports français, afin de maîtriser la hausse globale du trafic aérien. Le HCC rappelle que la France est aujourd'hui « dimensionnée pour un climat qui n'existe plus » et qu'il est intenable de continuer à valider des projets d'infrastructures qui augmentent nos émissions de gaz à effet de serre. Dès lors, qui défend l'intérêt général ? Les citoyens qui demandent l'application des recommandations du Haut Conseil pour le Climat, ou lles élus et l'exploitant Bellova qui s'entêtent dans un projet hors-sol, tout en avouant dans sa propre étude d'impact que son projet « n'est pas compatible avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) » ? Prétendre que l'agrandissement sert le territoire est une inversion des valeurs : un intérêt privé déguisé en intérêt public ! L'extension vise à saturer davantage les infrastructures pour maximiser les dividendes de Bouygues et d'Egis, et les taxes d'atterrissage des compagnies low-cost étrangères (Ryanair, Wizz Air) qui ne paient aucun impôt en France et bénéficient d'exemptions fiscales injustes sur le kérosène. La socialisation des pertes, la privatisation des profits : Ce projet impose des externalités négatives majeures (nuisances sonores massives, pollution de l'air aux microparticules autour des écoles de Tillé, troubles du sommeil, risques cardiovasculaires dénoncés par l'OMS) à des dizaines de milliers de personnes pour le bénéfice économique à court terme d'une minorité d'acteurs.
121	Réponse		2026-07-19 00:36:47	CE		Bonjour Monsieiur, Vous posez de façon intéressante la question de l'inérêt général dans ce projet en mettant en balance les nuisances pour les riverains , notamment en matière de bruit et de pollution athmosphérique, avec les retombées économiques pour les entreprises gestionnaires de l'aéroport et les compagnies aériennes, ainsi que pour les colectivités locales, propriétaires de l'aéroport. Vos réflexions posent des questions de fonds sur un sujet totalement d'actualité tant localement qu'au niveau national qui contribuent utilement aux échanges en cours.
122	Contribution	**Dénonciation des artifices méthodologiques, du lissage des données et de l'omission de polluants toxiques dans l'étude d'impact**	2026-07-19 00:55:20			En tant que citoyenne et défenseure de la santé publique, je souhaite consigner formellement mes plus vives réserves concernant la sincérité, la rigueur et la validité scientifique du dossier de demande d'autorisation environnementale lié au projet d'extension de l'Aéroport de Paris-Beauvais. Une analyse approfondie des pièces fournies révèle que l'étude d'impact environnemental et sanitaire ne reflète en rien la réalité physique et biologique subie par le territoire et ses habitants. Le dossier s'appuie structurellement sur des artifices méthodologiques sophistiqués et des outils de lissage statistique dont l'unique objectif réel est de faire entrer de force un projet de doublement de trafic dans les clous des normes réglementaires. Ce procédé, que l'on doit qualifier d'enfumage technique, vide l'enquête publique de sa substance démocratique en présentant des conclusions profondément biaisées, pour ne pas dire fallacieuses. Le mirage de la moyenne acoustique face à la violence des pics de bruit L'un des biais les plus inacceptables de ce dossier réside dans le traitement de la pollution sonore. Pour démontrer l'acceptabilité du projet, l'exploitant se retranche derrière l'indicateur réglementaire européen Lden. Cet indicateur repose sur un calcul d'énergie acoustique moyenne lissée sur 24 heures et étalée de manière homogène sur les 365 jours de l'année. Ce choix mathématique permet de diluer de façon spectaculaire la violence réelle des nuisances subies au quotidien. En affichant des courbes de bruit lissées, stabilisées artificiellement autour de 50 ou 55 dB(A), l'étude dissimule la réalité physique ressentie sous les trajectoires de vol. Elle efface le fait que chaque décollage d'avion de ligne génère un niveau de bruit maximal réel, le Lmax, qui explose régulièrement entre 75 et 85 dB(A) au-dessus des habitations, des jardins et des structures scolaires. Une moyenne annuelle n'a jamais protégé le sommeil d'un enfant ni permis la tenue d'un cours d'école sans interruption. Le dossier occulte sciemment l'indicateur N70, qui comptabilise le nombre d'événements sonores réels dépassant le seuil critique des 70 dB(A). En choisissant d'invisibiliser la répétition de ces pics de bruit au profit d'une abstraction statistique, l'exploitant édulcore massivement l'impact du projet sur la santé neurologique et cardiovasculaire des populations survolées, alors même que les seuils de l'OMS sont déjà largement dépassés sur le site. L'ingénierie de la dilution démographique pour la qualité de l'air Cette même logique de lissage et de dilution artificielle se retrouve dans l'évaluation de la qualité de l'air. L'étude d'impact présente principalement des concentrations moyennes annuelles pour les polluants classiques comme le dioxyde d'azote ou les particules fines. Ce faisant, elle efface les vagues massives et hautement concentrées de polluants toxiques rejetées par les réacteurs en phase de poussée au décollage. Pendant ces phases critiques, les capteurs réels afficheraient des seuils d'alerte aigus pour la santé publique, qui se retrouvent totalement gommés par une division mathématique sur les 8 760 heures que compte une année. Pour parfaire cette stratégie d'atténuation visuelle dans les tableaux Excel, le dossier introduit l'Indice Pollution Population (IPP). Cet outil ne sert pas à mesurer la pollution réelle, mais à opérer une dilution démographique à grande échelle. En intégrant l'IPP, l'exploitant fusionne la « zone rouge » de surpollution immédiate qui frappe de plein fouet les communes limitrophes et les riverains directs de la piste — comme Tillé — avec la population globale de l'ensemble de l'agglomération beauvaisienne. Le résultat est mathématiquement magique : la densité des polluants subie par les personnes exposées au premier degré est diluée dans une masse démographique beaucoup plus large et non survolée, faisant chuter artificiellement l'indice global sous les seuils d'alerte. L'aveuglement volontaire sur les polluants d'origine aéronautique Plus grave encore, l'étude d'impact souffre d'un angle mort volontaire que le rédacteur du dossier avoue lui-même explicitement au détour des annexes techniques : l'exclusion pure et simple de polluants ultra-toxiques et cancérogènes avérés, spécifiques aux gaz d'échappement des aéronefs, tels que le benzène, le formaldéhyde, le naphtalène ou l'arsenic. Sous le prétexte fallacieux d'une « absence de données » de référence ou d'une prétendue impossibilité technique à mesurer et isoler le bruit de fond initial du territoire, le cabinet d'études a choisi de ne pas modéliser ces émissions. Prétendre évaluer l'impact sanitaire global d'une extension aéroportuaire en omettant délibérément de mesurer la présence et la dispersion de composés chimiques aussi lourds est une faille méthodologique majeure. L'exploitant a choisi de ne pas chercher pour ne pas trouver, construisant une évaluation des risques sanitaires lacunaire qui invalide l'ensemble de la démarche d'autorisation. En conclusion, ce dossier utilise des outils de modélisation non pas pour éclairer le public et l'autorité environnementale, mais pour masquer une réalité physique intenable. Comment accorder la moindre crédibilité à ces études arrangées lorsque l'étude d'impact elle-même est obligée de conclure explicitement que les résultats des émissions de gaz à effet de serre du projet ne sont pas compatibles avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) ? Ce dossier est une hérésie physique irréconciliable avec les lois climatiques et sanitaires. Ce projet, initié par les élus du SMABT à travers un appel d'offres totalement déconnecté des limites de la biosphère et des recommandations de juillet 2026 du Haut Conseil pour le Climat, repose sur une falsification méthodologique de la souffrance des riverains et des risques écologiques. L'intérêt général et la protection de la vie humaine ne peuvent être sacrifiés sur l'autel de statistiques édulcorées et de feuilles de calcul biaisées. Pour toutes ces raisons de fond, et face à l'insincérité manifeste des données présentées, j'émets un avis défavorable absolu et définitif à ce projet d'extension.
122	Réponse		2026-07-19 00:54:38	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous remettez en cause certains éléments de la méthodologie utilisée dans la réalisation de l'étude d'impact. Vous pointez, en particulier, les analyses basées sur des moyennes et lissages des effets du bruit et de la pollution de l'air. Ces considérations éclairent utiilement les échanges en cours et appelent des précisions et réponses de la part de l'exploitant.
123	Contribution	**Tourisme local en DANGER !!!**	2026-07-19 20:26:00			Monsieur le Commissaire enquêteur, En tant qu'acteur du tourisme local et propriétaire d'un gîte depuis six ans, je souhaite apporter mon témoignage concernant le projet d'augmentation du trafic de l'aéroport de Beauvais. Mon expérience de terrain est en totale contradiction avec l'argument selon lequel le développement de l'aéroport profiterait au tourisme local. En six années d'activité, je n'ai jamais accueilli un seul voyageur ayant utilisé l'aéroport de Beauvais dans mon établissement. Cette affirmation repose sur une réalité quotidienne, vécue sur le terrain. Les chiffres viennent d'ailleurs confirmer ce constat. Selon les données d'Oise Tourisme, les nuitées touristiques sur le secteur Beauvais/Gournay/Saint-Germer-de-Fly ont diminué de 1 % entre 2023 et 2024. Il est donc difficile de soutenir que l'augmentation du trafic aérien constitue un moteur du développement touristique local. À l'inverse, les visiteurs que j'accueille participent pleinement à l'économie de notre territoire. Ils fréquentent les restaurants, visitent les musées, découvrent le patrimoine, achètent chez les commerçants locaux et contribuent directement à l'activité économique du Beauvaisis. En revanche, je constate une dégradation progressive de la qualité de séjour liée aux nuisances aériennes. Depuis quelque temps, plusieurs de mes clients me font part de leur mécontentement concernant le bruit des avions, notamment tôt le matin et tard le soir. Ces remarques deviennent de plus en plus fréquentes et portent atteinte à l'image d'un territoire pourtant reconnu pour son patrimoine et sa nature. Le développement du trafic aérien risque donc non seulement de ne pas favoriser le tourisme local, mais aussi de fragiliser les hébergements touristiques existants en dégradant l'attractivité du territoire. Un tourisme durable repose sur la qualité du cadre de vie, le calme et la préservation de l'environnement, non sur l'augmentation des nuisances. Pour toutes ces raisons, je demande que ces éléments soient pleinement pris en compte dans l'évaluation du projet et je m'oppose à toute augmentation du trafic aérien de l'aéroport de Beauvais. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma considération
123	Réponse		2026-07-19 01:11:46	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution et ce témoignage relatif à votre vécu de votre activité d'hergement touristiquie. Vous mettez en avant l'absence de retombées de fréquentation liées à l'aéroport et les effets négatifs des nuisances, notemment sonores sur votre clientlèle. Votre témoignage sera, bien entendu, repris dans la synthèse et l'analyse des observations du public à l'issue de cette consultation. Je laisse l'exploitant compléter cette réponse forcément t partielle
123	Réponse		2026-08-05 11:42:17	Pétitionnaire	20260805_114627-reponseoisetourismecontribution123.pdf	Bonjour, Nous tenions à répondre spécifiquement à votre contribution sur la base de données étayées et vérifiées. Nous avons pour ce faire solliciter Oise Tourisme. Voici leur réponse : L'étude réalisée par Oise Tourisme, à partir de l'analyse des données de téléphonie mobile, mentionne une fréquentation touristique stable sur le bassin touristique Beauvais/Gerberoy/St-Germer-de-Fly entre 2023 et 2024 (lien). En effet, une évolution de -1% ne peut être interprétée comme une baisse significative au regard de la temporalité d'analyse et de la méthodologie employée. De plus, cette étude inclue à la fois les nuitées marchandes (hôtels, meublés...), et non-marchandes (résidences secondaires, chez des proches). Elle ne préjuge donc pas de l'évolution du secteur marchand à lui-seul. Par ailleurs, cette évolution de -1 % est à mettre en perspective avec les tendances observées à l'échelle départementale. Entre 2023 et 2024, la fréquentation touristique de l'Oise est globalement stable. Les autres bassins touristiques connaissent également des évolutions limitées, avec +2 % sur le bassin Chantilly-Senlis et -2 % sur le bassin Compiègne-Pierrefonds. L'évolution observée sur le bassin Beauvais/Gerberoy/Saint-Germer-de-Fly s'inscrit ainsi dans une dynamique départementale et ne constitue pas une singularité locale. Ensuite, les données spécifiques aux hébergements locatifs de courte durée (meublés, chambres à louer) montrent une dynamique très favorable. Oise Tourisme nous informe qu'entre 2022 et 2025, le volume de nuitées touristiques en hébergements locatifs a augmenté de +121% sur l'Agglomération du Beauvaisis. (+30% par an en moyenne). Cette dynamique est plus soutenue que sur d'autres territoires, comme l'Agglomération de Compiègne qui enregistre +73% de nuitées touristiques sur la période. Enfin, une étude menée par Oise Tourisme à partir de l'analyse de 12 300 avis clients post-séjour sur 35 hébergements touristiques de l'Agglomération du Beauvaisis, apporte un éclairage complémentaire. Parmi les 1 070 avis mentionnant l'aéroport, aucun ne fait état de nuisances sonores ou d'un impact négatif de l'activité aérienne sur le séjour. Lorsque l'aéroport est cité, les voyageurs évoquent principalement sa proximité, son accessibilité ou les services facilitant leur déplacement.

124	Contribution	**L'HISTOIRE SE REPETE…**	2026-07-19 20:26:00			Contribution du 13 juillet 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, L'histoire se reproduit sans cesse et nous devons apprendre des expériences passées. Surtout de celles que nous avons vécues personnellement. Nous sommes en 2008, La propriété de l'aéroport a été transférée depuis peu par l'état aux collectivités locales (Région, Département et Communauté d'agglomération). La gestion a été confiée à la SAGEB qui envisage des travaux pour améliorer l'accueil des passagers. Constatant que l'aéroport, qui accueille 2,1 millions de passagers, est saturé avec 18000 mouvements. Le projet de la SAGEB est de construire le terminal 2, ajoutant 7000 m² aux 6314 m² existants = doublement de la surface, pour passer de 18000 à 21000 mouvements à l'horizon 2012 (4 ans plus tard). L'aéroport sera alors dimensionné pour accueillir un minimum de 4,5 millions de passagers (contrairement aux 2 millions indiqués dans le communiqué de Bellova). Aéroport et exploitant expliquent que l'aéroport est plafonné à 21000 mouvements annuels (en réalité c'est le seuil du PEB qui sera révisé par la suite en 2012 pour passer à 32000 mouvements commerciaux annuels). Le projet de 2008 a finalement permis de quasiment doubler l'objectif de 2012 = 40000 mouvements en 2025 au lieu de 21000, 13 ans plus tard seulement, malgré des aléas importants : la baisse de fréquentation liée aux attentats de 2015 et la fermeture due au covid. 2026 : Nouvel exploitant, aéroport saturé, le projet est de doubler la surface pour passer de 40000 à 45000 mouvements annuels dans les 4 ans à venir, horizon 2030 et accueillir les passagers dans de meilleures conditions. Le vocabulaire ne change pas, exploitant et propriétaire jurent que l'aéroport est plafonné par accord verbal, moral… jusqu'en 2032 (déclaration de Monsieur Chiss, président du SMABT)) Le projet de 2026, doublement de la superficie, permettra à terme et sans travaux supplémentaires, donc sans la phase 2, de parvenir à 90000 mouvements en 2043, et même probablement avant sans aléa majeur. Je n'ai fait qu'une règle de trois puisque la superficie est l'un des critères principaux de capacité d'une aérogare. L'exploitant annonce d'ailleurs 9 millions de passagers en 2033 , avec l'emport actuel on frôle 54000 mouvements, et même avec des avions plus gros et un emport qui monterait à 180, on aurait 50000 mouvements annuels… CQFD l'exploitant n'a aucune intention de rester à 45000 mouvements. Enfin, depuis le début des années 2000, les élus nous promettent un « développement maîtrisé » de la plateforme aéroportuaire. Nous sommes passé de 4500 en 2000 à près de 40000 mouvements annuels en 2024. Cette croissance résulte uniquement de la capacité/volonté des compagnies aériennes à croître. Jamais l'exploitant ou les élus du SMABT n'ont dit à Ryanair ou Wizzair « oh non, finalement vous n'allez pas ouvrir de nouvelles lignes à Beauvais ». Ce sont les compagnies aériennes qui dictent la croissance, pas les élus. Si les élus ou l'exploitant de l'aéroport disent qu'ils ont maintenu le couvre-feu en dépit de la volonté des compagnies aériennes de le supprimer, il n'en est rien. Le couvre-feu existe parce que l'association ADERA s'est battue pour l'avoir et pour obtenir son maintien devant le conseil d'état alors que le SMABT (donc les élus) souhaitaient le réduire à peau de chagrin. Aujourd'hui encore on nous parle de développement maîtrisé, des mots qui ne veulent rien dire, il n'y a que du développement et aucune maîtrise. Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé qui entraînera un impact sur la santé de riverains comme sur le réchauffement climatique supérieur à celui indiqué dans l'étude d'impact qui sous-estime les hypothèses de trafic. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
124	Réponse		2026-07-19 01:31:13	CE		Bonjour Madame, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous faites un historique du développement de l'aéroport de Paris Beauvais au cours des 25 dernières années. Vous rappelez à cette occasion les étapes essentielles de la croissance du trafic. Vous en déduisez des perspectives concernant la croissance du trafic au cours des 30 prochaines années qui restent à confirmer en fonction des accords entre l'exploitant et les élus du SMABT. Ces pespectives de croissance consituent effectivement un sujet essentiel de la consultation en cours qui seront reprises dans la synthèse des observations et dans les conclusions de cette consultation. Je laisse l'exploitant compléter cette réponse.
124	Réponse		2026-07-21 16:01:33	Pétitionnaire		Bonjour, L'infrastructure actuelle est totalement sous-dimensionnée par rapport au trafic passager traité. En effet, les terminaux ont été conçus pour environ 2 millions de passagers contre 6,67 millions accueillis en 2025. Des investissements sont donc indispensables pour pouvoir gérer le trafic avec une meilleure qualité de service et des conditions de travail satisfaisantes pour les employés de la plateforme. À terme, ne pas investir constituerait un risque pour la pérennité de l'Aéroport Paris-Beauvais car le niveau de service se retrouverait en décalage avec les attentes des compagnies aériennes et des passagers. Les élus du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) se sont engagés sur un seuil de 45 000 mouvements annuels. Cet engagement a été réaffirmé par le nouveau président du Syndicat mixte, M. Lionel Chiss, au mois de mai dernier. Le concessionnaire s'inscrit donc dans ce dernier. Ce seuil a permis de définir une infrastructure dimensionnée selon cet objectif dans les conditions d'accueil des standards internationaux dans les aéroports (« IATA optimum », larègle de 3 n'a rien de pertinent dans cet objectif). Le Préfet qui élabore la mise à jour des PEB et du PGS a intégré en données d'entrée les prévisions de trafic du dossier de demande d'autorisation environnementale.
125	Contribution	**Opposition au projet**	2026-07-19 01:48:27			Nouvel acquéreur d' une maison proche de Beauvais ,et ancien habitant de marines 95649, jeune peux que m'opposer au projet d'extension y l' aéroport. En effet , comment peut on croire qu'un investisseur ne cherchera pas à rentabiliser au maximum les sommes dépensées, surtout sans contrôle efficace des autorites. J'ai pu constater à Marines, l' augmentation en quelques années de la circulation des avions. Il y a 20 ans, aucun avion. Maintenant nous pouvons reconnaître le sigles des compagnies aériennes ,et même le dimanche des avions passent. Donc il y a bien eu de nouveaux couloirs crées, et ce sans concertation avec les habitants. Je tiens à préciser que nous sommes dans le parc du Vexin, zone protégée. Mais visiblement quand il s' agit d' aéroport de Paris, il n' y a pas d'opposition de l'état. Je pense donc qu'il en sera de même pour Beauvais,une fois le projet adopté. L'économie primera toujours sur tout. L'écologie n' étant qu' une idéologie destinée "au bon citoyen". Le point symptomatique étant le refus de contrôler une limite de mouvements et à faire aveuglément confiance dans le gestionnaire. Ceci montre la volonté de démission des de l'état et des collectivités, et je pense que le gestionnaire l'a bien compris.Plus globalement, il faut se poser la question du développement encouragé de l'avion malgré tous ses impacts négatifs au niveau pollution, bruit, rejets.
125	Réponse		2026-07-19 01:47:14	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison d'une croissance continue du trafic de l'aéroport de Paris Beauvais que vous qulifiez de non maitrisée. Cette question du contrôle de la croissance de l'aéroport constitue l'un des sujets essentiel de cette consultation à propos duquel les échanges vont se poursuivre jusqu'au 15 septembre. Vos observations seront, bien entendu, reprises dans la synthèse des observations à la fin de la consulltation.
126	Contribution	**Pollutions et santé**	2026-07-19 14:26:29			Compte tenu de la canicule actuelle et de celles à venir, croyez vous qu'il soit sérieux de prévoir une extension de l'aéroport. Je suis asthmatique et chaque jour j'ai des crises d'asthme en ce moment alors que mon asthme était géré depuis plus de 10 ans. Je suis donc très inquiète pour la santé des habitants de ce territoire. Lors d'une réunion à Tillé un médecin est intervenue dans ce sens avec de justes arguments. Le déficit de la sécurité sociale est déjà très important et de plus en plus nous payons des dépassements d' honoraires. Vos arguments économiques ne compenseront pas le coût des dépenses de santé induits par la pollution que vous organisez sans retenue. Plus d'avions = plus de CO2.... et ne me parlez pas d'avions ou de kérosène "nouvelles générations" ce n est pas demain que ce sera au point. Non à l'extension
126	Réponse		2026-07-19 14:25:25	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous soulignez les incidences de la pollution de l'air induite par la proximité de l'aéroport et les coûts induits .pour l'assurance santé. Je me permets juste de préciser que la pollution de l'air résulte des effets combinés et cumulés des avions de l'aéroport, mais également des autres activités humaines et industrielles comme cela est rappelé dans l'étude d'impact. Vos observations seront reprises dans la synthèse des observations et dans les conclusions de cette consultation. Je laisse l'exploitant compléter cette réponse. Les thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
127	Contribution	**Non à l'extension des nuisances**	2026-07-19 14:35:28			Quand on se trouve sous un couloir aérien et que l'on peut lire ce qui est écrit sur l'avion , c'est qu'il est vraiment bas ! NON et NON à ces terribles nuisances qu'elles soient auditives et visuelles.
127	Réponse		2026-07-19 14:31:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport, compte tenu des nuisances auditives et visuelles. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
128	Contribution	**CECI est un projet d'EXTENSION et non de modernisation !!!**	2026-07-19 16:08:35			Je tiens à exprimer une opposition totale et sans équivoque à ce projet d'extension de l'aéroport de Paris-Beauvais. Je dénonce avec vigueur la manipulation administrative grossière qui consiste à utiliser les termes de « modernisation » ou d'« optimisation du confort des passagers » pour camoufler ce qui est, en réalité, une augmentation massive et destructrice de la capacité aéroportuaire. La création d'un bâtiment de jonction entre les terminaux, l'ajout d'une nouvelle jetée d'embarquement et le développement de nouveaux taxiways ne sont pas de simples aménagements de courtoisie. Ils sont calibrés pour faire sauter le verrou de saturation de l'infrastructure et permettre l'augmentation des rotations de vols. Ce travestissement sémantique est une manœuvre délibérée pour contourner une évaluation environnementale globale et rigoureuse. En dissimulant une extension capacitaire sous le fard de la modernisation, l'exploitant cherche à endormir la vigilance des citoyens et à masquer les lourdes conséquences que le territoire devra subir. Habitante et mère de famille au Mont Saint Adrien, excédée par les nuisances quotidiennes : je suis contre cette extension, contre cette demande d'autorisation environnementale et contre cette méthode administrative malhonnête.

128	Réponse		2026-07-19 16:07:49	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Paaris Beauvais. Selon vous, la modernisation présentée comme une réponse à l'insufisante capacité d'accueil des passagers est en fait un moyen pour augmenter le nombre de vols accueillis (mouvements) et d'augmenter l'activité de l'aéroport. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
129	Contribution	**Sabotage programmé du couvre-feu nocturne à la fin du projet**	2026-07-19 16:25:58			Je déclare mon opposition totale à l'extension de l'aéroport de Paris-Beauvais et à la présentation administrative biaisée qui prétend garantir le respect du couvre-feu nocturne (00h-05h). Cette posture est une manipulation qui dissimule une incompatibilité physique majeure. Le modèle de croissance imposé par l'extension va forcer une densification extrême des vols sur les plages horaires autorisées. En raison de l'effet domino inhérent aux compagnies low-cost (où le moindre retard d'un avion se répercute toute la journée), multiplier les vols conduira inévitablement à multiplier les atterrissages hors délais en fin de soirée. L'exploitant camoufle cette réalité opérationnelle pour ne pas avouer la conséquence directe du projet : une explosion des demandes de dérogations exceptionnelles et le sacrifice des nuits des riverains. Je refuse cette extension et cette opacité administrative qui met en danger notre sommeil et notre santé. La santé des riverains doit primer sur ces intérêts privés !
129	Réponse		2026-07-19 16:24:37	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison, selon vous, de la perspective d'une augmentation probable des dérogations croissantes au respect des horaires du couvre feu, avec la multiplication de vols durant ces périodes en raison de la croissance du nombre de mouvements par jour. Actuellement, la dérogation ministérielle accorde un maximum de 25 mouvements (aterrissage ou décollages) par an. Il y a eu zéro manquement environnementaux qui ont été dressé l'année dernière contre des compagnies aériennes parce que toutes l ont respecté le couvre-feu. Maintenant des compagnies peuven atterrir durant le couvre-feu dans le cadre de dérogation qui sont strictement encadrées : 25 maximum cette année, comme l'année dernière. C'est un arrêté ministériel qui fixe le nombre de dérogations et on n'ira pas au-dessus. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
130	Contribution	**Salarié contre l'extension**	2026-07-19 20:26:00			Je suis salarié à l'aéroport depuis plus de 10 ans. Depuis l'arrivée de Bellova, nous fesons des horaires inhumains jusqu'à 14 heures par jour. Plusieurs collègues comme moi sont épuisés. Les conditions de travail sont horribles. Ne croyez pas les belles paroles et vidéos de Bellova ! il y a eu déjà 2 grèves depuis le début de l'année mais comme par hasar, aucun journaliste en parle ! ils virent à tour de bras les anciens pour les remplacer par des petits jeunes qu'ils vont viré dans 6 mois dans le but de toucher des subventions. Il n'y aura pas de miracles : à part les restaurateurs et les boutiques des aérogares qui vont se faire un fric fou, les autres n'auront que les nuisances. Ils se moquent totalement de la santé de leur employés, alors celle des riverains...sous prétexte de modernisé ils vont TOUT AGRANDIR.
130	Réponse		2026-07-19 23:43:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous témoignez des conditions de travail à l'aéroport de Paris Beauvais. Il me semble que votre témoignage se situe en dehors du sujet de la consultation qui concerne le projet de modernisation des équipements et services d'accueil des passagers. Vos observations concerne l'exploitant que j'invite à vous répondre directement. Le commissaire enquêteur n'a pas lieu de s'imiscer dans les relations entre la Société BELLOVA et ses salariés
130	Réponse		2026-07-20 16:06:09	Pétitionnaire		Bonjour, Nous sommes très surpris par ce témoignage. Nous avons tenté de joindre l'émetteur du message, sans retour à ce jour, ce qui confirme nos sérieux doutes sur le fait que la contribution émane réellement d'un employé de l'aéroport. Bellova, comme ses sous-traitants et partenaires, sont soumis au code de travail qui est appliqué strictement. Des temps de travail de 14 heures par jour relèvent donc d'accusations inexactes. Par ailleurs, il n'y a pas eu de grève du personnel du concessionnaire depuis la reprise de l'aéroport par Bellova en 2024. Nous pensons que le débat doit rester respectueux de la réalité à défaut de respecter les porteurs du projet.
131	Contribution	**Réchauffement climatique**				Bonjour, Nous savons depuis des années que les émissions de carbone dues au trafic aérien contribuent au réchauffement climatique. Vu l'actualité et les projections du GIEC pour les années à venir, c'est une hérésie de vouloir augmenter le trafic aérien ! Quand il n'y aura plus un arbre dans les forêts, plus un poisson dans les rivières alors l'homme se rendra compte que l'argent ne se mange pas.. je vous laisse méditer.
131	Réponse		2026-07-19 23:46:23	CE		Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre avis défavorable à ce projet, en raison des incidences en matière d'émissions de Gaz à effet de serre de l'activité de transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
132	Contribution	**Une opportunité pour le territoire**	2026-07-19 23:50:46			Ce projet et cette ambition vont dans le sens de produire une attractivité locale encore plus riche et plus vive. Une opportunité de développer encore plus d économie locale en termes d hébergement,, en termes de rayonnement. Tout naturellement la voix des riverains doit être écoutée mais ne doit pas non plus être un frein à un beau projet qui peut se construire ensemble, collectivement. La structure telle qu elle existe à ce jour a besoin de gagner en espace, en services, en fluidité pour le bien être d des passagers et les faire revenir à l aéroport Une belle ambition à construire tous ensemble.
132	Réponse		2026-07-19 23:50:14	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution par laquelle vous émetez un avis favorable à ce projet justifié par les retombées positives pour le toirisme et la contribution au rayonnement du territoire. Vous estimez également ce projet nécessaire à l'amélioration des conditions d'accueil des passagers. Je prends note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse des observations à la fin de la consultation.

133	Contribution	**Quel comportement est égoïste ?**	2026-07-19 20:26:00			Contribution du 15 juillet Monsieur le Commissaire enquêteur, Lors de la réunion publique du 25 juin organisée par Bellova, l'un des dirigeants de cette société a reproché leur égoïsme aux opposants à l'agrandissement de l'aéroport. Ce dirigeant était l'un des intervenants choisis par Bellova pour défendre son projet lors de cette réunion. Je ne cherche pas à personnaliser le débat mais après tout, c'est cette personne qui a mis en avant son mode de vie lors d'une réunion publique pour que nous ayons un exemple d'usage qu'il estimait nécessaire de l'avion. Je ne fais donc que reprendre cet exemple pour que chacun puisse apercevoir l'un des éléments du débat sur l'agrandissement de l'aéroport : Que faut-il protéger ? Le mode de vie de ce dirigeant de Bellova ou celui des riverains de l'aéroport ? les comportements émetteurs de CO2 ou la décarbonation ? Vous avez pu assister à cet échange lunaire lorsqu'il a personnalisé le débat en invoquant sa situation personnelle : « mais, comment vais-je faire (ndr: sans l'agrandissement) pour voir ma « concubine »(sic) qui habite à mille kilomètres de Beauvais ! » Cette personne estime que nous sommes égoïstes puisque notre position pourrait avoir un effet sur son mode de vie en limitant son droit à déplacement (sachant que la nature ne nous a pas encore pourvus d'ailes et que le fameux droit à voler est discutable) . Cette déclaration requiert plusieurs observations et réponses. 1.Il est peu professionnel de mentionner ses choix de vie privée lors d'une réunion publique 2.Cet homme vit séparé de sa compagne qui habite à 1000 km, c'est son choix, nous ne sommes pas responsables de ce choix 3.Ce choix de vie , s'il souhaite rencontrer sa compagne régulièrement , le conduit (ou sa compagne) à prendre l'avion très régulièrement. Mettons qu'il lui rende visite (ou qu'elle vienne le voir) toutes les semaines, ils survolent la région une centaine de fois par an. 4.Chaque survol provoque du bruit et de la pollution de l'air pour les milliers de personnes vivant à proximité de l'aéroport de Beauvais et de l'aéroport de destination et à chaque voyage il émet environ 0,18 tonnes eqCO2 ce qui s'additionne pour l'année à environ 9 tonnes de CO2eq. 5.Sur le site du gouvernement (Calculez votre empreinte carbone | info.gouv.fr), il est rappelé que l'empreinte carbone moyenne d'un français est de 9 tonnes de CO2 par an, comprenant son alimentation, ses transports, son logement, les services publiques et numériques, etc. Pour respecter les objectifs des accords de Paris, nous devrions chacun limiter nos émissions à 2 tonnes de CO2 par an (Calculer son empreinte carbone et eau | ADEME). 6.L'état français demande donc aux habitants de faire des efforts pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, quels sont les efforts de cette personne, pourquoi son comportement pourrait-il anéantir les efforts des autres habitants. 7.Chaque passage de son avion gêne des milliers de personnes (à Beauvais comme à l'aéroport de destination) ayant une incidence certaine sur leur mode de vie alors qu'ils n'ont aucun moyen de le limiter et que cela ne résulte pas d'un choix de leur part mais qu'il leur est imposé par le transport aérien. 8.Les vols reliant les deux aéroports de Beauvais-Tillé à l'aéroport de destination sont déjà présents donc que l'agrandissement soit réalisé ou non cela n'aura pas d'incidence sur sa capacité à faire les allers-retours 9.En réalité, je me demande donc, qui est égoïste ? Ceux qui subissent les changements de leur mode de vie sans aucun contrôle ni pouvoir ? Ou celui qui choisit un mode de vie qui entraîne du bruit de la pollution de l'air et des impacts climatiques dépassant les efforts demandés au reste de la population ? Qui impose son mode de vie au reste de la population ?
						Je souhaite préciser que lorsque je suis arrivée dans la région nous n'étions pas survolés. Il y avait environ 4000 mouvements par an à l'aéroport. Que c'est la croissance de l'activité et le déplacement des trajectoires qui a changé notre situation. Nous sommes donc installés dans la région parce que nous cherchions un endroit au calme rien ne pouvait laisser penser que la situation changerait dans ces proportions. Le low-cost a des côtés positifs en ce que des personnes à revenus modestes peuvent découvrir des horizons lointains. Mais il a surtout l'inconvénient de permettre à la grande majorité des voyageurs de multiplier les voyages créant un mode de vie non respectueux de l'environnement et ne leur permettant pas de respecter les objectifs de décarbonation fixés par le gouvernement. L'agrandissement de l'aéroport entraînera une aggravation de ces modes de vie égoïstes sans aucune considération pour les personnes survolées et sans conscience de l'impact sur le dérèglement climatique. Pour ces raisons je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Avec mes salutations distinguées Dominique Lazarski
133	Réponse		2026-07-19 23:51:31	CE		Bonjour Madame, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous réaffirmez votre opposition au projet de modernisation de l'aéropôrt en raison, notamment des incidences en matière d'émissions de Gaz à effet de serre. Vous comparer, pour ce faire, les incidences d'un agent de la Société BELLOVA effectuant lui-même ou sa conjointe des allers retours férquents en avion à 1 000 km de distance avec les incidences en matière de bruit et de pollution pour les riverainsde l'aéroport. Je prends note de vos observations qui seront reprises dans la synyhèse des observations à la fin de la consultation. Il ne m'appartiens toutefois pas de porter un jugement personnel sur les choix de vie de ce salarié de BELLOVA, à fortiori, en l'absence de connaissance de sa situation personnelle.
133	Réponse		2026-07-20 16:00:55	Pétitionnaire		Bonjour, Nous regrettons les attaques personnelles auxquelles nous nous sommes malheureusement habitués au fil des phases de concertation et consultation du public. Cordialement
134	Contribution	**L'intérêt général ? un changement de paradigme nécessaire !**	2026-07-19 23:57:35			Contribution du 15 juillet 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, Il y a une phrase qu'on entend souvent dans la bouche de nos interlocuteurs en faveur du développement de l'aéroport de Beauvais, dans les études d'impact, dans les débats publics sur un projet d'extension d'aéroport ou une nouvelle liaison : « il faut penser à l'intérêt général ». Et systématiquement, cette phrase désigne la même chose : les emplois, la croissance, la compétitivité économique. Comme si l'intérêt général s'arrêtait aux frontières du bilan comptable et commençait — au mieux — à s'inquiéter du climat une fois les impératifs de productivité satisfaits. Cette définition n'est pas neutre. Elle est datée, obsolète. Et surtout, elle ne correspond plus à la réalité du monde dans lequel elle est invoquée. 1.Une définition héritée d'un monde qui n'existe plus La notion d'intérêt général, telle qu'elle structure encore une grande partie du débat économique, s'est construite à une époque où les ressources naturelles semblaient infinies, où les impacts environnementaux étaient invisibles ou trop lointains pour être comptabilisés, et où la santé des écosystèmes n'apparaissait dans aucune ligne budgétaire. Dans ce cadre, il était cohérent de faire de l'emploi et de la production les seuls curseurs de l'intérêt commun : c'était, à l'époque, ce qui était mesurable et ce qui semblait menacé. Ce monde n'existe plus. Le changement climatique, l'effondrement de la biodiversité, la dégradation de la qualité de l'air ne sont plus des externalités abstraites : ce sont des coûts chiffrés, des vies écourtées, des territoires rendus invivables, des économies entières fragilisées. Continuer à définir l'intérêt général comme s'ils n'existaient pas n'est pas une posture réaliste et pragmatique — c'est au contraire un déni de réalité maquillé en bon sens. 2.Le cas du transport aérien Le secteur aérien illustre cette tension mieux que beaucoup d'autres. C'est une industrie qui crée des emplois qualifiés, qui irrigue des territoires entiers, qui relie les personnes et les économies. Personne de sérieux ne le nie, et il serait malhonnête de le minimiser. Mais c'est aussi un secteur dont l'empreinte climatique et sanitaire est directe, documentée, et croissante. Émissions de CO2, traînées de condensation à fort pouvoir réchauffant, pollution sonore et particulaire autour des aéroports : ce ne sont pas des dommages collatéraux négligeables, ce sont des effets structurels de l'activité elle-même. Quand un projet d'extension est défendu au nom de « l'intérêt général » en ne comptant que les emplois créés et les retombées économiques, sans mettre dans la même balance le coût sanitaire pour les riverains ou la contribution au dérèglement climatique, on ne défend pas l'intérêt général : on défend une partie de ses conséquences, en ignorant l'autre. Un intérêt général digne de ce nom devrait, au minimum, mettre ces deux colonnes dans le même tableau. 3.Réintégrer le vivant dans le calcul Ce que je défends n'est pas un renoncement à l'activité économique ni un rejet du transport aérien. C'est une réactualisation de ce que « l'intérêt de tous » signifie concrètement, aujourd'hui. Le vivant — les écosystèmes, la santé publique, la stabilité climatique dont dépendent, in fine, toutes les activités humaines y compris économiques — n'est pas une variable secondaire à optimiser après coup. C'est la condition de possibilité de tout le reste, y compris des emplois qu'on prétend défendre en l'ignorant.
						Concrètement, cela veut dire : - Sortir d'une lecture de l'intérêt général à court terme, où seuls comptent les emplois immédiats, pour intégrer les impacts différés mais certains sur la santé et le climat. - Cesser de traiter les impacts environnementaux comme des externalités qu'on internalise seulement quand la réglementation l'impose, et les considérer comme faisant partie intégrante du calcul économique dès le départ. - Accepter que certains arbitrages, dans l'aviation comme ailleurs, doivent désormais donner la priorité à la préservation des conditions de vie sur Terre, y compris quand cela implique de ralentir, de reconvertir, ou de renoncer à certains projets. On m'opposera, à raison, que cette position est plus facile à tenir dans l'abstrait que face à des salariés dont l'emploi dépend directement d'un projet contesté. C'est un argument réel, pas un prétexte à balayer. Mais il appelle une réponse politique, pas un renoncement au principe : accompagner les transitions, investir dans la reconversion des filières, soutenir les territoires concernés — plutôt que de continuer à opposer, comme si c'était une fatalité, l'emploi d'aujourd'hui et la santé de demain. Ce sont deux dimensions du même intérêt général, pas deux intérêts qui s'affrontent. L'intérêt général n'est pas une notion figée. Elle a toujours été redéfinie à mesure que la société comprenait mieux ce qui la constituait vraiment — l'inclusion progressive de la santé publique, des droits sociaux, de la sécurité au travail en sont des exemples historiques. Il est temps qu'elle intègre, pleinement et non plus en marge, la préservation du vivant et de la planète. Dans le transport aérien comme ailleurs, continuer à définir l'intérêt général sans cela, c'est défendre un intérêt partiel en lui donnant le nom du tout.
						Pour ces raisons, j'estime que le projet d'agrandissement de l'aéroport ne respecte pas l'intérêt général et ne doit pas voir le jour. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
134	Réponse		2026-07-19 23:56:57	CE		Bonjour Madame, Vous remettez en perspective ce projet de modernisation de l'aéroport de Pairs Beauvais et plus généralement l'évolution du transport aérien, confronté à l'inérêt général dans ce projet en mettant en balance les impacts sur l'emploi d'un côté et sur la santé, , le vivant et l'environnement de l'autre. Vos réflexions tout à fait pertinentes posent des questions de fonds sur un sujet totalement d'actualité tant localement qu'au niveau national qui contribuent utilement uax échanges en cours.

135	Contribution	**Des emplois en plus ?**				L'impact économique du développement de l'aeroport sera négligeable en terme d'emploi, contrairement à ce qui est noté : les quelques postes créés seront largement subventionnés par des aides publiques. Et à ce jour, beaucoup des emplois "rattachés" à l'activité aeroportuaire sont en fait des emplois du secteur commerces, hôtellerie, restauration qui existaient même quand l'aéroport était tout petit, et se sont développés normalement avec l'évolution des pratiques touristiques . L'extension de l'aéroport n'engendrera ni emploi, ni richesse économique locale mais par contre beaucoup de pollution sonore, visuelle, dégradation des sols....
135	Réponse		2026-07-19 23:58:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimer un avis défavorable à propos de ce projet. Vous appuyerz cet avis sur une remise en cause des impacts économiques avec des emplois principalement indirects et surévalués dans les retombées socioéconomqiues définies par l'exploitant. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
136	Contribution	**Resituer le problème dans son contexte.**	2026-07-20 00:01:04			Aujourd'hui en pleine canicule au début d'un été qui est l'un des plus chauds connus et qui sera un des plus "frais" du XXIème siècle d'après les spécialistes du climat, en sachant que le trafic aérien contribue à l'augmentation des températures et à rendre notre planète de moins en moins habitable comment peut-on accepter (voire espérer) un accroissement de fréquentation de l'aéroport de Beauvais? C'est inimaginable! Et pourtant non, dans la tête de nos représentants politiques la chose semble toute naturelle...c'est à désespérer! L'aménagement de l'aéroport, au sol, n'a de sens pour réduire son empreinte carbone et rendre agréable l'accueil des usagers que s'il est couplé à un plafonnement du trafic. Les 32 000 mouvements par an, qui semblent déjà importants correspondent au plan d'exposition aux bruits. Restons - en là. C'est déjà beaucoup. Nous en sommes actuellement à 39 000 ce n'est pas acceptable et cela démontre une volonté acharnée à faire toujours plus au détriment des riverains, de l'environnement et du monde entier pour le plaisir de quelques uns et la cupidité de quelques autres. L'aménagement de l'aéroport c'est l'arbre qui cache la forêt. Le vrai problème sont les avions. Le green washing n'est pas la solution!
136	Réponse		2026-07-19 23:59:51	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, compte tenu, notamment de la perspective d'augmentation du nombre de mouvements alors que vous préconsiez de votre côté, une réduction en raison des impacts environnementaux et vis à vis des riverains. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
137	Contribution	**Augmentation du nombre de vols NON !**	2026-07-20 00:02:37			Habitante de Tillé je mesure l'impact sonore tous les jours : des avions, des usagers avec leurs valises à roulettes, sans compter les incivilités (bruit la nuit, déchets à terre, voitures garées n'importe où etc). Je cours dans Tillé et quand je cours, je respire du kérosène; j'adore ! Comme toujours les personnes qui ne sont pas confrontés au problème s'en fichent, forcément, ou sont pour, forcément. Moderniser pour mieux accueillir les passagers d'accord mais plus de trafic et d'avions ? Non merci. Et puis, surtout... notre maison brûle... Alors continuons à nous précipiter vers la fin un peu plus ! Je n'ai guère d'espoir quant à un sursaut individuel et encore moins collectif visant à limiter voire réduire la pollution. Surtout quand des bénéfices sont en jeu. D'un côté de la balance des profits, de l'argent, de l'autre une planète à essayer de sauver et un environnement à préserver pour la santé de tous les êtres qui y vivent. Mon choix est fait.
137	Réponse		2026-07-20 00:01:37	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimer votre opposition à ce projet, en raison, notamment des impacts sur la santé et sur l'environnement, en particulier pour les habitants de TILLE situés au premier paln. Vous demandez, notamment d'éviter une nouvelle croissance du trafic aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
138	Contribution	**aeroport de beauvais**	2026-07-20 00:04:06			contre l'extension de l'aeroport de Paris Beauvais
138	Réponse		2026-07-20 00:03:05	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution .qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
139	Contribution	**Stop à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-07-20 00:06:08			Pour l'arrêt du projet d'extension de l'aéroport de Beauvais. Cessons de réchauffer la planète, le transport aérien y participe largement, il faut diminuer les vols et non les multiplier. Le territoire n'a rien à y gagner. Il faut repenser un aménagement du territoire qui intègre le dérèglement climatique et laisse la planète habitable pour nos enfants.
139	Réponse		2026-07-20 00:04:58	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison notamment des impacts en matière de réchauffement climatique. Vous exprimez le souhait de voir le nombre de mouvements d'avions réduit plutôt qu'en croissance. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
140	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**	2026-07-20 00:07:46			Je m'oppose à l'extension de cet aéroport, comme de tous les aéroports. Le trafic aérien doit absolument diminuer pour contenir le réchauffement climatique et assurer la diminution des gaz à effet de serre. Les avions verts n'existent pas. Il vaut mieux prendre le train, qui va dans les coeurs de villes. L'augmentation des trajets en avion entraine aussi une augmentation des trajets en voiture pour se rendre à l'aéroport. Ce n'est pas acceptable pour le territoire. La santé de la population doit passer avant les objectifs à court terme d'emploi et de développement économique. Tablons plutôt sur des emplois de service à la personne et de soignants dont on a cruellement besoin. Egalement sur la rénovation des logements, ce qui créé des emplois et assure le confort des habitants. De plus les avions génèrent trop de bruit.
140	Réponse		2026-07-20 00:06:46	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison notamment des impacts en matière de réchauffement climatique et d'émissions de Gaz à effet de serre. Vous exprimez le souhait de voir le nombre de mouvements d'avions réduit plutôt qu'en croissance, en particulier pour l'aéroport de Paris Beauvais et plus généralement pour l'ensemble du transport aérien en France. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
141	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-07-20 00:20:04			Alors que le HCC préconise de stopper toutes les extensions d'aéroports en France, les gestionnaires d'aéroports s'entêtent à faire avancer leurs projets mortifères.

141	Réponse		2026-07-20 00:19:27	CE		Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de l'orientation du projet basé sur une croissance du trafic aérien face aux péconisations du HCC de stopper la croissance des mouvements d'avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
142	Contribution	**restons sur terre, l'avion nuit à la planète, le nier est la condamner à brève échéance ! Pensons à nos enfants.**	2026-07-20 00:26:13			Quelques chiffres en préambule. Quantité maximale de CO_2 qu'une personne devrait générer par an pour enrayer le changement climatique: 0,600 t CO_2 Source: Agence fédérale de l'environnement situation en 2020 ; corrigée de la "production-consommatio https://co2.myclimate.org/fr/flight_calculators/new?aircraft_type_leg_1=A330&flight_class=economy&from=CDG,+Paris+Charles+De+Gaulle+Apt,+France,+FR&passengers=1&roundtrip=true&to=RUN,+St-Denis+Roland+Garros,+R%C3%A9union,+RE Quantité de CO_2 qu'une personne dans l'UE génère en moyenne en un an: 7,2 t CO_2 Source: Office fédéral de l'environnement .État au 11.04.2023. https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/en-bref.html vol de Paris (FR), CDG à Réunion (RE), RUN , Vol aller-retour, Economy Class, env. 18 800 km, 1 voyageur : 4,200 t de CO_2 (pour 23 heures de vol!) Voir le calcul https://co2.myclimate.org/fr/flight_calculators/new?aircraft_type_leg_1=A330&flight_class=economy&from=CDG,+Paris+Charles+De+Gaulle+Apt,+France,+FR&passengers=1&roundtrip=true&to=RUN,+St-Denis+Roland+Garros,+R%C3%A9union,+RE Donc, pour 2 voyageurs, 8,400 t de CO_2 en 23 heures.! La vie est faite entre autres de renoncements volontaires, mais aussi d'action. Installer une centrale photovoltaïque par exemple, c'est comme planter un arbre, on ne le fait pas pour soi mais pour ses descendants. 1 KWh photovoltaïque = 0,71 Kg de CO_2 économisé Exemple : j'ai une production annuelle de 6635 Kwh = 4710 Kg CO_2 économisés. Je vous laisse réfléchir à tout ça.
142	Réponse		2026-07-20 00:25:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en mettant en évidence l'importance des émissions de CO2 par le transport aérien et la nécessité de réduire ces émissions de façon globale. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
143	Contribution	**Mes arrières petits enfants risquent d'avoir faim**	2026-07-20 00:34:40			L'autre jour, j'ai retrouvé tous mes légumes d'hiver brulé par la canicule (betterave blettes et céleri). Tout doit être tenté pour limiter le réchauffement. L'avion doit donc se limiter aux besoins impérieux. Donc surtout pas d'extension.
143	Réponse		2026-07-20 00:33:48	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des imapcts sur le climat issus du transport aérien. Vous exprimez, en conséquence le souhait de ne pas envisager une quelconque augmentation du trafic aérien sur l'aéroport de Pairs- Beauvais. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
144	Contribution	**Le réchauffement climatique nous menace de mort.**				Bonjour. Je suis medecin généraliste en exercice. Nous sommes tout simplement menacés de mort de par les canicules de plus en violentes qui s'abattent sur nous. Nos corps ne resisteront pas à des températures prolongées supérieures à 40 degrés, et l'agriculture ne résiste déjà pas à la sécheresse que nous connaissons depuis juin 2026, avec hecatombe des animaux d'élevage et végétaux qui grillent sur pied. Nous devons absolument réduire massivement nos émissions carbone. Le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais va dans le mauvais sens. Nous devons choisir entre réduire massivement nos émissions carbone, ou tout simplement nous exposer à des famines et des morts prématurées
144	Réponse		2026-07-20 00:39:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre rejet du projet de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais en tirant la sonnette d'alarme sur les impacts de la croissance des émissions de CO2 induites par le transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
145	Contribution	**non non**	2026-07-20 00:48:52			non aux nouvelles idées polluantes ,et aux nuisances . Je vis en dessous d'un couloir aérien, c'est une honte, nous n'avons rien demandé, mais faire subir aux Français,c'est assez
145	Réponse		2026-07-20 00:47:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus de ce projet, compte tenu des pollutions et nuisances induites. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
146	Contribution	**Avis défavorable extension aéroport de Beauvais**	2026-07-20 00:53:09			Non aux extensions incontrôlées du trafic aérien qui contribue aux nuisances sonores, pollutions, risques sanitaires pour les riverains et a un impact sur le changement climatique et la bodiversité.
146	Réponse		2026-07-20 00:52:24	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus de ce projet, compte tenu des pollutions et nuisances induites. et de ses impacts sur le changement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
147	Contribution	**Non à l'extension du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais**	2026-07-20 01:00:36			A l'heure où les effets du changement climatique sont de plus en plus délétères, il est temps de limiter l'impact du trafic aérien. Des aménagements de l'aéroport de Beauvais, oui pour une meilleure qualité de service, non pour une augmentation du trafic. Et lancer une réflexion visant à optimiser le trafic afin de réduire son impact sur le changement climatique.
147	Réponse		2026-07-20 00:59:47	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus de ce projet, compte tenu de ses impacts sur le changement climatique. Vous exprimez, en conséquence votre souhait d'éviter toute augmentation du trafic et vous appelez de vos voeux le lancement d'une réflexion pour optimiser le trafic d'avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
148	Contribution	**Non à cette extension, non à plus de nuisances**				Je suis opposée à l'extension de cet aéroport pour plusieurs raisons : pollution sonore, pollution chimique, émissions de gaz à effet de serre. Merci pour votre attention.

148	Réponse		2026-07-20 01:05:30	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus de ce projet, compte tenu de ses impacts sonore, sur la biodiversité et . sur les émissions de gaz à effet de serre. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
149	Contribution	**NON à l'extension de l'aéroport de Beauvais**				Je suis bien évidemment CONTRE l'extension de cet aéroport. L'avion est le moyen de transport le plus énergivore et le plus polluant (si l'aviation était un pays, elle serait le sixième émetteur de CO2 du monde, juste devant le Japon) NON à l'avion, oui au train !
149	Réponse		2026-07-20 01:12:43	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus de ce projet, compte tenu des pollutions induites et .notamment des émissions de gaz à effet de serre. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
150	Contribution	**Non à l'extension**				Alors que notre climat se réchauffe il est temps de se responsabiliser et de rester sur terre! Impossible de continuer ainsi. Je suis contre cette extension de l'aéroport. Trop de bruits, de pollution …
150	Réponse		2026-07-20 01:18:09	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus de ce projet, compte tenu des pollutions induites et .du bruit généré. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
151	Contribution	**Horizon 2030 et puis ? Contre ce projet.**	2026-07-20 20:26:00			Bellova est délégataire depuis 2024 pour 30 années. Donc jusqu'en 2054. Toute la communication actuelle parle de "l'horizon 2030" mais sauf erreur de ma part l'horizon en question c'est demain ! C'est après 6 années de gouvernance, c'est dans moins de 3 ans et demi. En 2030 vous prévoyez avoir investi des centaines de millions d'euros pour une augmentation de trafic à 45000 mouvements et de passagers à 9 millions sauf erreur, ce sera non rentables... (A l'équilibre dites-vous) C'est déjà beaucoup trop pour les riverains mais insignifiant par rapport à vos investissements ! Irréaliste ! Aucun investissement n'est fait dans le but de rester à l'équilibre ! Or il restera 24 années à votre contrat. Bellova est composé de sociétés privées qui n'ont certainement pas la réputation de faire du "service public" mais plutôt celle de maximiser leurs profits. Donc, l'aspect économique passe avant les nuisances sonores, la pollution, le dérèglement climatique, la santé des riverains, la valeur de leurs biens immobiliers et les engagements des accords de Paris donc de l'avenir de l'humanité. Je ne suis pas d'accord mais c'est le but des entreprises privées je comprends bien. Renover un aérogare vieillissant et trop petit pourquoi pas mais vu les sommes investies comment sera l'horizon 2050 si 2030 est déjà insupportable et controversé ? Pourquoi refusez-vous d'être transparents sur vos projets réels pour 2050 ? Ce secret est très inquiétant parce qu'on est en droit d'imaginer le pire (fret, annulation du couvre-feu, asphyxie du territoire et 1 mouvement toutes les 2 mn avec le nouveau taxiway...)... Votre refus de communiquer sur le projet à plus long terme semble être la promesse d'un développement aussi rentable que possible pour les exploitants ce qui n'aura rien de maitrisé ! Ni de supportable, même pas raisonnable vu le contexte actuel... Parce que votre projet ne s'arrête pas en 2030, parce que vous etes d'une opacité totale sur les 4/5e de votre mandat, parce que vous communiquez de fausses promesses de 45000 mouvements en occultant les 24 années restantes. Parce que il n'y a jamais eu et n'y aura jamais de retombées vraiment positives pour la région... Je suis bien entendu CONTRE le projet actuel d'agrandissement/rénovation de l'aéroport dans ces proportions et avec toutes ces inconnues très inquiétantes ! Merci..
151	Réponse		2026-07-20 21:00:37	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous manifestez votre opposition à ce projet. Vous formulez des craintes et des doutes sur la transparence de l'exploitant à propos de l'évolution de l'activité de l'aéroport au dela de 2030 jusqu'à la fin du contrat de concession en 2054. L'exploitant s'est engagé à respecter le seuil de 45 000 mouvements annuels tant que les collectivités propriétaires de l'aéroport n'auront pas décidé d'une évolution du trafic au delà de ce seuil. Toute décision d'évolution reste donc bien du ressort des élus composant le SMABT. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
151	Réponse		2026-07-23 15:30:53	Pétitionnaire		Bonjour, l'autorisation d'urganisme porte bien sur des travaux qui feront l'objet d'une mise en service en 2030 mais, conformément au Code de l'Environnement, le Dossier de Dermande d'Autorisation Environnementale associé, à votre disposition en ligne ou en papier en mairie/ prefecture réalise bien une projection et une évaluation à des horizons plus tardifs, 2050 (bruit, qualité de l'air, trafic, risques sanitaires), voire 2080 sur les bilans de gaz à effet de serre, la gestion de l'eau et 2100 sur l'étude de vulnérabilité au changement climatique.
152	Contribution	**non à cause les flaques**	2026-07-20 21:23:18			C'est pas trop possible plus gros l'aéroport et encore des avions partout qui font des flaques de saleté partout. C'est un danger si ça tombe en plus ou si les enfants joue dedans il y a surement des pollutions c'est obligé. Vous pouvez pas faire plus de flaque partout et si l'avion a un accident c'est aussi très dangereux. Je suis pas pour du traffic tout le temps déjà yen a beaucoup. Je vote NON
152	Réponse		2026-07-20 21:22:50	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. Vous faites part de votre opposition au développement du trafic de l'aéroport. Vous y abordez notamment les thèmes de la pollution et de l'iaugmentation du trafic. Ces thèmes feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. .Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
153	Contribution	**Avis totalement DEFAVORABLE**	2026-07-20 21:33:11			Les scientifiques sont accusés de ne pas se faire entendre mais les personnes décisionnaires ne les écoutent pas : Le Haut Conseil pour le Climat préconise de stopper toutes les extensions d'aéroports en France... Alors, qu'attendez-vous ? Vous, élus locaux décideurs et gestionnaires d'aéroports, qui vous entêtez à faire avancer vos projets mortifères (polutions, nuisances sonores, émissions de GES et réchauffement climatique, déforestation, accaparement de terres agricoles pour produire des soi-disant bio-carburants...), vous êtes RESPONSABLES de vos choix : c'est à dire que vous devrez répondre de vos décisions délétères pour la vie sur terre. Faites le bon choix, je vous en prie. La logique économique est définitivement contraire à la logique du vivant. Le chantage à l'emploi, nous n'y croyons plus. .
153	Réponse		2026-07-20 21:32:21	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de la non prise en compte par les élus des impacts environnementaux et en matière de santé du développement du transport aérien. Vous soulignez, notamment les conséquences des orientations en faveur d'un développement non maîtrisé du transport aérien contraire aux recommandations du HCC. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
154	Contribution	**Avis défavorable**	2026-07-20 21:39:20			Non à l'écocide, oui au train
154	Réponse		2026-07-20 21:38:14	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui résulte, me semble-t-il, d'une lecture personnelle du projet qu'il m'est difficile d'analyser sans plus d'arguments. Vous faites part de votre opposition au développement du trafic de l'aéroport. Vous préconisez notamment de préférer le train à l'avion. Selon les destinations cetete substitution n'est pas toujours possible. Ce thème fera l'objet d'une réponse globale de l'exploitant qui sera publiée sur le site de la consultation. .Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
155	Contribution	**Contre**	2026-07-20 21:47:10			Le développement du trafic aérien alors que la population subit de plein fouet les 1eres conséquences du changement climatique est un déni de réalité grave.

155	Réponse		2026-07-20 21:45:59	CE		Bonjour Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de la non prise en compte des conséquences du transport aérien sur le changement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
156	Contribution	**Trop c'est trop.**	2026-07-20 21:53:29			Trop de pollution de l'air, Trop de pollution sonore, Trop de stress pour les habitants.
156	Réponse		2026-07-20 21:52:28	CE		Bonjour Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de la pollution de l'air, de la pollution sonore et du stress pour les habitants . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
157	Contribution	**Une simple question**	2026-07-20 22:03:49			Bonjour Les habitants qui vivent en zone rurale doivent ils subir des conditions de vie défavorables pour maintenir le privilège des urbains de voyager plus fréquemment par les airs? C'est la question posée par cette extension d'aéroport qui profitera essentiellement aux habitants de Paris ou de caen et accessoirement à la multinationale Ryan air déjà bien subventionnée par nos impôts Si on répond à cette seule question la réponse à la consultation publique est simple C'est non à l'extension
157	Réponse		2026-07-20 22:00:14	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous mettez en balance les utilisateurs du transport aérien majoritairement issus des pôles urbains, avec les riverains résidants essentiellement en milieu rural subissant les conséquences du développement du transport aérien.. Vous concluez sur votre refus de l'extension de l'activité de l'aéroport de Pais- Beauvais. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
158	Contribution	**Pollution**	2026-07-20 22:18:03			Pollution sonore qui empêche de dormir, particulièrement l'été avec les fenêtres ouvertes et les vols a plus de 23H !!! Sans compter les premiers au alentours de 5h/6h On ne parlera meme pas de la pollution qui laisse parfois clairement des traîné jaune au dessus de cette magnifique forêt de vez froidmont. Fermez et déplacez cette aéroport hyper mal placé
158	Réponse		2026-07-20 22:17:03	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison, notamment des nuisances nocturmes et de la pollution générée. Vous concluez en suggérant la fermeture et le déplacement de l'aéroport de Pais- Beauvais. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
159	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-07-20 22:28:02			Le HCC préconise de stopper toutes les extensions d'aéroports en France, et cela vaut aussi pour celui de Beauvais. Non à son agrandissement au bénéfice de compagnies low cost qui vont aggraver le problème de pollution et de réchauffement climatique. Le Beauvaisis mérité mieux !
159	Réponse		2026-07-20 22:27:12	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de l'absence de prise en compte des préconisations du HCC en faveur d'un arrêt des extensions du transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
160	Contribution	**Ecoutons le HCC !**	2026-07-20 22:37:11			Je suis contre l'extension de l'aéroport de Beauvais. Nous devons procéder dans l'ordre et attendre que l'aviation décarbonée soit une réalité. Je suis en parfait accord avec le Haut conseil pour le climat (HCC) qui recommande d'arrêter les projets d'extension des aéroports en France pour limiter l'augmentation du trafic aérien et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cet organisme indépendant, installé par le Président de la République lui-même, doit être entendu. Il est chargé d'évaluer l'action publique en matière de climat, et sa cohérence avec les engagements européens et internationaux de la France. Je propose d'utiliser les fonds prévus en faveur de l'amélioration des infrastructures ferroviaires.
160	Réponse		2026-07-20 22:36:16	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous préconisez de suivre les recommandations du HCC consistant à arrêter les projets d'extension des aéroports . Vous suggérez, en conclusion d'utiliser les fonds disponibles au profit du développement du transport ferroviaire. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
161	Contribution	**Contre l'extention de l'aéroport à Beauvais**	2026-07-20 22:40:02			Je suis contre l'extention de cet aéroport à Beauvais qui donne la part belle aux compagnies low cost et à l'augmentation de la pollution, et du CO2.
161	Réponse		2026-07-20 22:38:29	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des impacts en matière de pollution et d'émissions de CO2. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
162	Contribution	**contre extension aeroport beauvais**	2026-07-20 22:47:10			merci de respecter le vivant et la nature, stop aux avions, pollutions, rechauffement climatique, folie humaine, on a une seule planete
162	Réponse		2026-07-20 22:46:14	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des impacts en matière de pollution et de réchauffement climatique. Vous en appelez à donner la priroité au vivant et à la nature. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
163	Contribution	**Une aberration écologique**	2026-07-20 22:53:15			L'extension de l'aéroport de Beauvais est incompatible avec les objectifs climatiques de la France et de l'Accord de Paris. La lutte contre le changement climatique et la préservation de la biodiversité sont une urgence et doivent primer sur la recherche du profit.

163	Réponse		2026-07-20 22:51:08	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de son incompatibilité avec les objectifs climatiques de la France et les orientations de l'accord de Paris. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
164	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**	2026-07-20 22:58:55			Le réchauffement climatique est maintenant patent. Les objectifs climatiques demandent la réduction du trafic aérien ! Il faut donc renoncer à agrandir l'aéroport et au contraire diminuer son trafic.
164	Réponse		2026-07-20 22:57:13	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison de ses impacts sur le réchauffement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
165	Contribution	**Nous n'avons qu'une Terre.**	2026-07-20 23:03:56			Oui aux transports utilisant le vent, l'énergie solaire, les courants aériens et maritimes, l'électricité produites par eux, et autres découvertes et recherches encore à encourager. Stop aux pollutions pétrolières et notre dépendance énergétique.
165	Réponse		2026-07-20 23:02:26	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, et vous préconisez de donner la priroité aux énergies renouvelables et non carbonées. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués.
166	Contribution	**Avis défavorable à l'extension**	2026-07-21 22:46:00			Bonjour, concernant le dérèglement climatique, réchauffement et autres catastrophes, ainsi que la perte de biodiversité, l'aviation doit faire sa part dans l'urgente transition. Très peu d'espèces en vie actuellement survivront sur une planète cramée et sans biodiversité, et les humains responsables de cette catastrophe encore moins. Le seul moyen de limiter les dégâts est la sobriété, donc pour l'aviation il faut interdire les extension d'aéroports et diminuer le nombre de vols autorisés. Et pollution (air, sols, eau ..) et le bruit impactant les riverains doivent être contrôlées et maîtrisées de façon à ne pas impacter la santé. Comment feront les décideurs de ce projet inutile et désastreux s'ils veulent continuer à faire du profit sur une planète morte ?
166	Réponse		2026-07-21 22:45:24	CE		Bonjour, Je vous remerccie pour cette contributions dans laquelle vous exprimez votre souhait de remettre en cause l'ensemble des projets d'extension des aéroports en raison des impacts de l'activité de transport aérien sur le climat , la pollution, le bruit et la santé. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
167	Contribution	**Un aéroport pas desservi par le rail**	2026-07-21 23:08:12			Les enjeux de baisse des émissions carbone ne peuvent plus être ignorés. Les vols low-cost prennent de façon évidente des parts de marché au rail. Je voudrais attirer votre attention sur le fait que : - d'une part des passagers qui prennent un vol pour Beauvais ne réalisent pas qu'ils vont arriver dans un aéroport aussi distant - d'autre part la seule desserte en transport en commun ne ramène pas les passagers sur les lignes ferroviaires les plus proche. Deux "anedoctes" expériences récentes à ce sujet. Championnat d'Europe d'escrime au sud de Paris: Un membre d'une fédération doit être conduit à son hôtel par le comité organisateur. Il a pris un billet d'avion pour Beauvais sans réaliser: un bénévole a du faire un aller retour aux heures de pointe ! Ma belle sœur arrive de Birmingham. Elle a pris un vol low cost (beaucoup moins cher que l'avion) pour Charles de Gaulle et devait arriver par le RER. Vol annulé sur place par la compagnie. Seul un vol pour Beauvais opéré par une autre compagnie est possible ! (Je me permets de suspecter une entente tacite entre les compagnies...). Résultats : un trajet en Uber (en parti groupé entre plusieurs passagers) complété par un trajet de mon mari pour la récupérer. Les politiques publiques doivent tendre à une diminution du traffic aérien au profit du rail. En ce qui concerne Beauvais, si le traffic aérien est supposé être maintenu (pour alléger Roissy et Orly?), les crédits publics devraient aller en priorité sur les transports en commun avec un projet qui apporte aussi un service aux habitants de la ville et des communes environnantes. Une habitante du sud parisien, sous les avion d'Orly
167	Réponse		2026-07-21 23:06:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous constatez que pour bon nombre d'usagers de lignes aériennes atterrisant à Beauvais, ils considérent cet aéroport comme un aéroport parisient. Il en résulte des difficultés non négligeables au niveau des liaisons entre Beauvais et Paris. Vous estimez, en conséquence, nécessaire qu'une majorité des crédits publics dans le domaine des transports soient orientés vers l'amélioration des transports en commun, notamment ferroviaires qui bénéficieraient également aux habitants du territoire. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
168	Contribution	**Nuisances sonores et pollution au Mont Saint Adrien: je m'oppose à l'agrandissement**				Habitant du Mont Saint Adrien depuis 20 ans, je ne suis pas opposé à l'aéroport en tant que tel, mais je m'oppose fermement au projet d'agrandissement actuellement envisagé. Nous avons choisi ce village pour son calme, et je constate depuis plusieurs années une augmentation nette des nuisances : passages d'avions de plus en plus fréquents, dont certains dès 6h00 du matin et à une altitude particulièrement basse, perturbant notre sommeil. Mais ce qui m'inquiète le plus, c'est la pollution atmosphérique bien réelle : nos fenêtres et nos toitures se couvrent d'un dépôt noir, signe visible et préoccupant de cette pollution. Et au-delà de ce dépôt visible, il y a aussi une pollution invisible, que nous respirons sans pouvoir la constater directement, ce qui m'inquiète tout autant, voire davantage. Développer davantage le trafic aérien reviendrait à aggraver une situation qui nuit déjà à notre santé et à notre qualité de vie, en contradiction avec les engagements climatiques. La concertation menée me semble insuffisante et les impacts de ce projet sous-évalués : les bénéfices annoncés ne justifient pas les conséquences supplémentaires imposées à la population. Je demande donc l'arrêt de ce projet d'agrandissement..
168	Réponse		2026-07-21 23:16:38	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition au projet d'extension de l'aéroport de Paris- Beauvais en raison des impacts en matière de destruction de la qualité de l'air, de bruit et de santé des riverains. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
169	Contribution	**Non à l'extension**	2026-07-21 23:29:58			Le transport aérien contribue fortement au réchauffement climatique et à la pollution sonore et aérienne. Ce projet est obsolète, ne répondant pas aux enjeux environnementaux fondamentaux d'aujourd'hui. Il est nécessaire de réduire le transport aérien, pas de le développer. Il est préférable d'investir dans des modes de transport ayant moins d'impacts sur l'environnement. Le train en particulier.
169	Réponse		2026-07-21 23:26:20	CE		Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, compte tenu de l'absencde répnses apporté par celui-ci en matière de protection de l'environnement. Vous concluez, en conséquence sur la nécessité de privilégier les transports en commun (et notamment le train) par rapport au transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf

170	Contribution	**ARNAQUE**	2026-07-21 20:26:00			Bonjour, Nous sommes contre ce projet d'agrandissement! Vous signifiez la nécessité d'agrandir avec un argumentaire d'emplois, d'écologie, d'attractivité, le tout maîtrisé ... Mais rien est assuré, rien est écrit, aucune obligation ou contraintes de réussite sur lemplois, sur l'écologie, sur la réduction des nuisances est gravées à aboutissement du projet ! !!! Les salaires et taux d'emplois sont les plus bas de toutes les platforms aeroports des alentours (CDG), Les accompagnements et avantages compensatoires pour les riverains impactés sont quasi néant comparé aux platforms voisines (CDG!!) TILLE, Beauvais, et les autres communes impactées ne bénéficient pas de transports à très bas coût, d'aménagement pour les écoles, pour les riverains ou autres avantages, payer par l'aéroport pour compenser les graves nuisances du quotidien imposé par l'exploitation de l'aéroport !!! (ADP participe beaucoup sur de nombreux projets compensatoires pour les communes alentours de CDG ET ORLY) De plus en plus de riverains exclus initialement du PEB sont réellements impacté par les nuisances aux décollages et atterrissages, rien est prévu pour eux ! (élargissement du PEB aux quartiers beauvaisiens limitrophes de l'aéroport) RYANAIR reste bien le patron de la platform, cette compagnie n'est pas un partenaire fiable de réputation, elle n'a pas à être entretenue par nos impôts. C'est bien elle qui décidera de l'avenir de l'aéroport !! Les jeunes et la formation sont exclus de votre projet et celui de la ville (novapark). Un projet pensé pour l'exploitant et sont porte feuille, pour Ryanair, et pour étaler qlq emplois payé en dessous du marché réel de L'AÉRIEN ET par les compagnie mais bien avec nos impôts. (taux emplois Ryanair, wizzair, quasiment nul comparé à easyjet a orly par exemple). Pas pour les citoyens de l'agglomération de Beauvais ! Si l'aéroport s'agrandit se développe, ou se modernise, les taxes imposés aux compasgnies doivent être augmentées significativement!! Quel est la base d'augmentation prévue et imposée??? Non à l'expansion INUTILE de l'aéroport! Cordialement
170	Réponse		2026-07-21 23:47:29	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exposez votre opposition au projet d'aggrandissement de l'aéroport de Paris- Beauvais. Vous soulignez, en particulier, les faibles retombées locales de l'activité de l'aéroport pour les riverains et les communes voisines impactées. Vous jugez les retombées et la participation des aéroports et des compagnies aériennes, aux investissements des collectivités locales, beaucoup plus importantes sur les aéroport CDG Roissy et Orly. Vous demandez en conclusion, l'évolution prévue des taxes umposées aux compagnies aériennes (dont une partie doivent profiter aux collectivités locales voisines). JJe demande à l'exploitant de vous répondre spécifiquement sur ce point. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
170	Réponse		2026-07-23 15:46:19	Pétitionnaire		Bonjour, Les compagnies aériennes payent une taxe pour financer les missions régaliennes de sûreté et sécurité déléguées par l'Etat aux aéroports, qui sont rémunérés sur la stricte base des coûts engagés. Les autres missions des aéroports sont rémunérées par des redevances (et non des taxes). Les redevances sont fixées chaque année lors de commissions consultatives économiques (où siègent notamment des Elus du territoire). Les autres sujets évoqués relevant d'un amalgame d'allégations non documentées, il nous est difficile d'y répondre. Néanmoins, nous vous invitons à lire plus attentivement le dossier d'étude socio économique (dans la pièce C2), il nous engage vis à vis du préfet (avec l'appui notamment de l'autorité environnementale) qui autorisa ou pas ce projet, et le CR de la réunion publique de lancement qui donne des précisions sur ce qui est réellement mis en oeuvre au profit du territoire.
171	Contribution	**Nuisances sonores**				Comme beaucoup d'habitants du Mont Saint Adrien dont l'habitation se situe à l'ouest de la commune, je déplore les nuisances sonores occasionnées par les avions au quotidien. Il serait souhaitable d'élargir le couloir aérien pour éviter le survol de notre commune. Les avions devraient se rapprocher davantage de la commune de Savignies pour limiter leur impact sur le bien-être des habitants et aussi sur l'environnement proche de commune sans pour autant léser les autres villages.
171	Réponse		2026-07-21 23:56:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous proposez de déplacer les couloirs aériens des avions passant au dessus du Mont Saint Adrien vers le Nord-Ouest, en direction de Savaignies. Cela permettrait, selon vous, de réduire les impacts (bruit et environnement) pour les habitants du Mont Saint Adrien. Je demande à l'exploitant de compléter cette réponse, avec les éléments dont il dispose pour évaluer l'intérêt et la faisabilité de votre proposition. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
171	Réponse		2026-07-24 15:56:32	Pétitionnaire		Bonjour, Le Service de la Navigation Aérienne précise que les trajectoires ont fait l'objet d'un examen approfondi dans le cadre d'un groupe de travail dédié, au travers du « GT Trajectoires », ainsi que de la Commission consultative de l'environnement. Ces instances se sont réunies à de nombreuses reprises en associant les élus concernés, notamment Monsieur le Maire du Mont-Saint-Adrien. Si cette proposition de modification n'a finalement pas été retenue, cela résulte d'une décision collégiale issue des échanges menés entre les élus, les associations de riverains et les services concernés. Cette décision a été prise au regard de l'ensemble des impacts générés par les trajectoires, dans une approche visant à concilier les différents enjeux du territoire. La Direction des services de la navigation aérienne est force de proposition en matière d'évolution des trajectoires et étudie les solutions qui font l'objet d'un consensus entre les différentes parties prenantes.
172	Contribution	**Nuisances aéroport**				Je demeure au Mont Saint Adrien à l'ouest de la commune. Comme beaucoup d'habitants, je suis concernée par les nuisances occasionnées par les avions alors qu'il suffirait d'élargir le couloir aérien de quelques centaines de mètres en direction de la commune de Savignies. Une telle mesure pourrait contenter tout le monde. Elle ne représenterait sûrement pas un coup financier supplémentaire pour les compagnies aériennes. Un survol de quelques centaines de mètres plus à l'ouest pour contenter tout le monde serait le bienvenu.
172	Réponse		2026-07-22 00:03:05	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous proposez de déplacer les couloirs aériens des avions passant au dessus du Mont Saint Adrien vers le Nord-Ouest, en direction de Savignies. Cela permettrait, selon vous, de réduire les impacts (bruit et environnement) pour les habitants du Mont Saint Adrien. Je demande à l'exploitant de compléter cette réponse, avec les éléments dont il dispose pour évaluer l'intérête et la faisabilité de votre proposition. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
172	Réponse		2026-07-22 17:13:28	Pétitionnaire		Bonjour, les trajectoires sont du ressort du Service de la Navigation Aérienne et un groupe de travail dédié est organisé sous l'égide de la prefecture. Le concessionnaire n'est pas compétent sur ce point, nous relayons la demande. Cordialement
173	Contribution	**Modernisation de la plate forme, oui, agrandissement non**	2026-07-22 20:26:00			Habitant du Mont Saint Adrien, je pense que l'impact des mouvements de l'aéroport de Beauvais sont supportables à ce stade sans vraiment connaître l'impact réel sur le plan sanitaire. Je suis favorable à une gestion raisonnée de la plate forme, à sa modernisation et non à son extension. Quant aux parkings, ne serait-il pas plus judicieux de créer des parkings à étages afin d'éviter d'imperméabiliser des surfaces importantes.
173	Réponse		2026-07-22 00:34:38	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous approuvez le projet de modernisation et d'adaptation des équipements nécessaires à l'accueil des passagers, sous réserve que ce projet ne génère pas une augmentation du nombre de mouvements d'avions. Vous suggérez également d'examiner la possibilité de parkings en silos (à étages) afin de limiter les surfaces imperméabilisées. Je demande à l'exploitant de compléter cette réponse en indiquant si une telle hypothèse a été envisagée et étudiée ? J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf

173	Réponse		2026-07-22 17:10:50	Pétitionnaire		Bonjour, les parkings à étage dits "silos" avaient été proposés au stade de l'offre mais refusés par la ville de Tillé en raison de la nuisance visuelle d'un tel édifice.
174	Contribution	**Nos enfants nous accuserons (au présent de l'indicatif)**	2026-07-22 16:18:30			Bonjour, la dernière fois que mon épouse et moi avons pris l'avion c'était sur le retour d'un voyage de deux semaines au Sri Lanka. Ce voyage nous a ouvert les yeux sur les inégalités flagrantes de l'exploitation des ressources de la terre. Nous avons aussi appris que pour garder l'équilibre de la terre à cette date (2001) un seul voyage de ce type par personne au cours de sa vie était le maximum admissible pour que la terre recycle le carbone émis. Nous avons donc choisi de ne plus prendre l'avion, choix que nous respectons. Il y a a tant de choses à découvrir même dans un rayon de 15 km autour de chez soi avec son vélo. Aujourd'hui on se rend bien compte qu'en 25 ans la situation a complètement dérapée. Autour de soi combien de voisins ont pris l'habitude de prendre l'avion même pour une séjour de trois jours... Il n''est plus besoin d'annoncer la catastrophe. Avec ces feux de forêts, ces canicules, nous la vivons. J'en reste la, trop attristé du manque de conscience des politiques. Il y a quelques année le film "Nos enfants nous accuserons....." est sorti Je m'abstiens par respect pour la charte de bonne conduite d'écrire la même phrase avec un JE à la place de nos enfants phrase au présent de l'indicatif.
174	Réponse		2026-07-22 16:16:50	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous nous expliquait votre changement de pratique consistant à ne plus emprunter l'avion comme moyen de déplacement, compte tenu des nombreux impacts sur le climat et l'atmosphère. Vous en appelez à une prise de conscience des élus pour stopper la croissance de l'activités des aéroports. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
175	Contribution	**Lecture des contributions**	2026-07-22 20:26:00			Les contributions déposées après le 15 juillet ne sont pas lisibles en totalité sur un smartphone, les fins de lignes n'apparaissent pas. Les anciens messages sont toujours lisibles en totalité. Le format semble avoir changé, veuillez remédier au problème svp.
175	Réponse		2026-07-22 16:26:58	CE		Bonjour Monsieur, Nous avons bien pris note de votre contribution par laquelle vous nous signalez un problème de lecture des contributions sur lesquelles le fins de ligne n'apparaissent pas en lecture sur un smartphone. Je demande à l'exploitant de l'aéroport qui a mis en place ce site internet de résoudre ce problème dans les meilleurs délais .
175	Réponse		2026-07-22 17:09:30	Pétitionnaire		Bonjour, le problème a été réparé le lendemain de l'alerte. Merci de l'avoir partagée Cordialement
176	Contribution	**L'histoire se répète…**				Je me permets de reprendre la contribution ci-dessous, déposée le 13 juillet mais n'apparaissant toujours pas dans la liste. Contribution du 13 juillet 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, L'histoire se reproduit sans cesse et nous devons apprendre des expériences passées. Surtout de celles que nous avons vécues personnellement. Nous sommes en 2008, La propriété de l'aéroport a été transférée depuis peu par l'état aux collectivités locales (Région, Département et Communauté d'agglomération). La gestion a été confiée à la SAGEB qui envisage des travaux pour améliorer l'accueil des passagers. Constatant que l'aéroport, qui accueille 2,1 millions de passagers, est saturé avec 18000 mouvements. Le projet de la SAGEB est de construire le terminal 2, ajoutant 7000 m² aux 6314 m² existants = doublement de la surface, pour passer de 18000 à 21000 mouvements à l'horizon 2012 (4 ans plus tard). L'aéroport sera alors dimensionné pour accueillir un minimum de 4,5 millions de passagers (contrairement aux 2 millions indiqués dans le communiqué de Bellova). Aéroport et exploitant expliquent que l'aéroport est plafonné à 21000 mouvements annuels (en réalité c'est le seuil du PEB qui sera révisé par la suite en 2012 pour passer à 32000 mouvements commerciaux annuels). Le projet de 2008 a finalement permis de quasiment doubler l'objectif de 2012 = 40000 mouvements en 2025 au lieu de 21000, 13 ans plus tard seulement, malgré des aléas importants : la baisse de fréquentation liée aux attentats de 2015 et la fermeture due au covid. 2026 : Nouvel exploitant, aéroport saturé, le projet est de doubler la surface pour passer de 40000 à 45000 mouvements annuels dans les 4 ans à venir, horizon 2030 et accueillir les passagers dans de meilleures conditions. Le vocabulaire ne change pas, exploitant et propriétaire jurent que l'aéroport est plafonné par accord verbal, moral… jusqu'en 2032 (déclaration de Monsieur Chiss, président du SMABT)) Le projet de 2026, doublement de la superficie, permettra à terme et sans travaux supplémentaires, donc sans la phase 2, de parvenir à 90000 mouvements en 2043, et même probablement avant sans aléa majeur. Je n'ai fait qu'une règle de trois puisque la superficie est l'un des critères principaux de capacité d'une aérogare. L'exploitant annonce d'ailleurs 9 millions de passagers en 2033 , avec l'emport actuel on frôle 54000 mouvements, et même avec des avions plus gros et un emport qui monterait à 180, on aurait 50000 mouvements annuels… CQFD l'exploitant n'a aucune intention de rester à 45000 mouvements. Enfin, depuis le début des années 2000, les élus nous promettent un « développement maîtrisé » de la plateforme aéroportuaire. Nous sommes passé de 4500 en 2000 à près de 40000 mouvements annuels en 2024. Cette croissance résulte uniquement de la capacité/volonté des compagnies aériennes à croître. Jamais l'exploitant ou les élus du SMABT n'ont dit à Ryanair ou Wizzair « oh non, finalement vous n'allez pas ouvrir de nouvelles lignes à Beauvais ». Ce sont les compagnies aériennes qui dictent la croissance, pas les élus. Si les élus ou l'exploitant de l'aéroport disent qu'ils ont maintenu le couvre-feu en dépit de la volonté des compagnies aériennes de le supprimer, il n'en est rien. Le couvre-feu existe parce que l'association ADERA s'est battue pour l'avoir et pour obtenir son maintien devant le conseil d'état alors que le SMABT (donc les élus) souhaitaient le réduire à peau de chagrin. Aujourd'hui encore on nous parle de développement maîtrisé, des mots qui ne veulent rien dire, il n'y a que du développement et aucune maîtrise. Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé qui entraînera un impact sur la santé de riverains comme sur le réchauffement climatique supérieur à celui indiqué dans l'étude d'impact qui sous-estime les hypothèses de trafic. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
176	Réponse		2026-07-22 16:55:18	CE		Bonjour madame LAZASKI, J'ai bien reçu votre constribution en date du 20-07 par laquelle vous mentionnez l'absence de publication de votre contribution du 13 juillet 2026. Je me permets de vous informer du fait que vos 3 dernières contributions du 13/07 (N°124), du 15/07 (N°133) et du 15/07 (N°134) ont toutes été publiées le 19 juillet, soit la veille de votre contribution du 20 juillet. Bien cordialement
177	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport !**				À l'heure du réchauffement climatique et de l'urgence climatique, il est irresponsable de projeter d'étendre des aéroports comme celui de Beauvais. Proposer des vols low cost, c'est aussi encourager les gens à utiliser un mode de déplacement polluant et un mode de vie non durable. Il serait plus judicieux et plus responsable de développer l'offre ferroviaire, avec des prix abordables pour tous.
177	Réponse		2026-07-22 17:11:16	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous exprimez votre refus du projet de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais. Vous soulignez la nécessité de refuser tous les projets d'extension des aéroports, compte tenu du dérèglement climatique. Vous exprimez également votre souhait de privilégier le transport ferroviaire par rapport au transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
178	Contribution	**manipulation administrative : non à cette extension camouflée en modernisation !**				J'exprime un avis totalement défavorable à ce projet d'extension et à la tentative de manipulation administrative qui présente le bétonnage de nouvelles surfaces comme un aménagement éco-responsable. Le résumé non technique met en avant la création de bassins de rétention des eaux pour masquer la conséquence première du projet : l'imperméabilisation massive et irréversible de terres aujourd'hui naturelles ou agricoles. Construire des dispositifs techniques de correction ne compense pas la destruction des sols. De plus, à l'heure où la loi impose l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), accorder un blanc-seing à l'extension d'une plateforme low-cost est un contresens politique et écologique majeur. Le dossier camoufle la vulnérabilité hydrologique future du plateau de Tillé face aux dérèglements climatiques sous des arguments d'ingénierie court-termistes. Je m'oppose fermement à ce projet d'extension.
178	Réponse		2026-07-22 17:21:37	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet d'etension de l'aéoroport de Paris Beauvais en raison, notamment des démonstrations de faibles impacts environnementaux qui sont selon vous falacieuses. Vous soulignez, notamment les impacts de la perméabilisation de sols agricoles pour la construction de nouveaux équipements et de parkings. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf

179	Contribution	**Avis favorable – Projet Horizon 2030**	2026-07-22 17:35:35			Je soutiens ce projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais. L'aéroport est un acteur économique important pour le territoire, avec de nombreux emplois directs et indirects. La modernisation des infrastructures (jonction des terminaux, amélioration de l'accueil des passagers) me semble utile pour répondre à la croissance du trafic. Je note aussi les engagements environnementaux du projet (électrification des équipements, objectif de zéro émission nette au sol d'ici 2035) et la démarche de concertation menée avec les riverains. Pour ces raisons, j'émets un avis favorable à ce projet.
179	Réponse		2026-07-22 17:35:11	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez un avis favorable à ce projet, en raison des retombées socio économiques sur le territoire, de l'objectif d'amélioration de l'accueil des passagers et de la prise en compte des imapcts environnementaux. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
180	Contribution	**Avis Favorable au projet de modernisation**				Je suis favorable au projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais. Tout d'abord, cela représente une opportunité importante pour l'emploi dans le secteur. À Beauvais, il est souvent difficile de trouver du travail, en particulier pour les jeunes. Trouver un emploi d'été ou une alternance est très compliqué. Or, l'aéroport recrute régulièrement des stagiaires, des alternants et génère de nombreux emplois directs et indirects, ce qui constitue un véritable atout pour le territoire. De plus, même si la modernisation peut entraîner une augmentation du trafic aérien et des trajectoires de vol, l'aéroport met en place de nombreux axes d'amélioration environnementale afin de réduire son impact. Ces initiatives permettent d'accompagner le développement de l'activité tout en prenant en compte les enjeux liés à l'environnement. Ainsi, selon moi, les bénéfices économiques et les perspectives d'emploi offertes par ce projet sont importants pour la population locale, notamment pour les jeunes, tout en étant accompagnés de mesures visant à limiter les conséquences environnementales.
180	Réponse		2026-07-22 17:43:46	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre avis favorable vis-à-vis de ce projet, en raison notamment des retombées positives en matière d'emploi et de développement économlique pour le territoire. Vous soulignez, également la bonne prise en compte des impacts environnementaux par l'exploitant acteul à l'origine de ce projet. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
181	Contribution	**Motion du conseil Municipal de Milly.**	2026-07-22 17:55:12			Tout est dit dans la motion du conseil municipal de Milly-sur Thérain du 1er Janvier 2024 et réaffirmé dans la concertation le 12 Juillet 2026 C'est du raisonnable. Nous ne voulons pas d'un aéroport incontrôlé. Pas de grands travaux avec des investissements à rentabiliser "QUOI QU'IL EN COÛTE" aux riverains , aux Beauvaisiens , au climat, à la biodiversité, à la santé ...Un bon coup de peinture et quelques aménagements suffiront. Oui, à des avions aux capacités limitées, moins bruyants, moins polluants. Un aérogare qui est en ville doit respecter sa ville et ses environs. Non à la gabegie des élus et à la vision étroite de leurs intérêts et de leur "après moi le déluge"...Le bel exemple de LA PRESIDENTE de l'agglo de Beauvais ! Révoltant. Non à l'agrandissement de Beauvais Tillé ! Oui, au raisonnable ! Francis Güell Campdeville 60112 Milly sur Thérain
181	Réponse		2026-07-22 17:54:05	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais. Vous appuyez votre avis sur la motion de la commune de Milly sur Thérain du 1/01/2024. Cette motion datant de deux ans, il me semble qu'il revient à la Commune de Milly sur Thérain de confirmer le contenu de cette motion et au besoin, de l'actualiser et/ou de la compléter. Je prends, néanmoins bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation, avec les limites rappelées ci-dessus. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
182	Contribution	**Réponse à contribution 131**	2026-07-22 18:08:43			Contribution du 21 juillet 2026 Bellova, vous regrettez une attaque personnelle à l'encontre d'un membre de votre équipe salariée. Et regrettez que ce type d'attaque se répète. Sur ce dernier point, j'aimerais avoir toutes les occurences d'attaques personnelle sur un membre salarié de votre équipe. Il me semble que vous faites une exagération avec pour seul but de discréditer le propos de votre interlocuteur. Sur celui que je soulève moi-même, votre salarié a lui-même mis en avant sa vie personnelle pour défendre sa vision d'un aéroport agrandi et la nécessité du projet. Comment peut-il s'étonner aujourd'hui d'avoir un retour du bâton. Nous n'aurions jamais mentionné cette personne s'il n'avait lui même illustré ses arguments avec un exemple personnel, dans une réunion publique et en étant à la tribune. Il est certain que cette personne n'est pas la seule dans son cas à vivre éloigné de sa compagne et à traiter d'égoïste les personnes qui trouveraient son mode de vie contraire à la nécessité environnementale. Son exemple est donc parfait pour montrer à quel point certains voyageurs sont déconnectés de la réalité et ne voient pas ou ignorent volontairement leur impact sur le reste de la société. Ce comportement résulte directement du mode d'exploitation de l'aéroport, du prix réduit des billets d'avion pour des vols low-cost qui favorise la multiplication des voyages par des personnes aisées. L'agrandissement de l'aéroport ne fera qu'amplifier le nombre de ces voyages et l'impact tant sur les riverains que sur l'amplification du dérèglement climatique. Pour cette raison je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport.
182	Réponse		2026-07-22 18:08:00	CE		Bonjour madame, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous réaffirmez votre opposition au porjet de modernisation de l'aéroport en vous appuyant sur l'exemple de l'agent de l'exploitant dont la conjointe réside à plus de 1 000 km de Beauvais. Il me semble simplement délicat de tirer des généralités d'un cas précis et particulier. Je laisse l'exploitant compléter cette réponse s'il le juge utile.
183	Contribution	**DÉNONCIATION DE LA STRATÉGIE DE VICTIMISATION DE BELLOVA ET DU REFUS DE DÉBAT SUR LES IMPACTS CLIMATIQUES RÉELS**	2026-07-22 18:38:54			Je tiens à exprimer mon opposition catégorique à la demande d'autorisation environnementale pour l'extension de l'aéroport de Paris-Beauvais et à dénoncer fermement la posture adoptée par le pétitionnaire Bellova dans ses réponses au registre. En qualifiant d'« attaques personnelles » les réactions légitimes des citoyens (notamment la contribution du 15 juillet de Mme Lazarski), Bellova tente une manœuvre de victimisation grossière pour masquer son incapacité à répondre sur le fond aux enjeux majeurs soulevés par son projet d'extension. Il convient de remettre les faits dans leur vérité factuelle et chronologique : Bellova joue une victimisation de façade pour fuir le débat scientifique et environnemental. Lors de la réunion publique du 25 juin organisée par Bellova, c'est son propre Directeur Commercial, M. Edo Friart, qui a fait le choix délibéré et lunaire de privatiser le temps de parole en s'épanchant longuement sur sa situation personnelle (sa relation à distance et son besoin de prendre l'avion chaque semaine), allant jusqu'à qualifier d'« égoïstes » les riverains qui contestent l'extension. Qu'un dirigeant de Bellova vienne pleurnicher sur sa situation individuelle pour justifier l'agrandissement d'une infrastructure publique est une légèreté déconcertante. Bellova esquive le bilan carbone et les objectifs nationaux de décarbonation. Lorsque les citoyens reprennent cet exemple factuel pour calculer l'empreinte carbone désastreuse de ces comportements répétitifs (dépassant à elle seule le budget carbone annuel moyen d'un Français et pulvérisant la trajectoire des 2 tonnes/an fixée par l'ADEME), Bellova répond en deux lignes laconiques en se posant en victime. C'est une stratégie d'évitement inacceptable. Se plaindre d'« attaques » permet à l'exploitant de ne répondre à AUCUNE des questions fondamentales : comment Bellova compte-t-il concilier l'augmentation massive des vols de son projet avec les engagements climatiques de la France et la préservation de la santé des riverains ? Ainsi Bellova exécute un passage en force masqué par une posture d'opprimé. Cette attitude s'inscrit dans la continuité directe du comportement de Bellova depuis le début de la procédure. Après avoir proposé une concertation préalable que les garants de la CNDP eux-mêmes ont qualifiée de simple démarche d'information, et après avoir tronqué son dossier environnemental en ne consultant le public que sur la « Phase 1 » pour masquer la vision globale à l'horizon 2030, Bellova utilise désormais le mépris et la victimisation pour balayer les objections fondées du public. L'extension de l'aéroport de Paris-Beauvais est une question de santé publique, d'imperméabilisation des sols, de pollution sonore nocturne et de responsabilité face au dérèglement climatique. On ne bâtit pas un projet d'aménagement du territoire sur la victimisation d'un exploitant privé qui refuse le débat de fond.
183	Réponse		2026-07-22 18:34:18	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous vous exprimez à propos des méthode de concertation de BELLOVA et de leur justification de leur projet. Je préfère ne pas m'exprimer sur ce sujet qui concerne prioritairement l'exploitant et me limiter à des conclusions générales sur le déroulement de cette consultation à la fin de cette procédure, comme le prévoit la législation en vigueur. Comme vous l'indiquez, il est effectivememnt essentiel d'en revenir aux sujets de fonds sur les retombées socioéconomiques et les impacts environnementaux, sur le climat et sur la santé des habitants.
184	Contribution	**Contre l'extension de l'aéroport Beauvais**	2026-07-22 18:45:47			L'été 2026 ne fait que débuter mais nous sommes déjà à la 3ième canicule... l'extension de tout aéroport ne fait qu'amplifier la crise climatique que nous traversons ! Laissons les avions sur le tarmac et développons à grande échelle le réseau férré !!

184	Réponse		2026-07-22 18:45:06	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en affirmant nécessaire de privilégier le transport en train, par rapport au transport aérien. Vous mettez en avant les impacts du transport aérien sur le dérèglement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
185	Contribution	**Naïveté et méconnaissance du droit !**	2026-07-22 18:58:45			"L'exploitant s'est engagé à respecter le seuil de 45 000 mouvements annuels tant que les collectivités propriétaires de l'aéroport n'auront pas décidé d'une évolution du trafic au delà de ce seuil. Toute décision d'évolution reste donc bien du ressort des élus composant le SMABT. " Contribution du 21 juillet 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur,, Je me permets de revenir à nouveau sur l'engagement de Bellova quant au seuil de 45000 mouvements annuels puisque vous persistez à maintenir qu'il s'agit d'une situation pérenne sur laquelle nous pourrions nous reposer. Pour ma part, je me permets de vous référer à ma contribution du 13 juillet "l'histoire se répète" non encore publiée ici (je l'ai déposée à nouveau hier et vous l'avais adressée par mail le vendredi 17). L'exploitant de l'aéroport, qu'il soit la CCI ou la SAGEB et nos élus siégeant au SMABT n'ont cessé de nous faire ces promesses de seuil de trafic: 21000, 32000, 37500 mouvements. Et vous voyez que nous arrivons à 45000 et bientôt ce sera 53000 puis un autre seuil encore par la suite. Car vous voyez bien que le vocabulaire employé en effet est significatif. Un plafond ne doit pas être dépassé, c'est un maximum mais un seuil est fait pour être franchi. C'est un minimum. Si nous aurions pu être naïfs en 2008 , ce serait une faute de l'être aujourd'hui. Je m'étonne donc que vous puissiez répéter à l'envi que nous pouvons nous reposer sur ce seuil juste parce qu'un directeur de l'aéroport l'aurait dit. Je note cependant et me permets de vous rappeler qu'il n'y a aucun engagement contractuel sur ce chiffre plafond de 45000 mouvements qui nous est brandi sous le nez depuis deux ans (contrat signé en juillet 2024). Qu'aucun élu aux responsabilités concernant l'aéroport n'a entamé des démarches pour obtenir un plafonnement administratif de l'aéroport, que le SMABT n'a pas délibéré en faveur d'un plafonnement de l'aéroport jusqu'à la fin du contrat de concession. Que la commission consultative de l'environnement n'a pas eu à donner un avis sur le plafonnement de l'aéroport et qu'au contraire, le préfet a jugé , sans opposition des élus, qu'il n'était pas nécessaire de procéder à la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée, préalable pourtant nécessaire à un plafonnement administratif de l'aéroport pour analyser les impacts coût/bénéfices de la mesure. Et quand bien même une telle mesure aurait été simplement votée, elle ne serait imposable à l'exploitant qu'une fois incorporée dans le contrat ou dans un arrêté du ministre des transports. Aucun acte juridique n'empêche l'aéroport de dépasser le seuil de 45000 mouvements à ce jour. Estimant l'avenir très incertain et les documents présentés insuffisants, je vous confirme mon opposition à l'agrandissement de l'aéroport. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
185	Réponse		2026-07-22 18:58:02	CE		Bonjour madame, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous réaffirmez votre opposition à ce projet, en raison de l'absence de garanties juridiques de l'engagement de l'exploitant à ne pas dépasser le seuil des 45 000 mouvements annuels. Comme je l'ai indiqué précedemment, cette question constitue un sujet essentiel de cette consultation . Je prends bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
186	Contribution	**Restons sur terre**				Non à de nouvelles extensions des aéroports. Oui au renouveau du train . Apprenons à diminuer notre impact environnemental
186	Réponse		2026-07-22 19:08:13	CE		Bonjour, Je vou remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en affirmant votre volonté de privilégier les transports ferroviaires par rapport au transport aériens, en raison des moindres impacts du ferroviaire sur l'environnement. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
187	Contribution	**Commune de Tillé**	2026-07-22 19:24:28			Contribution de 21 juillet 2026 Monsieur le commissaire enquêteur, Le 9 juin 2026, le conseil municipal de Tillé a voté une motion demandant : Le conseil municipal de Tillé réuni le 9 juin 2023 demande qu'il soit inscrit dans la nouvelle délégation de service public : - un plafonnement administratif du nombre de mouvements que l'exploitant ne pourra pas dépasser, pas plus de 32 000 mouvements/an, inscrits dans le PEB. - des mesures visant à protéger l'environnement et des installations permettant de calculer l'impact de l'aéroport sur la pollution de l'air et les nuisances sonores. - des restrictions concernant l'artificialisation des sols de sorte que l'aéroport ne puisse pas s'étendre démesurément (notamment en construisant de nouveaux parkings à perte de vue). Sur ce sujet, la commune sera très vigilante dans le cadre de l'élaboration du PLUi pour qu'il soit exigé des parkings souterrains. - un élargissement des horaires du couvre-feu (23 heures 30 – 6 heures 30) et un strict respect de ce dernier. - une interdiction des vols cargos et de fret. - une prise en charge financière par l'exploitant des frais générés par l'aéroport et supportés par la commune de Tillé (Police municipale, caméras, fourrières, nettoyage de la commune et dégradations générées par les passagers de l'aéroport, etc.). - une concertation annuelle entre la commune de Tillé, le SMABT et l'exploitant et une communication des données environnementales. - une limitation à 3 avions maximum sur la base. - la création d'une voie d'accès dédiée spécialement à l'aéroport avec un plan de circulation concertée. L'agrandissement de l'aéroport et le projet de Bellova ne sont pas compatibles avec la décision de la commune de Tillé.
187	Réponse		2026-07-22 19:23:59	CE		Bonjour madame, Je vous remercie de votre contribution par laquelle vous relayez les termes de deux motiosn distinctes de la commune de TILLE en dates du 9 juin 2026 et du 9 juin 2023. Il serait utile de connaitre les articulations entre ces deux motions et d'être en possession des termes exactes des deux délibérations. Je ne conteste en aucune façon les propositions de la commune de TILLE que vous rapportez; il me semble néanmoins nécessaires d'obtenir une confirmation et une actualisation, si besoin, de l aprt de la Commune de TILLE première concernée et règlementairement habilitée à transmettre par elle-même ses propres décisions reltifs aux points listés dans votre contribution : limitation du nombre de mouvements, impacts sur la qauaité de l'air et les nuisances sonores, politique en matière de stationnement, horaires du couvre feu, compensations à la commune de TILLE, plan d'accès routier, concertation avec le SMABT et avec l'exploitant.
188	Contribution	**Commune de Bonlier**	2026-07-22 19:37:38			Contribution de 21 juillet 2026 Monsieur le commissaire enquêteur, Le 11 septembre 2023, le conseil municipal de Bonlier a voté une motion demandant notamment : - un plafonnement administratif du nombre de mouvements que l'exploitant ne pourra pas dépasser, pas plus de 32 000 mouvements/an, inscrits dans le PEB. - une limitation à 3 avions maximum sur la base. - un allongement du couvre-feu de 23h30 à 6h30… L'agrandissement de l'aéroport et le projet de Bellova ne sont pas compatibles avec la décision de la commune de Bonlier.
188	Réponse		2026-07-22 19:36:12	CE		Bonjour Madame, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous relayez les demandes de la commune de BONLIERS dans sa délibération du 11 septembre 2023. Cette transmission me pose deux questions : La commune de BONLIERS a-t-elle actualisé (ou envisage t elle de la faire) cette délibération datant de près de deux ans ? Pourquoi la commune ne transmet -elle pas elle-même sa propre délibératon actualisée ?
189	Contribution	**Elu du beauvaisis opposé au projet**	2026-07-22 19:49:29			Je suis élu au conseille municipal du Mont Saint Adrien, j'exprime ma ferme opposition à tout projet visant à augmenter le trafic aérien de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Une telle augmentation entraînerait inévitablement une aggravation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Les effets du bruit aérien sur la santé sont aujourd'hui largement documentés (études DÉBATS): troubles du sommeil, stress chronique, risques accrus de maladies cardiovasculaires et atteinte à la qualité de vie. L'intensification du trafic contribuerait également à dégrader la qualité de l'air, alors même que les données de 2024 sur le village montrent des concentrations de certains polluants très supérieures aux valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Je refuse que les habitants du Mont saint Adrien soient sacrifiés au profit du développement du trafic aérien. La protection de la santé publique doit primer sur les intérêts économiques. Cette exigence est d'ailleurs consacrée par plusieurs textes juridiques. L'article 1er de la Charte de l'environnement, qui a valeur constitutionnelle, dispose que « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ». Son article 5 consacre le principe de précaution lorsque des dommages graves ou irréversibles pour l'environnement ou la santé sont susceptibles de se produire. Par ailleurs, la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme reconnaît que des nuisances environnementales importantes, notamment le bruit et la pollution, peuvent porter atteinte au droit au respect de la vie privée et familiale garanti par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme. Enfin, les collectivités territoriales ont le devoir de protéger la santé, la qualité de vie et le cadre de vie de leurs administrés. Une décision qui augmenterait durablement les nuisances sonores et la pollution atmosphérique serait difficilement conciliable avec ces objectifs. Pour toutes ces raisons, je demande que le projet d'augmentation du trafic aérien de l'aéroport de Beauvais-Tillé soit rejeté.
189	Réponse		2026-07-22 19:48:46	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de ses impacts sur l'environnement et sur la santé des habitants. Vous appuuyez votre rejet sur les décisions et déclarations de différents organismes nationaux et européens (Organisation mondiale de la santé, Chrte de l'environnement, jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme). J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
190	Contribution	**mise à jour !**	2026-07-22 19:54:28			Pourquoi il faut autant de temps pour mettre en ligne les messages ?
190	Réponse		2026-07-22 19:53:37	CE		Bonjour, Merci pour votre contribution. Il faut effectivememnt un délai de 3 à 6 jours, compte tenu du nombre de messages, de leur longueur et du temps nécessaire à leur prise de connaissance et à leur analyse. Cordialement

191	Contribution	**Traitement des contributions Commissaire enquêteur**	2026-07-22 19:59:36			De : ADERA LAZARSKI Envoyé : vendredi 17 juillet 2026 15:21 À : concertation@aeroportparisbeauvais.com Objet : Contributions à la consultation A l'attention de Monsieur Ferté, Commissaire Enquêteur Monsieur, J'ai déposé, les 13 et le 15 juillet, trois contributions qui n'apparaissent toujours pas sur le site internet de la consultation. Je suis étonnée qu'aujourd'hui encore il faille tant de temps pour leur prise en compte, d'autant que nous ne recevons aucun email de confirmation de l'enregistrement des contributions lorsque nous les déposons. Attendre que votre robot IA rédige les réponses est insupportable comme d'ailleurs les réponses automatisées paraphrasant les contributions le sont également, la plupart n'apportent aucun complément ni début de réponse, juste la reprise d'éléments de la contribution. Je ne vois aucun intérêt à ces réponses robotisées. Les contributions doivent apparaître sans délai, si vous voulez y répondre, prenez le temps de le faire vous-même, il n'est pas nécessaire que votre réponse apparaisse immédiatement. Je vous recopie les contributions ci-dessous, je souhaite qu'elles apparaissent au plus vite sur le site de la consultation. Je vous remercie par avance. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski +33 6 30 82 65 93 L'histoire se répète… Contribution du 13 juillet 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, L'histoire se reproduit sans cesse et nous devons apprendre des expériences passées. Surtout de celles que nous avons vécues personnellement. Nous sommes en 2008, La propriété de l'aéroport a été transférée depuis peu par l'état aux collectivités locales (Région, Département et Communauté d'agglomération). La gestion a été confiée à la SAGEB qui envisage des travaux pour améliorer l'accueil des passagers. Constatant que l'aéroport, qui accueille 2,1 millions de passagers, est saturé avec 18000 mouvements. Le projet de la SAGEB est de construire le terminal 2, ajoutant 7000 m² aux 6314 m² existants = doublement de la surface, pour passer de 18000 à 21000 mouvements à l'horizon 2012 (4 ans plus tard). L'aéroport sera alors dimensionné pour accueillir un minimum de 4,5 millions de passagers (contrairement aux 2 millions indiqués dans le communiqué de Bellova). Aéroport et exploitant expliquent que l'aéroport est plafonné à 21000 mouvements annuels (en réalité c'est le seuil du PEB qui sera révisé par la suite en 2012 pour passer à 32000 mouvements commerciaux annuels). Le projet de 2008 a finalement permis de quasiment doubler l'objectif de 2012 = 40000 mouvements en 2025 au lieu de 21000, 13 ans plus tard seulement, malgré des aléas importants : la baisse de fréquentation liée aux attentats de 2015 et la fermeture due au covid. 2026 : Nouvel exploitant, aéroport saturé, le projet est de doubler la surface pour passer de 40000 à 45000 mouvements annuels dans les 4 ans à venir, horizon 2030 et accueillir les passagers dans de meilleures conditions. Le vocabulaire ne change pas, exploitant et propriétaire jurent que l'aéroport est plafonné par accord verbal, moral… jusqu'en 2032 (déclaration de Monsieur Chiss, président du SMABT)) Le projet de 2026, doublement de la superficie, permettra à terme et sans travaux supplémentaires, donc sans la phase 2, de parvenir à 90000 mouvements en 2043, et même probablement avant sans aléa majeur. Je n'ai fait qu'une règle de trois puisque la superficie est l'un des critères principaux de capacité d'une aérogare. L'exploitant annonce d'ailleurs 9 millions de passagers en 2033 , avec l'emport actuel on frôle 54000 mouvements, et même avec des avions plus gros et un emport qui monterait à 180, on aurait 50000 mouvements annuels… CQFD l'exploitant n'a aucune intention de rester à 45000 mouvements. Enfin, depuis le début des années 2000, les élus nous promettent un « développement maîtrisé » de la plateforme aéroportuaire. Nous sommes passé de 4500 en 2000 à près de 40000 mouvements annuels en 2024. Cette croissance résulte uniquement de la capacité/volonté des compagnies aériennes à croître. Jamais l'exploitant ou les élus du SMABT n'ont dit à Ryanair ou Wizzair « oh non, finalement vous n'allez pas ouvrir de nouvelles lignes à Beauvais ». Ce sont les compagnies aériennes qui dictent la croissance, pas les élus. Si les élus ou l'exploitant de l'aéroport disent qu'ils ont maintenu le couvre-feu en dépit de la volonté des compagnies aériennes de le supprimer, il n'en est rien. Le couvre-feu existe parce que l'association ADERA s'est battue pour l'avoir et pour obtenir son maintien devant le conseil d'état alors que le SMABT (donc les élus) souhaitaient le réduire à peau de chagrin. Aujourd'hui encore on nous parle de développement maîtrisé, des mots qui ne veulent rien dire, il n'y a que du développement et aucune maîtrise. Pour toutes ces raisons, je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé qui entraînera un impact sur la santé de riverains comme sur le réchauffement climatique supérieur à celui indiqué dans l'étude d'impact qui sous-estime les hypothèses de trafic. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski Quel comportement est égoïste ? Contribution du 15 juillet Monsieur le Commissaire enquêteur, Lors de la réunion publique du 25 juin organisée par Bellova, l'un des dirigeants de cette société a reproché leur égoïsme aux opposants à l'agrandissement de l'aéroport. Ce dirigeant était l'un des intervenants choisis par Bellova pour défendre son projet lors de cette réunion. Je ne cherche pas à personnaliser le débat mais après tout, c'est cette personne qui a mis en avant son mode de vie lors d'une réunion publique pour que nous ayons un exemple d'usage qu'il estimait nécessaire de l'avion. Je ne fais donc que reprendre cet exemple pour que chacun puisse apercevoir l'un des éléments du débat sur l'agrandissement de l'aéroport : Que faut-il protéger ? Le mode de vie de ce dirigeant de Bellova ou celui des riverains de l'aéroport ? les comportements émetteurs de CO2 ou la décarbonation ? Vous avez pu assister à cet échange lunaire lorsqu'il a personnalisé le débat en invoquant sa situation personnelle : « mais, comment vais-je faire (ndr: sans l'agrandissement) pour voir ma « concubine »(sic) qui habite à mille kilomètres de Beauvais ! » Cette personne estime que nous sommes égoïstes puisque notre position pourrait avoir un effet sur son mode de vie en limitant son droit à déplacement (sachant que la nature ne nous a pas encore pourvus d'ailes et que le fameux droit à voler est discutable) . Cette déclaration requiert plusieurs observations et réponses. Il est peu professionnel de mentionner ses choix de vie privée lors d'une réunion publique Cet homme vit séparé de sa compagne qui habite à 1000 km, c'est son choix, nous ne sommes pas responsables de ce choix Ce choix de vie , s'il souhaite rencontrer sa compagne régulièrement , le conduit (ou sa compagne) à prendre l'avion très régulièrement. Mettons qu'il lui rende visite (ou qu'elle vienne le voir) toutes les semaines, ils survolent la région une centaine de fois par an. Chaque survol provoque du bruit et de la pollution de l'air pour les milliers de personnes vivant à proximité de l'aéroport de Beauvais et de l'aéroport de destination et à chaque voyage il émet environ 0,18 tonnes eqCO2 ce qui s'additionne pour l'année à environ 9 tonnes de CO2eq. Sur le site du gouvernement (Calculez votre empreinte carbone | info.gouv.fr), il est rappelé que l'empreinte carbone moyenne d'un français est de 9 tonnes de CO2 par an, comprenant son alimentation, ses transports, son logement, les services publiques et numériques, etc. Pour respecter les objectifs des accords de Paris, nous devrions chacun limiter nos émissions à 2 tonnes de CO2 par an (Calculer son empreinte carbone et eau | ADEME). L'état français demande donc aux habitants de faire des efforts pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, quels sont les efforts de cette personne, pourquoi son comportement pourrait-il anéantir les efforts des autres habitants. Chaque passage de son avion gêne des milliers de personnes (à Beauvais comme à l'aéroport de destination) ayant une incidence certaine sur leur mode de vie alors qu'ils n'ont aucun moyen de le limiter et que cela ne résulte pas d'un choix de leur part mais qu'il leur est imposé par le transport aérien. Les vols reliant les deux aéroports de Beauvais-Tillé à l'aéroport de destination sont déjà présents donc que l'agrandissement soit réalisé ou non cela n'aura pas d'incidence sur sa capacité à faire les allers-retours En réalité, je me demande donc, qui est égoïste ? Ceux qui subissent les changements de leur mode de vie sans aucun contrôle ni pouvoir ? Ou celui qui choisit un mode de vie qui entraîne du bruit de la pollution de l'air et des impacts climatiques dépassant les efforts demandés au reste de la population ? Qui impose son mode de vie au reste de la population ? Je souhaite préciser que lorsque je suis arrivée dans la région nous n'étions pas survolés. Il y avait environ 4000 mouvements par an à l'aéroport. Que c'est la croissance de l'activité et le déplacement des trajectoires qui a changé notre situation. Nous sommes donc installés dans la région parce que nous cherchions un endroit au calme rien ne pouvait laisser penser que la situation changerait dans ces proportions. Le low-cost a des côtés positifs en ce que des personnes à revenus modestes peuvent découvrir des horizons lointains. Mais il a surtout l'inconvénient de permettre à la grande majorité des voyageurs de multiplier les voyages créant un mode de vie non respectueux de l'environnement et ne leur permettant pas de respecter les objectifs de décarbonation fixés par le gouvernement. L'agrandissement de l'aéroport entraînera une aggravation de ces modes de vie égoïstes sans aucune considération pour les personnes survolées et sans conscience de l'impact sur le dérèglement climatique. Pour ces raisons je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Avec mes salutations distinguées Dominique Lazarski L'intérêt général ? Un changement de paradigme nécessaire ! Contribution du 15 juillet 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, Il y a une phrase qu'on entend souvent dans la bouche de nos interlocuteurs en faveur du développement de l'aéroport de Beauvais, dans les études d'impact, dans les débats publics sur un projet d'extension d'aéroport ou une nouvelle liaison : « il faut penser à l'intérêt général ». Et systématiquement, cette phrase désigne la même chose : les emplois, la croissance, la compétitivité économique. Comme si l'intérêt général s'arrêtait aux frontières du bilan comptable et commençait — au mieux — à s'inquiéter du climat une fois les impératifs de productivité satisfaits. Cette définition n'est pas neutre. Elle est datée, obsolète. Et surtout, elle ne correspond plus à la réalité du monde dans lequel elle est invoquée. 1. Une définition héritée d'un monde qui n'existe plus La notion d'intérêt général, telle qu'elle structure encore une grande partie du débat économique, s'est construite à une époque où les ressources naturelles semblaient infinies, où les impacts environnementaux étaient invisibles ou trop lointains pour être comptabilisés, et où la santé des écosystèmes n'apparaissait dans aucune ligne budgétaire. Dans ce cadre, il était cohérent de faire de l'emploi et de la production les seuls curseurs de l'intérêt commun : c'était, à l'époque, ce qui était mesurable et ce qui semblait menacé. Ce monde n'existe plus. Le changement climatique, l'effondrement de la biodiversité, la dégradation de la qualité de l'air ne sont plus des externalités abstraites : ce sont des coûts chiffrés, des vies écourtées, des territoires rendus invivables, des économies entières fragilisées. Continuer à définir l'intérêt général comme s'ils n'existaient
						- Accepter que certains arbitrages, dans l'aviation comme ailleurs, doivent désormais donner la priorité à la préservation des conditions de vie sur Terre, y compris quand cela implique de ralentir, de reconvertir, ou de renoncer à certains projets. On m'opposera, à raison, que cette position est plus facile à tenir dans l'abstrait que face à des salariés dont l'emploi dépend directement d'un projet contesté. C'est un argument réel, pas un prétexte à balayer. Mais il appelle une réponse politique, pas un renoncement au principe : accompagner les transitions, investir dans la reconversion des filières, soutenir les territoires concernés — plutôt que de continuer à opposer, comme si c'était une fatalité, l'emploi d'aujourd'hui et la santé de demain. Ce sont deux dimensions du même intérêt général, pas deux intérêts qui s'affrontent. L'intérêt général n'est pas une notion figée. Elle a toujours été redéfinie à mesure que la société comprenait mieux ce qui la constituait vraiment — l'inclusion progressive de la santé publique, des droits sociaux, de la sécurité au travail en sont des exemples historiques. Il est temps qu'elle intègre, pleinement et non plus en marge, la préservation du vivant et de la planète. Dans le transport aérien comme ailleurs, continuer à définir l'intérêt général sans cela, c'est défendre un intérêt partiel en lui donnant le nom du tout. Pour ces raisons, j'estime que le projet d'agrandissement de l'aéroport ne respecte pas l'intérêt général et ne doit pas voir le jour. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
191	Réponse		2026-07-22 19:59:02	CE		Bonjour Madame LAZARSKI , Je vous ai déjà répondu à deux reprises sur cette question et vous ai précisé que vos contributions des 13 et 15 juillet ont bien été publiées le 19 juillet. Cordialement
192	Contribution	**Enquête publique BELLOVA**	2026-07-22 20:07:26		20260722_200652-bernanrddoiseenquetepubliqueaeroportparrisbeauvais11-07-2026.pdf	De : Bernard Doise Envoyé : mercredi 15 juillet 2026 22:52 À : concertation@aeroportparisbeauvais.com Objet : Enquête publique Bellova Monsieur le commissaire enquêteur, Veuillez trouver ci-jointe ma remarque sur l'enquête publique concernant l'évolution de l'aéroport de Beauvais Tillé. Je vous remercie de votre attention Bernard DOISE 6 rue de Guehengnies 60112 TROISSEREUX T: 33 06 81 54 60 89 bdoise@aol.com
192	Réponse		2026-07-22 20:06:00	CE		Bonjour Monsieur DOISE J'ai bien reçu votre courrier daté du 11 juillet qui évoque, notamment les suies et fumées émises par les avions et leur absence de prise en compte dans l'étude d'impact. Vous évoquez également les échantillons d'eau de lavage provenant de lavage de surfaces souillées remis au directeur du SMABT qui n'ont, ensuite pas donné lieu à une communication du résultat des analyses. En l'absence de garanties sur la provenance de ces eaux et des conditions de leur collecte, le Directeur du SMABT a préféré envisager des mesures encadrées par un organisme agréé et un protocole est en cours de calage avec ATMO Hauts de France pour effectuer des prélèvements. Vous évoquez également les relevés de pollution effectués à Troissereux et à Laversines par le service qualité de l'aéroport Le responsable environnement de BELLOVA nous a précisé que le rapport vous a été envoyé par mail le 08/04/2025 . Il s'est proposé de venir vous présenter les résultats, Il semble que vous n'ayez pas donné suite à cette proposition. Pour Laversines les résultats ont été présenté en Mairie au conseil municipal le 18 mars 2025. Nous ne savons pas quelle diffusion la Commune de Laversines a effectué de ces résultats. La station sur la plate-forme fait en effet partie de nos 5 stations permanentes, mise en œuvre depuis de nombreuses années et expliquées dans le dossier de l'étude d'impact. Vous m'interrogez, enfin à propos des effets des traînées de condensation. Les effets exacts des traînées de condensations sont à ce jour encore assez peu connus. Des projets de recherches se penchent actuellement sur le sujet, l'information la plus fiable étant récente et disponible à date via le groupe de travail « Aviation Non-CO2 Expert Network » (ACEN) mis en place par l'EASA. Ce groupe de travail décrit dans son dernier rapport daté de Janvier 2026 que la quantification de cet impact est encore incertaine, notamment de par la difficulté à estimer le forçage radiatif créée, et reste un sujet de recherche (https://www.easa.europa.eu/en/research-projects/ancen-nonco2 Background Note 1). Je ne manquerai pas de demander à l'exploitant de communiquer sur le site de la consultation les informations complémentaires qu'il pourrait recueillir sur ces sujets d'ici la fin de la consultation en cours. Je reste à votre disposition pour tout complément d'information. Bien cordialement Augustin FERTE
193	Contribution	**Stop à l'agrandissement de l'aéroport de beauvais tillé**	2026-07-22 20:14:40			Tous les jours les médias nous rappellent l'urgence climatique et que tout le monde doit faire des efforts pour réduire l'empreinte carbone: le diesel, le tri le chauffage etc. Les avions on en parle peu. Portant les épisodes de canicule à répétition devraient interpeller. Hier encore les chaînes de télévision nous informaient que la pollution était responsable de 40000 décès par an. J'habite tillé près des pistes. Concernant l'aéroport le trafic est déjà insupportable. Outre le bruit on ne peut plus manger dehors, on est réveillé à 6heures du matin tous les jours (bravo la retraite) les problèmes pulmonaires les toitures noircies (sources diverses, le lien de cause à effet de l'unique source de l'aéroport n'est pas démontré) une maison qui ne vaut plus grand-chose (le SMABT a précisé la mise en place d'un observatoire des prix de l'immobilier qui démontrer le contraire, une tendance conforme à la tendance nationale et des maisons qui se vendent et se construisent encore dans les zones du PGS, évoqué en RP par PH Trubert) le va être vient des voitures qui se gare n'importe où les détritus jetés sur la voie publique par les voyageurs (ASVP en poste et financé en partie par le SMABT, les parkings privés déclarés ou non dans Tillé (1500 places environ) et les nombreux air bnb tolérés par la commune y contribuent largement) , une valse permanente des valises à roulettes à toute heure (idem) et même certains qui font leurs besoins le long des buissons près de la maison et agressions verbales si on fait une remarques (on ne peut que déplorer ces incivilités) . Alors je dis stop à l'augmentation du trafic . Avouez que cela est déjà invivable. Et en pus un accès dangereux causé par les usagers de l'aéroport qui grille le stop (le nouveau plan de circulation doit y remédier) . Pourquoi ne pas envisagé un mur anti-bruit en prolongement de la rue de l'Ile de France . On pense au confort des passagers et nous riverains ? (l'étude d'impact a bien pris en compte le cadre de vie des riverains) Alors réagissons.. les gestes pour sauver la planète concernent tout le monde pensons aux générations futures et tout ce gâchis au nom de l'argent. Alors monsieur Ferté je souhaite vous avoir exprimé mon désespoir. A chacun sa conscience. Merci monsieur le commissaire d'avoir pris la peine de me lire. D Larcheveque rue de l' île de France Tillé

193	Réponse		2026-07-22 20:13:50	CE		Bonjour Monsieur, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre désarroi fface aux impacts de l'aéroport qui selon vous, ont trait aux domaines du bruit, de la pollution, des impacts sur le développement du trafic routier, de la dévalorisation des biens immobiliers et des gênes occasionnées par les voyageurs dans la commune de TILLE. J'ai pris bonne note des vos observations qui seront reprises dans la synthèse de la consultation. L'étude d'impact a notamment pour objet de vérifier le caractère avéré de ces impacts qui ne sont pas forcément liés uniquement à l'aéroport, et dont les effets se cumulent avec les autres activités humaines et industrielles sur le même territoire. Sans parler de nouveaux développements de l'aéroport, et dans le cadre d'un simple maintien de l'activité actuelle, la modernisation des installations existantes devient une véritable nécessité avec des équipement datant de plus de 15 ans, conçus pour l'accueil de 2 M de passagers alors qu'ils en accueillent 6,7 M aujourd'hui. Le respect d'un seuil de développement de l'aéroport partagé par le plus grand nombre, constitue un sujet de préoccupation légitime pour les riverains et un sujet essentiel de cette consultation. Le second sujet essentiel que vous évoquez à la fin de votre message, concerne les mesures de réduction des impacts pour les riverains (murs anti bruit, isolation phonique des habitations, plan de circulation..). Des mesures ont déjà été proposées par l'exploitant et reprises dans l'étude d'impact. A titre d'"exemple, le SMABT (Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé) finance déjà actuellement un partie des frais de nettoyage de la Commune de TILLE et d'un agent de surveillance pris en charge par la Commune de TILLE. Cette consultation pourra constituer une occasion de compléter et d'enrichir ces propositions par des mesures utiles. Il ne me parait pas opportun d'anticiper les conclusions de cette consultation, notamment dans l'attente des avis des personnes publiques associées qui ne l'ont pas encore rendu. Souhaitant avoir contribué à préciser et éclaircir les enjeux Bien cordialement Augustin FERTE
194	Contribution	**TOTALEMENT CONTRE LE PROJET FRANCHEMENT IRRESPONSABLE D'EXTENSION DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS !**	2026-07-22 20:18:57			Notre planète brule ! et cela n'est plus une métaphore mais une funeste réalité ! Et il y aurait encore des « responsables » totalement irresponsables pour vouloir attiser les flammes ! Cela suffit ! Seuls les dangereux inconséquents ou les déments soutiennent encore de tels projets criminels ! Il est temps de prendre conscience de l'enchaînement irréversible et tragique vers lequel nous entrainent ce type de prise de décision complétement insensée ! Alors NON AU PROJET D'EXTENSION DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS (ou d'ailleurs) !
194	Réponse		2026-07-22 20:18:20	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raion des impacts sur le climat et sur le dérèglement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
195	Contribution	**On meurt**	2026-07-22 23:20:43			Une nouvelle fois c'est non ! J'ajoute ici, que les moyens mis en place pour rendre positif l'aspect écologique du proget sont dérisoire par rapport a la destruction journalière imposée par les compagnies qui viennent jusqu'à à Beauvais en complicité avec l'exploitant de l'aéroport ! L'avion même récent est un gros pollueur??? Peu importe le renouvellement de la flotte ! C'est un argument bidon. Les moyens aux sols même électrifiés ne compenseront jamais la pollution des avions ! Un taxy way même amélioré ne coupe la pollution, l'avion se propulse toujours avec au moins 1 moteur jusqu'au point ! Precision technique et avéré, puisque c'est la ligne directrice de toute les compagnies : (La fluidification est une demande de la compagnie principale de l'aéroport de Beauvais, elle a besoin de encore gagné du temps sur l'immobilisation au sol de l'avion, cela améliore sa rentabilité, aucun arguments écologique, c'est de la logique économique un avion au sol ne rapporte pas d'argent, c'est en vol qu'une compagnie gagne de l'argent ! C'est pour cette raison de rentabilité que principalement la compagnies ry exige un temps immo sols réduit dans tout les aéroports quelle "exploite"!) donc svp pas de réponses : c'est pour réduire la pollution... Le parcours passagers polue également pourquoi les beauvaisiens doivent ils subirent cette pollution ?? Les passagers utilisent leurs voitures pour venir jusqu'à à l'aéroport, il est évident que cela pollue également!! comment compté vous réduire cette pollution atmosphérique et sonore ? Taxes plus élevées au parking ou interdiction pour les véhicules les plus polluants ? Réduction à 10 kmh aux alentours de l'aéroport ? Transports en commun électrique avec parking excentrée de l'aéroport? Interdi aux taxis et bus de laisser leurs moteur tournés ? Autres sujets L'aéroport fait rayonner notre territoire !!! 1- les passagers parlent de vols ultra low cost jamais de ville de Beauvais ou l'on reste dépenser Don argent, il veulent tous aller à Paris !!! 2- comment expliquer à nos enfants qu'il n'y a pas de train en 45 minutes pour aller Paris qui est 60 kms de chez nous, pour leurs études supérieures, mais que si lls veulent ils peuvent pour 19euos prendre un vol rya pour 1 semaines de vacances inutiles pour leurs avenir ?? 3-(2) l'argent public et privé dans notre cas présent, est concentré sur ce projet dit "écologique et participatif" ! Si l'envi était réellement de rendre le territoire attractif et écologique, les moyens seraient mis pour réduire et électrifier les transports entre Paris et la région beauvaisiennes!!! Car l'emploi, les salaires décents, sont à Paris et alentours, et pourraient être accessibles en 45 minutes !! (mais pourquoi rapprocher Beauvais de Paris, l'aéroport et ses navettes très lucratives n'auraient plus d'intérêt)... Il a été choisie de sacrifier écologiquement et économiquement les habitants de Beauvais et alentours, pour un investissement financier lucratif pour une compagnie, un exploitant et qlq élues!
195	Réponse		2026-07-22 23:19:03	CE		Bonjour , Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre refus de ce projet. Vous mettez en avant l'absence d'impacts positifs de l'aéroport pour le Beauvaisis et en revanche l'intérêt financier et économique pour l'aéroport et surtout pour les compagnies aériennes. Les passagers recherchent en revanche un accès du Beauvaisis facilité et rapide pour Paris, avec un intérêt limité à la découverte du Beauvaisis. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
196	Contribution	**Stop à la gabegie !**	2026-07-23 17:18:07			Bonjour. Qui n'est pas attéré, affolé, inquiet par ce que l'on entend quotidienement dans les médias ! Les forêts brûlent, des incendies se déclarent partout et bientôt ce sera notre tour en Picardie. les trois canicules que lon vient de subir ,ont provoqués une hécatombe d'humains , d'animaux , de plantes, que l'on a pas fini de dénombrer. Tout le monde connait l'origine du changement climatique, de sa progression rapide et importante d'année en année désormais ALORS NON à l'agrandissement de l'aérogare de Beauvais qui a pour but l'augmentation du trafic aérien et de revenus supplémentaires de nantis. Retour au raisonnable comme le demandent de nombreuses communes riveraines et notamment celle de Milly sur Thérain lors de sa participation à la contribution du 12 Juillet 2026. L'impact climatique de ces canicules va encore plus détérioré les finances de la France par le coût de la facture des luttes contre ce phénoméne. Perte incalculable de nos forêts qui partent en fumée . le patrimoine comme Fontainebleau. Les maraichers et les agriculteurs qui voient leur travail et leur revenu fondre au soleil . STOP A LA GABEGIE. Il faut que la raison l'emporte sur l'égoïsme. Non à l'agrandissement de l'aérogare de Tillé et à son trafic au dela de 32000 mouvements annuels.
196	Réponse		2026-07-23 17:17:10	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais Tillé. Vous justifiez ce refus par les impacts du transport aérien sur le dérèglementclimatique, par les incidences des aéroports sur le patrimoine forestier et sur les finances de l'Etat pour lutter contre ces dérèglements. Vous concluez à la nécessité de stoper tous les projets d'extension des aéroports. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
197	Contribution	**impartialité.**	2026-07-23 17:36:28			Bonjour. J'ai mis en ligne le 20 Juillet une contribution que je ne vois toujours pas apparaitre ? Ma contribution à la concertation a t' elle déplus à quelqu'un ? Merci de votre réponse . Francis Güell
197	Réponse		2026-07-23 17:33:09	CE		Bonjour, Votre contribution mise en ligne le 20 juillet 2026 a été mise en ligne hier, le 22 juillet, soit deux jours après; vous trouverez en pièce jointe, la saisie écran prouvant cette publication. Cordialement
197	Réponse		2026-07-23 17:33:54	CE	20260723_173614-contributionfrancisguelldu20-07-2026.pdf	

198	Contribution	**NON NON au projet de modernisation de l'aéroport.**			20260723_165605-claudine-petit-18-07-2026jpg.jpg	La commune avait déposé une motion en 2023 pour rester à 32 000 mouvements, suivie par 17 communes, et à ce jour nous sommes à 39 600 mouvements commerciaux. L'aéroport engendre un trafic routier important dans la commune et je pense qu'il ne faut pas en rajouter. De plus, le projet entraînerait une augmentation de 100 000 tonnes de CO_2 par an liée à la hausse du trafic. Et ça, c'est la conclusion du porteur du dossier lui-même et ce n'est pas cohérent avec les objectifs climat. De plus, le réchauffement climatique annoncé par les scientifiques est là, nous le constatons avec des canicules et des températures records, les incendies, les inondations, les orages très violents : nous montrent qu'il est temps d'agir pour préserver une planète vivable pour nos enfants et petits-enfants. Certes, l'aéroport génère des emplois, mais combien de personnes malades en plus à soigner et donc un coût important. Quel sera le coût sanitaire avec une augmentation du trafic. Dernier point : sur la biodiversité, quelles sont les espèces animales, végétales présentes sur le site, ont été recensées ? Y a-t-il des espèces protégées ? Mme Petit Claudine
198	Réponse		2026-07-23 18:15:46	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous émettez un avis défavorable à ce projet, en raison, notamment des impacts sur le réchauffement climatique, sur les émissions de gaz à effet de serre générés par le transport aérien, sur la santé publique et sur les coûts générés. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Vous m'intterogez à la fin de votre message sur les espèces animales, végétales présentes sur le site, recensées et sur les espèces protégées. Ces éléments figurent dans l'étude d'impact (pièce C1- paragraphe 4 "Analyse de l'état actuel du site et de son environnement" page 90 / paragraphe 4.3- Milieu naturel et biodiversité pages 163 à 165). et paragraphe 7 "Incidences en phase d'exploitation" pargraphe 7.2 - Milieu naturel et biodiversité page 375. Un résumé figure également dans la pièce C3 (Résumé non technique) paragarphe 3 Analyse de l'état actuel du site page 13 et paragraphe 5 Incidences notables du projet et mesures associées page 23. Bien cordialement
199	Contribution	**Enquête d'utilité publique. Aéroport de Beauvais. Juillet 2026.**	2026-07-23 18:31:36			Début juillet 2026 : l'été est là et c'est la troisième canicule de l'année ! Il n'est plus à prouver le rôle de l'activité humaine sur le réchauffement climatique et l'arrêt total de sa productivité ne ferait pas que le climat, demain, redeviendrait celui que l'on a connu. Le dérèglement est complet et qui dit dérèglement dit qu'aucune projection n'est fiable. Devant nous c'est l'inconnu. Ce que l'on sait c'est que la machine s'est emballée, qu'elle échappe à tout contrôle, qu'il ne suffit pas de la débrancher pour qu'elle s'arrête, mais de grâce, ne l'alimentons plus ! Une des causes de ce dérèglement concerne le trafic aérien (Il n'est pas le seul et ce n'est pas le pire mais…). Est-il supportable d'accepter son augmentation ? C'est accepter des degrés supplémentaires à la surface de la terre. La situation que l'on traverse le prouve, c'est accepter une dégradation de la qualité de vie de beaucoup, les plus démunis, et la mort prématurée d'un nombre non négligeable de personnes et cela ne concerne pas exclusivement les personnes les plus âgées. C'est condamner les générations futures aux pires désagréments. Des spécialistes, j'en n'en citerai qu'un dont la notoriété et la probité ne sont pas à mettre en doute et qui n'a rien d'un illuminé, qui essaie de trouver des solutions à la décarbonation, qui préconise de passer à l'électrique et n'est pas un adversaire des centrales nucléaires, Jean - Marc Jancovici dit qu'en ce qui concerne l'aviation il n'est pas de solution autre que la décroissance du trafic ! Et tous les spécialistes de ce milieu vous disent qu'avant une bonne dizaine d'année il est illusoire de voir voler des avions « propres » qui ne polluent pas et n'émettent pas de gaz à effets de serre ! Seuls un moratoire et une décroissance sont compatibles avec la volonté de réduire l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique. Les feux de forêt sont partout présents dans les actualités, augmenter le trafic aérien c'est souffler sur les braises. Ne nous cachons pas derrière notre petit doigt et appelons un chat un chat, envisager un surcroit de mouvements d'avions à l'aéroport de Beauvais, effectuer des aménagements pour y répondre et le souhaiter avec cet argument fallacieux d'une augmentation de l'emploi est CRI-MI-NEL : la pollution tue, le réchauffement climatique tue. Le savoir, ne rien faire pour y remédier, pire l'encourager qu'est-ce ? Aujourd'hui que l'on connait les nuisances de la cigarette (il a fallu du temps depuis les lois Evin !) qui oserait proposer l'implantation d'une fabrique de cigarettes sous prétexte qu'elle boosterait l'emploi ? Personne ! L'agrandissement de l'aéroport et son argumentaire sont du même tabac si je puis dire. L'aménagement de l'aéroport, au sol, n'a de sens pour réduire son empreinte carbone et rendre agréable l'accueil des usagers que s'il est couplé à un plafonnement du trafic. Des mesures qui se renforcent, oui ; si elles se contrarient, à quoi bon ? Les 32 000 mouvements par an, qui semblent déjà importants correspondent au plan d'exposition aux bruits. Je précise quand même que c'est le haut de la fourchette ! Restons-en là. C'est déjà beaucoup. Nous en sommes actuellement à 39 000 mouvements ce n'est pas acceptable et cela démontre une volonté acharnée à faire toujours plus, (en minimisant l'impact et en refusant tout plafonnement pour garder les coudées franches) au détriment des riverains, de l'environnement et du monde entier pour le plaisir de quelques-uns et la cupidité de quelques autres. L'aménagement de l'aéroport c'est l'arbre qui cache la forêt. Le vrai problème sont les avions. Le green washing n'est pas la solution ! Patrice Guyot Habitant de Tillé confronté à la communication mensongère de l'aéroport depuis plus de 25 ans. 16/07/2026
199	Réponse		2026-07-23 18:30:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vois exprimez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais en raison des impacts sur le réchauffement et le dérèglement climatique, et des conséquences en matière d'émissions de GES, sur la santé et en matière de pollution. Vous soulignez, notamment l'absence de solution décarbonnées pour faire voler les avions avant plus de 10 ans, contrairement aux déplacements routiers et ferroviaires. Vous préconisez, en conséquence une décroissance du trafic aérien et un moratoire sur tous les projets d'extension du transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
200	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport.**	2026-07-23 18:43:34		20260723_170326-philippe-vidonne-tille-18-07-2026jpg.jpg	Non à l'extension de l'aéroport. Aujourd'hui il a déjà dépassé le seuil de ce que pourrait être supportable. Bruits, odeurs et pollution.
200	Réponse		2026-07-23 18:41:43	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous exprimez votre opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Paris- Beauvais en raison des impacts déjà existants en matière de bruit, pollution et odeurs. Le seuil acceptable étant déjà dépassé, il vous semble inenvisageable de prévoir une quelconque augmentation du trafic. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
201	Contribution	**Non à l extension de l aéroport de Beuvais !**				Je m'oppose à ce projet qui va à l'encontre des enjeux climatiques. Plus de vols, c'est plus de pollution, plus de bruit et davantage de nuisances pour les riverains. Cette extension menace également les espaces naturels et la biodiversité. Protégeons notre environnement, notre qualité de vie et les générations futures … !
201	Réponse		2026-07-26 22:46:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution pr laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts en matière de bruits, de destruction de la qualité de l'air et de dégradation de la bio diversité et des espaces naturels. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
202	Contribution	**Non**	2026-07-26 22:56:31			Avions ou climat vivable, je choisis le second.
202	Réponse		2026-07-26 22:55:53	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet;. Pour justifiez votre position, vous opposez l'aviation à .un climat viable. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
203	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**				Je m'oppose à l'extension de l'aéroport de Beauvais (ou d'ailleurs !), car elle entraînerait une augmentation du trafic aérien, des nuisances sonores et de la pollution pour les habitants. Ce projet va également accroître les émissions de gaz à effet de serre, alors qu'il est indispensable de réduire notre impact sur le climat. Il me paraît plus pertinent d'investir dans des modes de transport plus durables plutôt que de développer davantage le transport aérien. Pour ces raisons, je demande l'abandon de ce projet d'extension.
203	Réponse		2026-07-26 23:02:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projett en raison de ses impacts en matière de bruit et de pollution. Vous exprimez ensuite, votre souhait de donner la priorité à des modes de transport plus durables. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf

204	Contribution	**NON à l'extension**				Ce projet d'extension est un projet qui va encore dans le mauvais sens. Plutôt que de favoriser les alternatives douces pour la mobilité, ce serait développer encore un trafic qui engendre pollution, nuisances sonores, et augmenterait encore l'impact de l'homme sur le climat. Il faut stopper ce genre de projet climaticide, et par-là même criminel, ce sont nous-mêmes et nos enfants et petits enfants qui vont en souffrir d'ici peu de temps.
204	Réponse		2026-07-26 23:10:27	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projett en raison de ses impacts en matière de bruit, de pollution et d'incidences sur la dégradaton du climat, par rapport aux mobilités douces auxquelles vous estimez nécesaire de donner la priorité. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
205	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais !!!!**				L'exposition constante au bruit, de jour comme de nuit, provoque des troubles du sommeil, du stress chronique, de la fatigue, et un risque accru de maladies cardiovasculaires. Les enfants sont particulièrement vulnérables : les études montrent que l'exposition prolongée au bruit des avions nuit à leurs capacités d'apprentissage. À cela s'ajoute une pollution de l'air liée aux particules fines et aux oxydes d'azote émis par les moteurs d'avion, aggravant les problèmes respiratoires, les allergies et augmentant les risques de cancer. Ce projet menace la qualité de vie, la santé et l'avenir des populations qui vivent déjà à l'ombre des avions ! Le transport aérien est l'un des modes de transport les plus polluants. Il représente déjà à lui seul 6,8 % des émissions de CO2 en France, et près de 15 % de l'impact climatique national lorsqu'on prend en compte les effets des autres gaz. À l'échelle de l'Île-de-France, Roissy-CDG est la première source d'émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, ADP ose présenter ce projet comme une extension "verte", se basant sur des avancées technologiques incertaines, non matures ou marginales comme les biocarburants ou l'hydrogène. Pendant que le climat s'emballe, on nous promet une aviation verte... pour demain, sans preuve, sans échéance, sans plan crédible !!!
205	Réponse		2026-07-26 23:21:04	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projett en raison de ses impacts en matière de bruit, de pollution de l'air, d'émissions de Gaz à effet de serre et des conséquences sur la santé des riverains. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
206	Contribution	**Non au développement de l'aéroport**	2026-07-26 20:26:00			Élu local et habitant du Mont-Saint-Adrien depuis plus de 20 ans, je m'oppose au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé et demande son abandon. Depuis plus de vingt ans, j'ai constaté une augmentation continue du trafic aérien au-dessus de notre commune. Les nuisances sonores débutent dès 5 h 45, avec les premiers décollages, et dégradent durablement notre qualité de vie. Nous constatons également des dépôts noirs sur les fenêtres et les toitures, témoins d'une pollution visible, à laquelle s'ajoute une pollution atmosphérique invisible mais tout aussi préoccupante. Le Mont-Saint-Adrien a déjà largement contribué au développement de l'aéroport. Il n'est pas acceptable que les habitants subissent encore davantage de nuisances au nom d'une nouvelle extension. Je demande donc l'abandon de ce projet afin de préserver la qualité de vie, la santé des habitants et l'environnement de notre commune.
206	Réponse		2026-07-26 23:32:20	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projett en raison de ses impacts en matière de bruit et de pollution de l'air. Vous concluez en réaffirmant votre opposition à toute extension de l'activité de l'aéroport par souci de préserver la santé des riverains et l'environnement. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation-enquete-publique/20260424_182148-bva_ddae-piecec3.pdf
207	Contribution	**aeroport beauvais tillé**	2026-07-30 23:46:35			on nous "bassine" sans cesse avec la pollution, et il faudrait qu'on accepte encore plus, avec nuisances sonores en plus? quelle logique.? Non à 'extention, ça suffit. inutile d'aller polluer tous les pays de la planète, en plus ! halte aux bateaux de croisières, halte aux avions qui partent dans tous les sens!
207	Réponse		2026-07-30 23:44:48	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de ses impacts en matière de bruit et de pollution de l'air. Vous concluez en réaffirmant votre opposition à toute extension de l'activité de l'aéroport J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
208	Contribution	**OPPOSITION TOTALE À L'EXTENSION – INTOLERABLES NUISANCES SONORES SUR LE RELIEF DU MONT SAINT-ADRIEN**				En tant qu'habitant du Mont Saint-Adrien, je tiens à exprimer mon ras-le-bol absolu et mon opposition ferme à toute demande d'extension capacitaire de l'aéroport de Paris-Beauvais. Notre commune souffre d'un handicap géographique majeur que les études d'impact de l'exploitant occultent soigneusement : l'effet de hauteur et de relief. Situé en surplomb sur notre butte, le Mont Saint-Adrien ne bénéficie d'aucun écran naturel. Les avions ne font pas que passer : les appareils effectuent un virage prolongé autour de nos habitations. Cette configuration géographique particulière transforme chaque passage en une nuisance sonore interminable. Contrairement à un survol en ligne droite, le bruit du moteur enveloppe la colline, résonne sur les reliefs et s'éternise dans nos vallons par un phénomène de réverbération insupportable. Ce n'est pas un bruit fort qui dure quelques secondes : c'est un vrombissement lourd, étiré et répété des dizaines de fois par jour, du petit matin jusqu'à la nuit tardive. Vivre en hauteur au Mont Saint-Adrien est devenu un enfer sonore quotidien. Le droit au repos et à la tranquillité y est purement et simplement bafoué. Alors que nous sommes déjà à saturation physique et nerveuse, prétendre augmenter le nombre de vols et moderniser les infrastructures pour intensifier le trafic est une provocation intolérable. Ajouter des rotations supplémentaires sur des trajectoires qui contournent notre relief équivaut à condamner définitivement notre santé, celle de nos enfants et la valeur de nos biens. STOP AUX EXTENSIONS D'AEROPORTS !!!! Le Mont Saint-Adrien ne supporte plus et ne supportera pas une nuisance de plus.
208	Réponse		2026-07-30 23:54:22	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de ses impacts en matière de bruit, particulièrement sensibles en raison de la position surélevée de la commune du Mont Saint Adrien. Vous concluez en réaffirmant votre opposition à toute extension de l'activité de l'aéroport J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
209	Contribution	**Cynisme politique et fausse promesse de plafonnement...**	2026-07-31 00:18:02			En tant que citoyen du territoire, je tiens à exprimer mon indignation face à la stratégie de communication hypocrite menée par la présidence de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB), qui soutient l'extension de l'aéroport tout en prétendant défendre la ruralité et la transition écologique. 1. La mise en scène d'une ruralité « carte postale » sur fond de pression politique Le Président de l'Agglomération multiplie les vidéos sur les réseaux sociaux pour vanter un territoire vert, préservé et soucieux de sa qualité de vie. Ce marketing territorial est un écran de fumée insultant pour les habitants qui subissent au quotidien les pollutions et le bruit des réacteurs. Cette omniscience numérique vise à imposer un récit factice où tout serait « merveilleux ». En coulisses, l'attribution systématique d'indemnités (vice-présidences, conseilleries déléguées) à plus d'une commune sur deux au sein de l'agglo crée un verrouillage institutionnel évident, plaçant les maires ruraux sous une pression financière et politique qui entrave leur liberté de s'opposer au projet. 2. L'enfumage des chiffres : la fable des 45 000 mouvements Pour rassurer la population et les maires, l'agglomération martèle le chiffre de 45 000 mouvements annuels. C'est une manipulation grossière. Comment croire à un plafonnement réel quand : les documents d'aménagement prévoient déjà des projections et des avenants grimpant à 53 000 mouvements et plus ? Le nouvel exploitant investit plus de 440 millions d'euros sur une concession de 30 ans pesant plusieurs milliards d'euros. Aucun acteur privé n'injecterait un tel capital pour maintenir le trafic à son niveau actuel. Ces investissements lourds (bâtiments de jonction, pistes de roulement, parkings) n'ont qu'un seul objectif économique : l'augmentation drastique et continue du trafic low-cost. 3. Le grand écart écologique : un cynisme insupportable Prétendre vouloir faire du Beauvaisis le « fer de lance de la transition écologique » tout en déroulant le tapis rouge à l'expansion d'une plateforme aéroportuaire est une contradiction majeure. On ne peut pas signer des contrats et avenants favorables à l'envol de millions de passagers supplémentaires et, le lendemain, tourner des vidéos bucoliques dans nos villages ruraux. Nos villages ne sont pas des décors de cinéma pour vidéos institutionnelles, et la santé des riverains n'est pas une variable d'ajustement financière. Face à cette stratégie de dissimulation et de pression politique, je demande au Commissaire Enquêteur de ne pas se laisser lier par ce récit officiel et d'émettre un AVIS DÉFAVORABLE au projet d'extension.

209	Réponse		2026-07-31 00:16:27	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de la présentation qui en est faite par la Présidente de la CAB qui met en avant, simultanément les atouts ruraux et paysager du Beauvaisis et les actions de la CAB en matière de transition écologique. Vous poursuivez sur vos interrogations du respect du seuil des 45 000 mouvements par an. Vous concluez en réaffirmant votre opposition à toute extension de l'activité de l'aéroport. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
210	Contribution	**Non au développement de l'aéroport**	2026-07-31 00:32:46			Après 2025, encore une consultation qui ne fera nullement avancer les choses. Je réitère mon désaccord total sur cette extension car l'on ne peut pas transformer un aérodrome en aéroport international avec un espace aérien qui est conforme à celui d'un aérodrome. Il ne se passe pas une journée où des signalements hors trajectoires soient déposés sur le site AEROVISION.Les réponses lorsqu'ils daignent en donner une sont toujours les mêmes (.Le vol XXXX a été "sorti" de sa trajectoire standard (SID) sur demande et instruction du contrôleur (service de la navigation aérienne) et ce pour des raisons de sécurité et de séparation des vols). Celui-ci a déjà atteint un niveau qui génère des nuisances importantes pour les habitants et des impacts significatifs sur l'environnement, aller plus loin serait une catastrophe et lourde de conséquences. Chaque augmentation du trafic aérien entraîne davantage de bruit, de pollution et génèrent des problèmes de santé pour les plus fragiles. Autres effets négatifs: circulation intempestive dans nos villages à l'origine paisible, village avec quotidiennement des nuisances sonores, du stationnement sauvage, l'augmentation de la circulation à proximité de l'aéroport, des comportements irrespectueux de certains voyageurs, augmentation de la pollution atmosphérique. Seule alternative revenir au seuil des 32000 mouvements annuels avec une garantie de ne pas voir des vols de FRET la nuit. Je ne veux en aucun cas que mon village devienne un GOUSSAINVILLE isarien pour faire plaisir à certains.
210	Réponse		2026-07-31 00:31:39	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du non respect des trajectoires et des impacts de l'activité de transport aérien en matière de bruit, de santé des riverains et sur la circulation routière. Vous concluez en réaffirmant votre opposition à toute extension de l'activité de l'aéroport au delà de 32 000 mouvements par an. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
211	Contribution	**Non au développement de l'aéroport de Beauvais**	2026-07-31 00:38:42			Plus possible d'avoir autant d'avion au dessus de nos têtes Je suis habitant de Laversines et ce n'est plus possible de continuer comme ça Déjà pour la pollution de particules et pollution sonore
211	Réponse		2026-07-31 00:37:48	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des pollutions sonores et sous forme de particules. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
212	Contribution	**NON à l'extension de l'aéroport de Beauvais.**	2026-07-31 00:42:19			Assez de pollution liée aux avions. Non à l'extension.
212	Réponse		2026-07-31 00:41:24	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des pollutions générées par l'activité de transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
213	Contribution	**Pourquoi ?**	2026-07-31 00:46:13			Pourquoi ce projet d'extension alors que par ailleurs, on sait pertinemment que les rejets de C02 sont une cause majeure dans le réchauffement climatique? Il est clair que l'augmentation du trafic ne va pas contribuer à la réduction ! Pourquoi passer outre la prise de conscience collective, gouvernementale, etc ?
213	Réponse		2026-07-31 00:45:36	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des émissions de Gaz à effet de serre et de CO2 . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
214	Contribution	**Non au projet d'extension de l'aéroprt**				J'habite Saint-Germain-la-Poterie et subis certains décollages d'avion Ryanair dès 6h00 du matin ! Tout d'abord, je comprends l'intérêt économique d'une telle infrastructure pour notre territoire mais à l'heure où nous sommes tous appelés à réduire nos emissions de CO2 à tous les niveaux (véhicules terrestres, chauffage, etc..), je ne comprendspas que l'on envisage un tel développement pour cet aéroprt ! D'autre part, l'exploitant nous explique que cette infrastrucure est largement sous dimensionnée pour son fonctionnement actuel alors qu'elle fonctionne effectivement... Si l'on va jusqu'au bout du raisonnement, cela signifie que la croissance et le dimensionnement annoncés pourront largement être dépassés si l'on surexploite la future infrastructure. La vie dans nos jolies communes rurales va donc devenir un cauchemar, sans parler de l'impact sur la faune et la flore lié à la pollution aux hydrocarbures... Donc, définitivement, je m'exprime CONTRE le projet d'extension de l'aéroprt !
214	Réponse		2026-07-31 00:59:42	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projett en raison des emissions de CO2et de Gaz à effet de serre. Vous soulignez le risque de voir les investissements prévus pour un meilleur accueil des passagers, permettre à l'exploitant d'accueillir davantage d'avions et de passagers. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
215	Contribution	**NON A L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE TILLE-BEAUVAIS-PARIS**				L'aéroport est sur la commune de Tillé et non pas à Paris! Certains voyageurs sont très étonnés d'être si loin de la capitale! Cette concertation est une mascarade puisque les décisions sont prises malgré les interventions des riverains en 2025.Les chiffres annoncés à la réunion de Tillé ne nous ont pas rassurés. Les nuisances sonores sont le quotidien d'un bon nombre d'habitants de l'Oise puisque le couvre-feu a été réduit de 0h à 5h! Quel impact sur la santé lorsque l'OMS se positionne sur des nuits de 7 à 8h pour un adulte ! L'ARS présente en 2025 a-t-elle donné ses conclusions à ce sujet? La circulation des bus, voyageurs, taxis, Uber...etc...passent par le village de Tillé et génère outre une pollution atmosphérique et des risques accrus d'accidents de la voie publique, une recrudescence d'incivilités (le village devenant une poubelle à ciel ouvert). Nous avons bien compris que l'objectif de Bellova est de rentabiliser son investissement à l'horizon 2030 avec un objectif de 45000 mouvements/an. Où est l'engagement de l'Etat vis à vis de la diminution des gaz à effet de serre? Certainement pas à Tillé! On ne peut que constater les catastrophes qui se multiplient sur notre territoire et les incendies en sont un exemple criant. Qui va accepter de regarder en face les conclusions du GIEC d'il y a 20 ans déjà et faire preuve de bon sens? L'extension de l'aéroport est une aberration écologique qui va induire des pathologies à court ou moyen terme (poussières ++, polluants divers, troubles du sommeil, stress...). Aux politiques de prendre leurs responsabilités ! Ceux qui ont voté pour l'extension seront-ils encore en poste pour voir les conséquences de leurs décisions?
215	Réponse		2026-07-31 01:15:43	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projett en raison des emissions de CO2, des impacts liés au bruit nocturne, sur la qualité de l'air et sur le cadre de vie dans la commune de TILLE, Vous soulignez le non respect des objectifs nationaux en matière d'émissions de CO2. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public

216	Contribution	**Bruit infernal - perte de valeur**	2026-08-08 20:26:00			Habitant de Savignies j'ai constaté en deux ans que des avions passaient désormais au-dessus de nos têtes parfois toutes les 5 min, ce qui n'a jamais été le cas auparavant, a une altitude très basse. L'intensification massive sans autorisation est un drame pour tous les territoires autour de Beauvais. Les trajectoires et altitudes ne sont pas respectées et le trafic transforme notre territoire en un Roissy CDG et ce sans aucune indemnisation pour les préjudices subis ! Il faudrait plusieurs dizaines de milliers d'euros par foyer puisque nos maisons dont la valeur reposaient sur la sérénités et le calme de la campagne sont désormais invendables ! J'étais convaincu que l'aéroport était une chance pour la ville sinistrée qu'est Beauvais il y a 10 ans, c'est désormais une condamnation, et je suis déterminé à ne pas me laisser faire et à financer la lutte contre votre gestion ainsi que des groupes militants. Le peuple aura le dernier mot, et votre projet coulera lorsque les politiques comprendront que la clé de leur élection prochaine sera la lutte contre l'aéroport par ailleurs.
216	Réponse		2026-08-08 17:15:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation, importante du trafic ces 10 dernières années et des impacts importants pour les populations, notamment en matière de bruit. . Vous concluez en soulignant le fait que l'aéroport, au départ un atout pour Beauvais, est devenu un handicap pour le développement du beauvaiais . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
216	Réponse		2026-08-12 11:54:03	Pétitionnaire		Bonjour, Il n'y a pas d'"intensification massive sans autorisation". L'observatoire des valeurs immobilières du beauvaisis démontre en revanche que le Taux de Croissance Annuel Moyen des valeurs immobilières à Savignies entre 2015-2025 est supérieur à celui de l'Agglo du Beauvaisis, avec une croissance entre 2024 et 2025 de 5,98 %, supérieure à la croissance moyenne dans l'Oise.
217	Contribution	**Motion votée par Milly remise en cause ?**	2026-08-08 17:52:08		20260731_100128-motion-aeroportpdf.pdf	Bonjour, En réponse à la contribution 181 d'un de nos administrés : M. De Güell, vous remettez en cause notre motion. Certes, Milly l'a déposée en 2024, celle-ci n'a jamais fait l'objet de retour et est toujours d'actualité...malheureusement de plus en plus d'actualité. La phrase "Notre maison brûle et nous regardons ailleurs" date de 2002, n'est-elle pas d'actualité plus que jamais ? Cette motion demandait le plafonnement à 32000... ce plafond est dépassé. Répondez à nos questions s'il vous plaît, nos administrés sont inquiets, nous avons besoin de réponses concrètes, d'engagements clairs.
217	Réponse		2026-08-08 17:50:52	CE		Bonjour Monsieur le Maire, M. De Güell ne semble pas remettre en cause la motion de Milly sur Thérain de 2024; mais simplement la compléter. Vous intervenez à propos du plafonnement à 32 000 mouvements annuels demandé dans cette motion. Ce sujet constitue l'une des questions essentielles de cette consultation qui fera l'objet d'une réponse de l'exploitant actuel avant la fin de la consultation. Ce point relève en premier lieu d'échanges entre le SMABT et l'exploitant qui s'est engagé à respecter les orientations prises par la collectivité propriétaire de l'aéroport.J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
218	Contribution	**Réponse**	2026-08-08 20:26:00			Bonjour, J'ai posé la question : Y aura t'il une augmentation des taxes dans le futur pour les compagnies utilisants l'aéroport de Beauvais du à son amélioration ? BELLOVA a répondue : Bonjour, Les compagnies aériennes payent une taxe pour financer les missions régaliennes de sûreté et sécurité déléguées par l'Etat aux aéroports, qui sont rémunérés sur la stricte base des coûts engagés. Les autres missions des aéroports sont rémunérées par des redevances (et non des taxes). Les redevances sont fixées chaque année lors de commissions consultatives économiques (où siègent notamment des Elus du territoire). Les autres sujets évoqués relevant d'un amalgame d'allégations non documentées, il nous est difficile d'y répondre. Néanmoins, nous vous invitons à lire plus attentivement le dossier d'étude socio économique (dans la pièce C2), il nous engage vis à vis du préfet (avec l'appui notamment de l'autorité environnementale) qui autorisa ou pas ce projet, et le CR de la réunion publique de lancement qui donne des précisions sur ce qui est réellement mis en oeuvre au profit du territoire Fin de la réponse bellova. Mes nouvelles questions à retour à votre réponse. Y'aura t'il une hausse légitime des redevances aéroportuaires pour les compagnies utilisant l'aéroport de Beauvais du à son futur aménagement amélioré ? Y'a t'il une révision du PEB au vue de l'augmentation du traffic, pour inclure les quartiers de Beauvais de plus en plus touchés ? Pour l'amalgames des allégations non documentées, lire attentivement les articles d'actualité sur le combat économique entre l'aéroport de Charleroi et la compagnie ryanair https://trends.levif.be/opinions/chroniques/ryanair-bluffe-la-wallonie-paie/ Cordialement
218	Réponse		2026-08-08 18:14:41	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution qui vient compléter votre précédente contribution. Vous demandez des précisions à l'exploitant à propos des évolutions prévues des redevances aéroportuairespayées par les compagnies aériennes à la suite des investissements prévus. J'invite, en conséquence l'exploitant à vous répondre sur ce point. Concernant la révision du PEB, nous allons questionner les autorités compétentes à ce sujet à la suite de votre question tout à fait justifiée. Je vais, enfin prendre connaissance des articles sur la situation de l'aéroport de Charleroi, en sachant que le contexte est différent de celui de Beauvais.
218	Réponse		2026-08-12 11:57:23	Pétitionnaire		Bonjour, L'attractivité de l'aéroport de Beauvais pour des compagnies low-cost repose sur des niveaux de redevances aéroportuaires très compétitifs. Les conditions tarifaires sont renégociées au renouvellement des contrats pluriannuels. Le plan d'affaires prévoit au minimum un rattrapage de l'inflation annuelle, le potentiel d'optimisation étant plus important sur les activités extra-aéronautiques, notamment avec le développement de l'offre de commerces dans la nouvelle infrastructure. Quant à la révision du PEB, elle a été lancée par le préfet fin 2025. Le préfet de l'Oise a consulté la Commission Consultative de l'Environnement (qui regroupe élus et associations) en décembre 2025 sur le lancement de la révision du PEB et, conjointement, du Plan de gêne sonore (PGS). Les révisions du PEB et du PGS sont menées en parallèle, elles ne suivent cependant pas les mêmes procédures réglementaires. La révision du PGS devrait aboutir en 2026, la mise à jour du PEB, avec des consultations supplémentaires (deux passages en CCE, une évaluation environnementale et une enquête publique), nécessite en revanche plus de temps
219	Contribution	**Non a l'extension de l'aeroport de Beauvais**	2026-08-08 18:25:35			L'aeroport de Beauvais a suffisament grandit. Les nuisances sont déjà trop importantes (bruit pollution rechauffement climatique). Nous sommes à Milly sur Therain en plein dans le couloir d'atterissage et souhaitons pouvoir profiter de l'exterieur sans nuisances.
219	Réponse		2026-08-08 18:24:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de ses impacts en matière de bruit, de pollution de l'air, d'émissions de Gaz à effet de serre. Vous concluez sur la nécessité d'arrêter le développement de l'aéroport. . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public

220	Contribution	**Nuisances sonores, concentration des vols et protection du repos des riverains**	2026-08-09 20:26:00			Objet : observations sur le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé Nous résidons à Allonne (côté Villers sur Thère) ou rue de wagicourt 22 ans, à environ 1 km de l'aéroport et dans un secteur régulièrement survolé par les avions utilisant la plateforme de Beauvais-Tillé (surtout ceux qui ne respectent pas les trajectoires). Les nuisances sont particulièrement perceptibles : tôt le matin, en soirée, le week-end, lors de certaines orientations du vent, et du respect des trajectoires. Elles se traduisent notamment par des réveils, interruption des conversations, impossibilité de profiter du jardin, nécessité de fermer les fenêtres, gêne pour les enfants, stress, etc. Nous sommes défavorable au projet dans son état actuel, car celui-ci ne constitue pas seulement une amélioration du confort des passagers. Les infrastructures projetées permettront d'accueillir jusqu'à 45 000 mouvements commerciaux par an et entre 8 et 9 millions de passagers. Cette augmentation de capacité entraînera mécaniquement davantage de passages d'avions et une concentration accrue des mouvements pendant certaines périodes de la journée. Une étude acoustique trop fondée sur des moyennes! L'exposition des habitants ne peut pas être appréciée uniquement à partir de niveaux sonores moyens annuels. La gêne réellement subie dépend également : • du nombre de passages ; • du niveau sonore maximal de chaque avion ; • de la répétition des événements ; • de leur concentration le matin et le soir ; • de l'altitude et de la trajectoire effectivement empruntée ; • du type d'appareil ; • de la possibilité ou non de conserver les fenêtres ouvertes. Un indicateur moyen peut rester relativement stable tout en masquant une augmentation importante du nombre d'événements sonores. Je demande donc que soient rendus publics, pour chaque commune et chaque secteur concerné : • le nombre actuel et futur de survols ; • les niveaux maximaux LAmax ; • le nombre d'événements dépassant 60, 65, 70 et 75 décibels ; • les passages enregistrés entre 6 heures et 8 heures, entre 20 heures et 22 heures et entre 22 heures et minuit ; • les trajectoires réelles, leur dispersion et les altitudes de survol ; • l'exposition spécifique des écoles, crèches, établissements de santé et maisons de retraite. Des hyperpointes insuffisamment prises en compte L'aéroport connaît déjà une concentration des départs et des arrivées le matin et le soir. Une limite annuelle de 45 000 mouvements ne protège pas les habitants contre une multiplication des vols pendant quelques plages horaires particulièrement sensibles. Je demande donc que l'autorisation éventuelle comporte également : • un plafond quotidien de mouvements ; • un plafond horaire ; • des limites spécifiques en début de matinée et en soirée ; • l'interdiction d'augmenter les hyperpointes ; • une répartition plus régulière du trafic. Maintien strict du couvre-feu Le couvre-feu constitue une protection essentielle pour les riverains. Il doit être maintenu sans aucune réduction et sans extension des possibilités de dérogation. Nous demandons : • la publication annuelle détaillée de chaque mouvement intervenu pendant la période de couvre-feu ; • l'indication de la compagnie, de l'horaire prévu, de l'horaire réel et du motif de la dérogation ; • des sanctions contre les compagnies qui accumulent les retards ; • l'interdiction de programmer des rotations dont l'horaire rend prévisible une arrivée après minuit ; • la prise en compte des retards supplémentaires qui pourraient résulter de l'augmentation du trafic. Un contrôle indépendant du bruit Le système de surveillance sonore doit être renforcé. Les mesures ne devraient pas être réalisées uniquement à proximité immédiate de l'aéroport, mais également dans les communes effectivement survolées. Nous demandons : • l'installation de stations de mesure supplémentaires ; • la publication en temps réel des données ; • la conservation d'un historique librement consultable ; • un comité de suivi comprenant des représentants des riverains ; • un mécanisme de réduction du trafic en cas de dépassement répété de seuils définis à l'avance. Conclusion Nous demandons que l'autorisation soit refusée tant que les effets réels de l'augmentation du trafic sur le sommeil, la santé et la qualité de vie des habitants n'auront pas été précisément évalués. À défaut de refus, toute autorisation devra comporter des plafonds annuels, journaliers et horaires opposables, des contrôles indépendants, des sanctions et des mesures correctives pouvant aller jusqu'à la réduction du nombre de vols.
220	Réponse		2026-08-09 12:26:28	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus du projet de modernisation de l'aéroport en raison des nuisances sonores liées au survol des avions qui, selon vous, ne respectent pas les rajectoires prévues pour une grande part d'entre eux. Vous listez, ensuite les éléments que vous jugez nécessaires à une appréciation plus fine des nuisances sonores, par rapport à des myennes qui ne reflètent pas la réalité. Dans un second temps, vous proposer un certain nombre de critères et d'élémnets de suivi visant à mieux apprécier les impacts liés au bruit et mieux controler les survos d'avions. Je demande à l'exploitant de vous répondre à propos des éléments demandés relatifs au suivi actuel des mouvements d'avions . Je demande également àl'exploitant de nous indiquer la faisabilité des mesures et propositions faites pour permettre un meilleur suivi des survols d'avions à l'avenir. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
220	Réponse		2026-08-12 12:00:35	Pétitionnaire		Merci de votre contribution. L'étude acoustique réalisée répond à la réglementation en vigueur. Le site Aerovision renseigne sur les indicateurs événementiels en temps réel Aussi, tous les indicateurs du trafic de l'aéroport et notamment ceux relatifs aux mesures acoustiques, programmation, suivi du couvre-feu etc. sont publiés périodiquement sur le bulletin trimestriel, en ligne sur le site de l'aéroport, et partagées en CCE. En complément des 5 stations fixes, l'aéroport dispose d'une station mobile, bientôt 2, permettant la réalisation d'études spécifiques dans les communes sur demande des élus. Ces études permettent de recueillir bon nombre de données sur les communes concernées. Aussi, je vous invite à vous rapprocher de vos élus pour qu'une telle campagne puisse avoir lieu dans votre village. Les études spécifiques sur les établissements sensibles (écoles, crèches etc) ont été menées dans le cadre de l'étude d'impact. Enfin, je vous confirme que le couvre-feu (de minuit à 5h) de l'Aéroport Paris-Beauvais est respecté et aucun manquement environnemental n'a été constaté. 25 dérogations annuelles maximum sont accordées par arrêté ministériels dans des conditions strictes. Pour rappel, 18 dérogations ont été utilisées en 2024, 8 en 2025 et 9 à ce jour pour 2026. Le mécanisme incitatif mis en place en 2022 pour encadrer les dérogations au couvre-feu a même conduit les compagnies aériennes à prendre une marge dans leur programmation des vols en soirée en raison du risque de ne pas pouvoir décoller ou atterrir à cause du couvre-feu.
221	Contribution	**Circulation routière, pollution atmosphérique et santé publique**	2026-08-09 20:26:00			Objet : contribution à la consultation relative à la modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais J'habite à Wagicourt, commune de Therdonne, impasse du four, depuis 65 ans, dans un secteur concerné à la fois par les déplacements vers l'aéroport et par les nuisances liées à son activité. Je constate déjà : circulation accrue, files de véhicules, stationnement irrégulier, autocars, nuisances routières, odeurs, bruit, difficultés de déplacement, etc., particulièrement les matins de 8h00 à 10h00. Le projet prévoit une augmentation de la capacité des terminaux, plusieurs milliers de places de stationnement supplémentaires, une nouvelle gare routière et une hausse du trafic aérien. Ces aménagements auront nécessairement des conséquences sur la circulation et la pollution dans les communes environnantes. Une contradiction entre report modal et création massive de stationnement Le projet affirme vouloir développer les transports collectifs tout en créant environ 3 500 places supplémentaires pour les voitures. Cette orientation me paraît contradictoire. Plus la capacité de stationnement automobile est importante, plus l'usage de la voiture individuelle est facilité et encouragé. Je demande qu'une véritable solution alternative soit étudiée, comprenant : • une réduction importante du nombre de nouvelles places ; • la priorité donnée aux transports collectifs ; • des parkings en ouvrage plutôt qu'une extension des surfaces goudronnées ; • des liaisons renforcées avec la gare de Beauvais ; • une meilleure desserte des salariés de l'aéroport ; • des objectifs chiffrés de réduction de la part de la voiture individuelle. Ces objectifs doivent être juridiquement opposables et accompagnés de mesures correctives si les résultats annoncés ne sont pas atteints. Les effets cumulés avec Novaparc doivent être réévalués Le secteur va subir simultanément les conséquences du développement de l'aéroport et du projet Novaparc. Il convient de prendre en compte ensemble : • les voitures des passagers ; • les déplacements des salariés ; • les autocars ; • les taxis et véhicules de transport avec chauffeur ; • les véhicules de livraison ; • les poids lourds liés à Novaparc ; • le trafic induit par les nouvelles activités économiques. Une étude séparée de chaque projet risque de sous-estimer la congestion, le bruit et la pollution réellement supportés par les habitants. Je demande que soient publiées des simulations détaillées pour : • la RD1001 ; • les entrées et sorties de Tillé ; • les principaux carrefours ; • les traversées des communes voisines ; • les heures de pointe du matin et du soir ; • les périodes de grands départs et de retours de vacances. Une étude de pollution atmosphérique incomplète La qualité de l'air ne peut pas être appréciée uniquement à travers les moyennes annuelles de quelques polluants classiques. Les activités aéroportuaires génèrent également des particules très fines lors : • du démarrage des moteurs ; • du roulage ; • des décollages ; • des atterrissages ; • de l'utilisation des équipements au sol ; • de la circulation routière. Je demande que l'étude soit complétée avant toute autorisation par des mesures concernant : • les particules ultrafines ; • les hydrocarbures aromatiques polycycliques ; • les oxydes d'azote ; • les particules PM10 et PM2,5 ; • les pics de concentration lors des hyperpointes ; • l'effet cumulé des avions et du trafic routier. Les moyennes annuelles peuvent masquer des pics de pollution importants mais de courte durée, auxquels les habitants sont pourtant réellement exposés. Protection des établissements sensibles Les écoles, crèches, établissements médicaux, maisons de retraite et installations sportives doivent faire l'objet d'une présentation spécifique. Je demande : • des mesures avant travaux afin de disposer d'un état initial fiable ; • des capteurs permanents à proximité des établissements sensibles ; • la publication des résultats sans retraitement ; • des campagnes réalisées en été et en hiver ; • la mise en place de seuils d'alerte ; • des mesures de réduction de l'activité en cas de dépassement. Conséquences sur la vie quotidienne Les effets du projet ne doivent pas être appréciés uniquement en termes de conformité aux valeurs réglementaires. L'enjeu concerne aussi : • le temps perdu dans les déplacements ; • la sécurité des piétons et des cyclistes ; • l'accès des habitants à leur domicile ; • le stationnement sauvage ; • le bruit des autocars et des véhicules ; • la dégradation de la qualité de vie ; • l'exposition cumulée au bruit et à la pollution. Conclusion Je demande que le projet soit refusé dans sa forme actuelle ou suspendu jusqu'à la production d'une étude complète sur la circulation, la pollution de l'air et les effets cumulés avec Novaparc. Toute autorisation éventuelle devra comporter des objectifs obligatoires de report modal, une limitation du stationnement automobile, un réseau indépendant de mesure de la pollution et des mesures automatiques de correction en cas de dépassement.
221	Réponse		2026-08-09 12:53:30	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus du projet de modernisation de l'aéroport en raison notamment des nuisances liées au trafic routier pour accéder à l'aéroport, à la pollution de l'air induite par l'activité aéroportuaire et par les effets cumulés avec NOVAPARC. Vous listez, ensuite les éléments que vous jugez nécessaires à une appréciation plus fine des impacts de la circulation routière par rapport à des moyennes qui ne reflètent pas la réalité. Dans un second temps, vous proposer un certain nombre de critères et d'éléments de suivi visant à mieux apprécier les impacts sur la qualité de l'air liés aux survols, aux décollages et à l'atterrissage des avions. Je demande à l'exploitant de vous répondre à propos des éléments demandés relatifs au suivi actuel des circulations routières et des mesures et propositions faites pour permettre un meilleur suivi des circulations routières et des impacts sur la qualité de l'air. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
221	Réponse		2026-08-12 11:47:48	Pétitionnaire		Bonjour, La question de la mobilité a été traitée globalement dans le cadre du projet, avec différentes orientations permettant d'améliorer le trafic, et en lien avec les services en responsabilités des mobilités à l'agglomération du Beauvaisis et au Conseil Départemental. Le renforcement de la part modale des transports collectifs demeure un objectif permanent d'amélioration continu, que ce soit la navette Paris-Aéroport dont la part a augmenté sensiblement depuis ces dernières années, mais aussi les liaisons de bus de ville, voire d'autres liaisons régionales qui sortent du cham de responsabilité de Bellova. L'augmentation du nombre de places de parking est une donnée de programme prescrite par le Syndicat Mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé et donc des élus. Elle répond à un vrai besoin de stationnement soutenu par la ville de Tillé, première concernée par les manques de places. L'éventualité de parking en silo avait été proposée mais écartée par la ville de Tillé pour la gêne visuelle qu'un tel parking aurait pu représenter pour les riverains. Un plan de mobilité des salariés est en cours à l'aéroport avec plusieurs orientations visant à privilégier les transports collectifs, soutenir financièrement les mobilités douces, multiplier les bornes de recharges de véhicules électriques, faciliter le co voiturage, notamment avec la plate-forme Blablacardaily relayée et soutenue par l'agglomération. Les études de trafic développées dans le dossier C2 de l'étude d'impact précisent les trafic des différents tronçons autour de Tillé et les effets cumulés avec Novaparc ont bien été inlus, en tenant compte des informations disponibles au moment de l'étude. L'agglomération du Beauvaisis a par ailleurs mis en oeuvre une politique de mobilités visant à privilégier également le transport en commun pour les salariés d'Amazon. Concertant la qualité de l'air, l'étude d'impact a bien étudié ces différents polluants et une analyse spécifique des situations de pointe sera réalisée en complément, afin de caractériser les niveaux d'exposition susceptibles d'être observés lors des conditions les plus défavorables. Cette analyse reposera sur la combinaison d'un scénario de trafic aérien d'hyperpointe et de conditions météorologiques pénalisantes pour la dispersion atmosphérique. À partir de ces scénarios, les émissions atmosphériques associées seront estimées et serviront de données d'entrée au modèle de dispersion ADMS-Airport. Les résultats de modélisation permettront une analyse spécifique des niveaux de concentration de court terme : concentrations moyennes journalières, concentrations horaires maximales observées sur le domaine d'étude (centile 100, correspondant à la valeur maximale simulée). Cette approche permettra d'évaluer les concentrations susceptibles d'être atteintes lors de situations exceptionnelles combinant une activité aéroportuaire intense et des conditions météorologiques défavorables, en complément de l'évaluation des expositions chroniques basée sur les moyennes annuelles.Les Particules Ultra fines et le Benzo(a)Pyrène font quant à eux l'objet d'analyses en cours avec ATMO Hauts de France, une campagne été est en cours jusqu'à fin août et une campagne aura lieu à l'automne.
222	Contribution	**NON !**	2026-08-09 13:07:33			Non à la pollution et également aux nuisances sonores ! Le nombre de vols par an devrait être plafonné par personne

222	Réponse		2026-08-09 13:06:22	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des pollutions et des nuisances sonores générées par l'activité de transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
223	Contribution	**Cohérence climatique, biodiversité, eau et garanties opposables**	2026-08-10 00:44:26			Objet : opposition au projet en raison de ses insuffisances environnementales et de l'absence de garanties durables Je réside à Wagicourt commune de Therdonne impasse de Bracheux depuis 32 ans et je suis directement concerné par les conséquences actuelles et futures de l'activité de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Je ne conteste pas la nécessité d'améliorer certaines conditions d'accueil des passagers. En revanche, cette amélioration ne doit pas servir de justification à une augmentation durable de la capacité aéroportuaire sans garanties suffisantes pour le climat, la biodiversité, l'eau et les riverains. Le projet prévoit des installations dimensionnées pour 45 000 mouvements commerciaux et entre 8 et 9 millions de passagers. Il s'agit donc d'un projet permettant une croissance du trafic et non d'une simple rénovation à capacité constante. Un plafond qui doit être juridiquement contraignant Le chiffre de 45 000 mouvements est présenté comme un plafond, mais sa portée juridique, son mode de contrôle et les conditions de sa révision doivent être précisés. Je demande que ce plafond soit inscrit dans l'arrêté préfectoral et qu'il : • couvre tous les mouvements commerciaux ; • ne puisse être relevé par un simple avenant au contrat de concession ; • soit contrôlé par une autorité indépendante ; • donne lieu à une publication mensuelle ; • soit assorti de sanctions en cas de dépassement ; • impose une nouvelle évaluation environnementale et une nouvelle consultation publique avant toute évolution. Je demande également que soit clairement précisé le traitement des vols privés, des vols de positionnement, des entraînements et des autres mouvements non commerciaux. Une décarbonation essentiellement limitée aux activités au sol L'électrification des engins, les panneaux photovoltaïques et l'amélioration énergétique des bâtiments sont utiles. Ils ne représentent cependant qu'une partie limitée de l'impact climatique global de l'aéroport. L'essentiel des émissions est lié aux vols eux-mêmes. La notion de « zéro émission nette au sol » ne doit donc pas être présentée comme une décarbonation générale du projet. Je demande que le bilan climatique comprenne : • les émissions supplémentaires liées aux vols permis par l'augmentation de capacité ; • les effets non liés au seul CO_2 ; • les traînées de condensation ; • les déplacements routiers des passagers et des salariés ; • les émissions de construction ; • les effets cumulés jusqu'à la fin de la concession. Une comparaison doit être réalisée avec un scénario de modernisation à trafic constant. Une véritable étude des solutions alternatives Les variantes étudiées ne doivent pas se limiter à différentes formes de terminaux ou d'aménagements internes. Il convient de comparer au moins : • le projet présenté ; • une modernisation sans augmentation du trafic ; • un plafond maintenu au niveau actuel ; • une solution comportant beaucoup moins de stationnement ; • une répartition différente des vols ; • un scénario privilégiant la réduction des hyperpointes ; • l'absence de projet. Cette comparaison doit porter sur le bruit, le climat, la pollution, la consommation d'espace, l'eau, la biodiversité, les transports et le coût pour la collectivité. Atteintes aux espèces protégées Le projet nécessite une dérogation concernant plusieurs espèces protégées et leurs habitats. La présence de mesures de compensation ne signifie pas que les dommages disparaîtront. Une compensation future reste incertaine, alors que la destruction des habitats est immédiate et définitive. Je demande que : • toutes les parcelles compensatoires soient juridiquement sécurisées avant le début des travaux ; • les compensations soient mises en œuvre avant les destructions ; • leur superficie soit sensiblement augmentée ; • leur gestion soit garantie pendant toute la durée de la concession ; • un organisme indépendant contrôle les résultats ; • des mesures complémentaires soient automatiquement imposées en cas d'échec. La compensation ne doit intervenir qu'après avoir démontré que toutes les possibilités d'évitement ont réellement été recherchées. Protection de l'eau et des captages Le projet prévoit une infiltration importante des eaux pluviales. Cette solution nécessite des garanties particulières compte tenu de la présence de nappes et de captages d'eau potable. Je demande avant toute autorisation : • la publication des analyses relatives aux PFAS ; • une étude sur les polluants solubles ; • la démonstration de l'efficacité réelle des dispositifs de filtration ; • un suivi permanent de la qualité des eaux souterraines ; • des dispositifs de confinement en cas de pollution accidentelle ; • une analyse fondée sur les pluies extrêmes futures et non seulement sur les statistiques passées. Les mesures de suivi ne doivent pas remplacer la prévention. Les incertitudes doivent être levées avant les travaux. Une participation du public qui doit rester effective La réponse de Bellova à l'avis de l'Autorité environnementale doit être mise à disposition du public suffisamment longtemps avant la clôture de la consultation.
						Si cette réponse comporte des engagements nouveaux, des études complémentaires ou une modification substantielle du projet, le public doit disposer d'un délai supplémentaire pour les analyser. Il serait contraire à une participation loyale que les habitants doivent se prononcer sur un dossier encore incomplet ou modifié dans les derniers jours de la consultation. Conclusion En l'état, je demande le refus de l'autorisation environnementale. À défaut, l'autorisation devra comprendre des prescriptions précises et opposables sur le trafic, le climat, la biodiversité, l'eau, la qualité de l'air et le bruit. Les engagements volontaires ou les objectifs généraux ne sont pas suffisants. Il faut des plafonds contrôlés, des indicateurs publics, des échéances, des sanctions et des mesures correctives obligatoires.
223	Réponse		2026-08-10 00:37:10	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre refus du projet de modernisation de l'aéroport en raison notamment des nuisances liées au trafic routier à la pollution de l'air induite par l'activité aéroportuaire, des émissions de carbone (GES),des impacts sur les eaux souterraines et les ressources en eau et plus généralement sur l'environnement . Pour chacun de ces thèmes, vous listez, ensuite les éléments que vous jugez nécessaires à une appréciation plus fine des impacts. Dans un second temps, vous proposez un certain nombre de critères et d'éléments de suivi visant à mieux apprécier les impacts dans les prochaines années . Vous concluez, en posant un certain nombre de conditions à une éventuelle révision du plafond de 45 000 mouvements annuels susceptibles d'être introduites dans l'arrêté préfectoral d'autorisation. Sur ce dernier point, je vous précise que le Préfet a toute latitude pour définir de façon indépendante les conditions de l'autorisation environnementale, uniquement après la clôture de la consultation. Je demande à l'exploitant de vous répondre à propos des éléments demandés relatifs au suivi actuel de l'activité de l'aéroport et des mesures et propositions faites pour permettre un meilleur suivi de cette même activité dans les prochaines années . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
224	Contribution	**Non non et non a l extension**	2026-08-10 00:53:03			La planète brûle, les gens pleurent et vous , vous voulez agrandir votre Aeroport! Au lieu de réduire les avions vous agrandissez votre barbecue géant ! vous ne regarder que votre barbecue sans voir ce qui brûle autour de vous C' est honteux cette démarche, c est égoïste. Il faut faut quoi pour arrêter ce projet !
224	Réponse		2026-08-10 00:51:57	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de ses conséquences sur le réchaufement climatique généré par l'activité de transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
225	Contribution	**Non a l extension**	2026-08-10 00:58:27			Je suis jeune et j aime les voyages, malgré tout je suis contre l extension, nous devons tous faire des efforts pour sauver la planète, cela commence par réduire le nombre d avion et donc changer nos habitudes. Moi la première. Quand je vois ce qu il se passe je ne peux pas rester indifférente. Donc c est ensemble que nous devons tous agir Donc non a l extension et en plus réduire le nombre actuel d avions
225	Réponse		2026-08-10 00:57:35	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de ses conséquences sur le réchaufement climatique et plus généralement la destruction de notre planète générés par l'activité de transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
226	Contribution	**Non au projet extention de l aéroport de beauvais**	2026-08-10 01:07:50			Je suis contre se projet On subit deja bien assez entre les nuisances a n importe quelle heure du jour ou de la nuit sachant que les avions passent juste au dessus de ma maison ainsi que les dépôts de kérosène sur les façades de maison et sur les voitures
226	Réponse		2026-08-10 01:06:15	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison du nombre et de l'amplitude des vols passant au dessus de votre habitation et de la dégradation de la qualité de l'air. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
227	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport !**	2026-08-10 01:17:10			Bonjour, j'habite Campdeville, hameau de Milly-sur-Thérain qui se trouve en plein dans la trajectoire des avions à l'atterrissage c'est un vacarme permanent qui dure du matin jusque tard dans la nuit, cet aéroport était un aérodrome et il doit le rester. non à l'extension!!!
227	Réponse		2026-08-10 01:12:51	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison du nombre et de l'amplitude des vols passant au dessus de vote habitation et du bruit occasionné par le vol des avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
228	Contribution	**Contre**	2026-08-10 08:06:38			Contre l'extension de l'aéroport de beauvais, nuisance sonore, pollutions

228	Réponse		2026-08-10 08:05:34	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des pollutions de l'air occasionnées et du bruit émis par le vol des avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
229	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**				Non à l'extension de l'aéroport : notre santé n'est pas à vendre ! Nous nous opposons fermement au projet d'extension de l'aéroport. Vivre sous les couloirs aériens est déjà une épreuve au quotidien ; augmenter le trafic aérien est tout simplement inacceptable. Ce projet signifie pour nous, riverains : - Un bruit invivable : Des survols multipliés au-dessus de nos maisons, sacrifiant définitivement notre calme et notre sommeil. - Une pollution dangereuse : Davantage d'émissions toxiques et de particules fines rejetées directement dans l'air que nos familles respirent. Nous refusons que notre cadre de vie et notre santé soient sacrifiés au profit d'une croissance déraisonnée. Nous exigeons l'abandon pur et simple de ce projet !
229	Réponse		2026-08-10 16:37:14	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des pollutions de l'air occasionnées et du bruit émis par le vol des avions au détriment du sommeil et de la santé des riverains. Vous concluez en demandant l'annulation du projet J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
230	Contribution	**Non à l'extension aéroport Tillé !**				Je suis contre l'extension de l'aéroport de Tillé. Cela a un impact sur nos quotidiens tant sur le bruit que sur la pollution de nos jardins et potagers.
230	Réponse		2026-08-10 16:42:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des pollutions de l'air occasionnées, des impacts négatifs sur les jardins et du bruit émis par le vol des avions .J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
231	Contribution	**Contre les nuisances de l'aéroport**	2026-08-10 17:13:27			Trop de bruit, les avions passent juste au dessus de notre jardin
231	Réponse		2026-08-10 17:12:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des pollutions occasionnées, des impacts négatifs sur les jardins et du bruit émis par le vol des avions. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
232	Contribution	**Non a l extension**	2026-08-10 17:21:27			Habitant Milly sur therain, je suis contre l extension de l aéroport pour plusieurs raisons Pour les nuisances sonores, surtout l été le passage des avions au dessus de nos têtes est insupportable. Trop bruyant, on ne s entend plus. Les avions volent vraiment bas. Pile au dessus de nos maisons et écoles Pour la pollution, tout devient noir autour de nous et ceci est vraiment lié aux avions puisque pendant la période du COVID nous ne retrouvions plus ce noir sur nos tables de salon de jardin , sur le fil à linge. Et en général, pour le réchauffement climatique cela devient très grave ce qu il se passe, le monde qui brûle, les catastrophes climatiques, cela est clairement lié à notre mode de vie qu il faut revoir. Donc je suis contre l extension et je suis plutôt pour une diminution du nombre d avions en général
232	Réponse		2026-08-10 17:20:48	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des pollutions occasionnées, des impacts négatifs sur les jardins, du bruit émis par le vol des avions et des émissions de carbone contribuant au réchauffement climatique. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
233	Contribution	**La dérive…**	2026-08-10 17:40:33			Toujours plus, encore plus quoi qu'il en coûte et surtout pour enrichir les même… Depuis déjà quelques années les vols ne cessent d augmenter, nous sommes passés du « Oui il y a l aéroport mais quelques vols par jour ça va, ça fait vivre l économie locale…. » à un seuil de non retour sur les nuisances sonores. Nous habitons Milly sur Therain, nous ne sommes même pas dans le plan d exposition sonore alors que nous subissons quotidiennement les mouvements des avions. Matin, midi, soir étant sur la phase finale de l approche les avions volent bas et quelque fois trop bas ce que personne ne dit biensur ce qui parfois fait même trembler la maison et apeure les enfants. Lorsque j' entends tous les jours les trains d atterrissage sortir au dessus de ma maison je croise les doigts pour que rien ne tombe sur nos têtes. Les avions ne doivent pas devenir une source de stress dans nos vie! La pollution environnementale est fortement impactée: impossible de garder un velux propre plus de 5 jours toujours cette pellicule noire qui se dépose avec les avions, sans parler du dépôt sur les toits…tout est à traiter et nettoyer tous les 2 ans; qui nettoie son toit a cette fréquence??Et toujours à nos frais bien entendu! Bref ce que nous subissons avec l'aéroport est déjà trop, plus serait de la folie et ferait vivre un enfer aux habitants du beauvaisis en donnant un avenir incertain quand à la qualité de vie de nos enfants.
233	Réponse		2026-08-10 17:39:42	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison en premier lieu du bruit émis par le vol des avions et des pollutions retombant sur les toitures et sur le mobilier de jardin. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
234	Contribution	**Pas davantage de nuisances**	2026-08-10 17:47:27			Respectons les riverains mais au delà d'eux, la grande périphérie, quant une utilisation déjà impactante de cet aéroport. Il semble raisonnable de rester à ce stade actuel.
234	Réponse		2026-08-10 17:46:33	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des impacts pour les riverains et pour les habitants des communes proches. Vous concluez en refusant toute augmentation du trafic. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
235	Contribution	**Refus de nuisances supplémentaires**	2026-08-10 17:57:53			Bonjour. Voilà presque 18 ans que j'habite dans le Clermontois, soit à 25 km à vol d'oiseau sur une carte de l'aéroport. J'ai déjà constaté depuis la fin de la crise du COVID un accroissement du nombre d'avion qui nous passent au-dessus de la tête, et qui plus est de plus en plus bas. Ce qui était encore supportable il y a quelques années devient une nuisance de plus en plus importante. A l'heure où l'on ne peut que constater l'accélération du réchauffement climatique avec des vagues de chaleur de plus en plus fréquentes et un pays dévasté par des incendies, je trouve ce projet d'extension des plus malvenus.
235	Réponse		2026-08-10 17:57:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des nuisances liées à l'augmentation du nombre de vols et des contributions au réchauffement climatique. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

236	Contribution	**Non aux Avions**	2026-08-10 18:05:58			Je suis contre l extension de l aéroport de Beauvais , il y a déjà bien trop d avions qui passent au dessus de notre village Milly sur therain. Il y a aussi bien trop d avions en général. La preuve ce réchauffement climatique est bien présent et nous devons agir très vite si nous voulons sauver la planète pour nos enfants et petits enfants. En plus des nuisances sonores, de la pollution constatés sur notre village, il faut réduire au maximum le réchauffement climatique Merci donc de réduire le nombre d avions déjà sur notre territoire pour le bien de tous
236	Réponse		2026-08-10 18:04:32	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de ses impacts sur le réchauffement climatique qu'il convient de réduire au maximum. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
237	Contribution	**Contre l extension**	2026-08-10 18:12:36			Pourquoi agrandir cet aéroport alors qu il y a déjà trop d avions. Stop aux nuisances sonores au dessus des villages comme Milly Stop a la pollution Stop au réchauffement climatique Alors CONTRE l agrandissement de cet aéroport Et POUR pour réduire le nombre de vols
237	Réponse		2026-08-10 18:11:45	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de ses impacts sur le réchauffement climatique, des nuisances sonores et de la pollution générée. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
238	Contribution	**Évidemment CONTRE**	2026-08-10 18:19:06			ce projet ne va absolument pas avec l évolution climatique que nous souhaitons. Il faut évidemment plutôt réduire les avions. Il faut aussi écouter les plaintes des riverains , bruits et pollution Si ce projet aboutit ,c est une honte quand on voit ce qu il se passe autour de nous aujourd'hui .
238	Réponse		2026-08-10 18:18:12	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de ses impacts sur le réchauffement climatique, des nuisances sonores et de la pollution générée Vous demandez, en conséquence une réduction du nombre d'avions autorisés à utiliser cet aéroport. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
239	Contribution	**Responsable SVP**	2026-08-10 18:28:30			Je suis contre l extension de l aéroport de Beauvais. Je suis souvent sur Milly sur therain et le passage des avions si proche des maisons et écoles est une agression. C est insupportable ce bruit dans un si joli village. Il faut revoir nos façon de voyager ,plus propre ,plus vert. Il faut que le monde agisse , tous ensemble, pour réduire notre empreinte carbone afin de stopper le réchauffement climatique. Tous les jours nous constatons des catastrophes, t attendons nous pour agir Donc je vote CONTRE L EXTENSION DE L AÉROPORT c'est le minimum que nous pouvons faire.
239	Réponse		2026-08-10 18:27:44	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de ses impacts sur le réchauffement climatique et des incidences de l'augmentatin du trafic, notamment en matièr de bruit. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
240	Contribution	**Pollution de notre environnement**	2026-08-10 18:37:06			Comment peut-on parler de pollution, et d'augmentation de cancers notamment de cancers du pancréas que l'on sait incurables à l'heure actuelle et voler littéralement au dessus des toits de la commune de Fouquenies. Quand nous constatons que nos volets, fenêtres sont noirs et doivent être lavés tous les deux mois et pire les fruits du jardin sont aussi sales, il est impossible de réfuter une non pollution sur notre environnement et sur l'air que nous respirons. Une augmentation de cette pollution serait très grave pour nos concitoyens . C et j
240	Réponse		2026-08-10 18:36:27	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de ses impacts en matière de pollution de l'air et en matière de santé des riverains . J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
241	Contribution	**Nuisances sonores accentuées**	2026-08-10 18:44:43			N'y a t'il pas assez de nuisances sonores actuellement? Vouloir augmenter le trafic pour des profits principalement financiers, est ce être dans la raison? Habitant Laversines depuis 2007, le survol des avions est devenu intense, gênant, irritant...ce qui était autrefois supportable ne l'est plus aujourd'hui. De nombreuses dérives dans les trajectoires n'incitent aucunement à une quelconque extension. Qu'est ce qui est fait pour atténuer ces nuisances? Aucune aide financière pour améliorer notre quotidien et supporter ces passages. Prenez conscience de toutes ces gènes!!!
241	Réponse		2026-08-10 18:44:09	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de l'augmentation du trafic et de l'absence de respect des couloirs aériens. Vous soulignez également les compensations insuffisantes pour les riverains. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
242	Contribution	**Non a plus d'avions**	2026-08-10 19:31:25			Nous en avons assez des avions qui passent au dessus de notre territoire. Trop bruyants, et pollution. C est un fait , une réalité quotidienne. Milly sur therain comme les autres villages autour de l' aéroport sont impactés. Alors que nous sommes à la campagne. On ne veut pas que beauvais devienne le 3 ieme aéroport de Paris. On a rien demandé et on nous impose ces nuisances. Aucun respect de l humain. Aucun respect de notre environnement. Nous voulons dormir la nuit et pas seulement entre minuit et 5 h On veut pouvoir respirer. On veut manger nos fruits et légumes sans pollution. De plus côté réchauffement climatique il faut une prise de conscience ce projet n' est pas acceptable par rapport à ce qui se passe
242	Réponse		2026-08-10 19:30:46	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution, par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison de l'augmentation du trafi et des impacts en matière de pollution et de bruit Vous demandez une meilleure prise en compte des incidences pour les riverains. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

243	Contribution	**L'augmentation de la capacité : anachronique, inutile et stupide**	2026-08-10 19:45:42			L'augmentation de la capacité de l'aéroport de Beauvais Tillé est anachronique, inutile et stupide. Pour les raisons ci-dessous, je suis opposé au développement de l'aéroport. Anachronique car les efforts de tous (citoyens, politiques, entreprises, etc.) doivent aller vers la limitation du dérèglement climatique. L'augmentation de nombre d'avion va vers une aggravation de ce dérèglement. Inutile car dans les années prochaines (horizon proche, vers 2030) nous allons vers une raréfaction des énergies fossiles exportées vers l'UE. Cela ira vers une augmentation du prix des billets et hélas une réduction du pouvoir d'achat des citoyens. Ces changements limiteront le nombre de voyageurs. Stupide car nos politiques ne trouvent pas d'autres idées de développement économique que le développement de l'aéroport. Quel manque d'imagination !
243	Réponse		2026-08-10 19:45:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution, par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des effets sur le dérèglement climatique, les pespectives de la baisse de ressource en pêtrole et en conséquence l'avenir incertain de l'aéroport. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
244	Contribution	**Traînées de condensation, un impact qui fait consensus**				Contribution du 4 août 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, Je reviens sur vos réponses concernant l'impact des traînées de condensation sur le dérèglement climatique. Vous mettez en doute cet impact alors que les traînées de condensation font l'objet d'études depuis de nombreuses années. Les traînées de condensation sont des nuages de glace formés par la condensation de vapeur d'eau autour des particules de suie émises par la combustion du kérosène. L'Organisation météorologique mondiale les reconnaît d'ailleurs comme le seul type de nuage d'origine anthropique. L'OACI consacre plusieurs groupes de travail sur le sujet. Notamment le groupe de travail 2, Aéroports et procédures, du comité pour la protection de l'environnement CAEP, qui, après avoir constaté l'impact des traînées de condensation sur le climat, cherche des voies pour les éviter. Une étude de référence de 2021 (Lee et al.) est reprise par le GIEC et l'ADEME, les émissions de CO2 ne représentent qu'environ un tiers de l'impact de l'aviation sur le réchauffement climatique. C'est la mauvaise nouvelle. Une bonne nouvelle cependant : les effets sont très limités dans le temps et peuvent être évités. C'est le sens de la recherche et c'est sur ce point que résident les incertitudes. Si l'effet réchauffant global fait consensus, les modèles affinent encore la précision des prédictions météo locales (savoir exactement où se forment les zones humides) et les interactions complexes entre cirrus naturels et artificiels. En réalité, l'impact des traînées de condensation est certain. Tant que la solution pour les éviter ne sera pas trouvée, l'industrie multipliera les commissions et financera les recherches pour retarder toute velléité de réglementation qui ne pourrait entraîner qu'une réduction du trafic aérien. C'est une stratégie classique de toute industrie, laisser planer un doute / on l'a vu clairement avec le tabac, où l'industrie a financé des études expliquant que les cancers ne pouvaient être attribués au tabac, puis qu'on ne pouvait réglementer tant qu'on ne connaissait pas la quantité et durée de consommation provoquant les cancers, etc. Idem pour l'amiante ou le chlordécone… C'est d'ailleurs ce que fait encore le transport aérien en agitant les carburants d'aviation durable comme la solution mais sans objectif viable (l'industrie tentant de reculer les dates fixées tant elle sait qu'elles ne pourront être respectées). Un temps il s'agissait de l'hydrogène, LA solution mais vite abandonnée tant les incertitudes sont fortes. On fixe un objectif, pas trop lointain pour ne pas inquiéter, puis la date se rapprochant sans que les résultats soient présents, on la recule pour gagner du temps. On donne ainsi bonne conscience aux politiques qui facilitent le développement de l'activité. C'est ce qui se passe aussi pour l'aéroport de Beauvais-Tillé : on agite un plafond à 45.000 mouvements qui n'engage que les élus, pas l'aéroport ! On minimise la capacité actuelle de l'aéroport en mentionnant un chiffre de 2 millions de passagers alors qu'auparavant l'exploitant SAGEB mentionnait 4,5 millions de passagers ! Qui parle de la phase 2 du développement de l'aéroport ? GAGNER DU TEMPS POUR CONTINUER UNE ACTIVITE POLLUANTE ET IMPACTANT LE CLIMAT. Le Haut Conseil pour le Climat a rendu un avis le 12 mars 2026 Avis SNBC 3_VF_1103_corr.pdf recommandait de : « Davantage contenir la hausse du trafic aérien aux horizons 2030 et 2050, dans un contexte de tensions sur la mobilisation de la biomasse nécessaire à la production de carburants d'aviation durable, en maîtrisant la croissance des infrastructures sur le territoire national. » Pour les raisons qui précèdent, je vous confirme mon opposition à l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
244	Réponse		2026-08-10 20:17:28	CE		Bonjour Madame LASARSKI, vous revenez sur la quesion des trainées de condensation en réaffirmant les incertitudes sur leur composition et leurs origines, ainsi que sur les moyens de les éviter.Il s'agit, bien entendu d'un sujet à suivre et à examiner de près, en fonction des nouvelles connaissances suceptibles d'être apportées dans les semaines et mois prochains. Je laisse l'exploitant compléter ce début de réponse en fonction de ses connaissances sur ce sujet. Vous décrivez, ensuite, les mécanismes adoptés par certaines industries et activités consistant à laisser planer des doutes sur les sujet "génants" , pour gagner du temps. Cette analyse n'engage que vous; il ne m'appartiens pas de juger de sa pertinence. Les réflexions et annonces à propos des alternaitves à l'utilisation du Kérosène (hydrogène, mobilissation de la biomasse....) sont effectivement à suivre de près, pour mieux appréhender le devenir et les perspectives de l'activité des transports aériens. Nous aurons l'opportunité de rediscuter de ces différents sujets d'ici la fin de cette consultation. L'avis du Haut Conseil pour le Climat du 12 mars 2026 recommandant : « Davantage contenir la hausse du trafic aérien aux horizons 2030 et 2050, dans un contexte de tensions sur la mobilisation de la biomasse nécessaire à la production de carburants d'aviation durable, en maîtrisant la croissance des infrastructures sur le territoire national. » est effectivement à analyser et à prendre en compte dans les conclusions de cette consultation. Bien cordialement
244	Réponse		2026-08-12 12:09:03	Pétitionnaire		Bonjour, Les effets exacts des trainées de condensations sont à ce jour encore assez peu connus. Des projets de recherche se penchent actuellement sur le sujet, l'information la plus fiable étant récente et disponible à date via le groupe de travail « Aviation Non-CO2 Expert Network » (ACEN) mis en place par l'EASA. Ce groupe de travail décrit dans son dernier rapport daté de janvier 2026 que la quantification de cet impact est encore incertaine, notamment de par la difficulté à estimer le forçage radiatif créé, et reste un sujet de recherche (https://www.easa.europa.eu/en/research-projects/ancen-nonco2 Background Note 1). Ce rapport conclut aussi que la majorité de ces effets sont causés par une minorité de vols (2% des vols causeraient 80% de l'impact), mais que le niveau de connaissance actuel ne permet pas de déterminer quel est l'impact de chaque facteur, et notamment la région considérée, pour prendre en compte des hypothèses spécifiques. Ces impacts ne peuvent être évalués qu'au niveau du trafic aéronautique mondial et aucun outil n'existe à ce jour pour déterminer le forçage radiatif généré par un vol en particulier. Dans la même perspective, un rapport de 2020 de l'EASA sur les EUETS, déconseille l'utilisation d'un unique facteur d'émission pour la prise en compte de ces effets tant la différence d'un vol à l'autre peut être importante (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/research-reports/report-commission-european-parliament-and-council). L'OACI décrit dans un rapport publié en 2025 des conclusions similaires selon lesquelles l'incertitude relative à l'estimation de l'effet radiatif net imputable aux trainées de condensation est nettement plus élevée que celle afférente au CO2. En effet, la formation des trainées persistantes dépendant en réalité des conditions de température et d'humidité rencontrées à l'altitude de croisière, dans des zones dites sursaturées en glace. En outre, les estimations de l'effet radiatif net imputable aux trainées de condensation varient sensiblement selon les hypothèses de réduction de ces effets. En effet, selon plusieurs études citées par le rapport, une faible proportion des vols, concentrée sur des trajectoires et des périodes limitées, est responsable de la majeure partie de l'effet réchauffant des trainées. L'évitement de ces zones permettrait, selon les études de simulation disponibles, de réduire sensiblement les impacts. En outre, d'après l'ADEME : "Les émissions liées aux trainées de condensation ne doivent pas être prises en compte dans le cadre de l'information GES des prestations de transport et ne sont pas obligatoires dans le cadre de l'article 75 pour la réalisation des bilans d'émissions de GES."
245	Contribution	**Les nuisances seront supérieures aux bénéfices dans le cadre du développement attendu**	2026-08-10 20:39:30			Je vis à proximité de Beauvais, mais pas dans la zone la plus exposée au bruit . Néanmoins, il est de plus en plus fréquent d'être gêné par le bruit des avions, qui me semblent passer bien bas d'ailleurs ! mes parents ont par ailleurs acheté leur maison il y a 45 ans à Troissereux, et là il y a bien eu un fort changement !! Je pense qu'il faut arrêter le développement de l'aéroport : la croissance se fera au détriment du bien être des habitants. ET cela va à contre courant de la résilience à mettre en oeuvre au regard du changement climatique. Il n'est pas question de remettre en cause l'existence de l'infrastructure mais il faut cesser son développement. Court termiste et dangereux
245	Réponse		2026-08-10 20:36:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution, par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des impacts pour les riverains de l'aéroport et de la détérioration de leur bien vivre, ainsi qu'en raison des incidences sur le dérèglement climatique. Vous concluez à la nécessité de ne pas envisager un nouveau développement du trafic. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
246	Contribution	**Climat et Santé**	2026-08-10 20:48:05			Les problèmes de climat qui se posent déjà actuellement ne feront qu'empirer avec plus de rotation d'avions et de plus en plus de va et vient de voiture. Avancer les arguments de l'emploi, qui sont, soit dit en passant, "la tarte à la crème" des politiques depuis les dernières décennies, sont des arguments économiques qui ne répondent pas aux problèmes de santé et de pollution. Bien au contraire cela va engendrer des coûts pour le système de santé déjà à l'agonie. Par ailleurs ce qui vient de se passer cet été nous montre combien il est vain de détourner les regards et de pas prendre nos responsabilités sur la situation climatique et ce qu'elle engendre. Pour travailler il faut être en bonne santé physique et psychologique. Cet aéroport avait besoin d être modernisé ? OK mais à t on besoin d'augmenter ses capacités avec plus de rotations d'avions ? On ne sait pas où cela va s'arrêter.. au nom de l'emploi ? Bien sûr que non, au nom du Dieu argent 💰 bien sûr que oui mais à quel prix pour la population qui n'est même pas respectée, ni dans sa santé, ni dans son cadre de vie. Notre maison brûle et on regarde ailleurs...avec ce qui vient de se passer cet été on ne peut plus regarder ailleurs. On est au pied du mur !
246	Réponse		2026-08-10 20:47:02	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution, par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des impacts pour les riverains de l'aéroport et des problèmes de santé induits ainsi qu'en raison des incidences sur le dérèglement climatique. Vous concluez sur le besoin de respecter les populations riveraines et à la nécessité de ne pas envisager un nouveau développement du trafic. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
247	Contribution	**Nuisances sur la santé physique et morale !**	2026-08-11 19:48:50			Pour un malade grave, le matin tôt est le moment où l'on s'endort... Le survol des avions dès 6 heures du matin dimanches compris nuit à notre santé physique et morale. Le bruit des avions rend la vie difficile au quotidien et empêche la concentration quand on travaille chez soi. Nous sommes, à Plouy Saint-Lucien, fermement opposés au développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé !

247	Réponse		2026-08-11 19:47:28	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution, par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison du bruit pour les riverains qui perturbent votre sommeil et votre concentration.Je comprends tout à fait votre situation particulière et la gêne occasionnée. Une meilleure insonorisation et isolation de votre habitation pourrait peut être contribuer à améliorer votre situation ? Je vous suggère de contacter l'exploitant BELLOVA en vue d'un examen approfondi de votre situation et des solutions envisageables. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
248	Contribution	**Un village qui perd son identité et une mémoire oubliee**	2026-08-11 20:03:21			Quatre génération Un village qui a évolué et détient des histoires de vies. Peut être que vous importe, mais Tillé a grandi avec la contribution de génération en génération. Il y a eu des priorités pour respecter le bien vivre et la tranquillité de chacun. Âgée de 81 ans, je dois subir les incivilités et supporter le nuisances sonores …et ceci de jour comme de nuit… Ma commune est devenu un parking géant…. J'assure des améliorations de mon habitat pour garder un maximum d'autonomie et n'ai jamais rien réclamé à la commune. Tilloise depuis ma naissance , 1945, je ne reste pas moins attachée à mon village. Je pense avoir le droit à cette reconnaissance en tant que citoyenne…. Aujourd'hui , j'aimerai au moins obtenir l'isolation pour les nuisances sonores , par le changement de mes fenêtres et volets. Je tiens à vous remercier pour cette concertation pour laquelle je n'ai aucun avis à donner car tout semble déjà pensé. Je ne désire pourvoir obtenir satisfaction. Extension de l'aéroport Stop pollution Stop bruit Stop incivilité Donner à des jeunes de Tille et des environs, la possibilité de travailler …. Merci le lire
248	Réponse		2026-08-11 20:02:09	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution, par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport en raison des impacts pour les habitants de TILLE en matière de bruit et de perturbations dans la commune, liées notamment aux problèmes de stationnement. Je comprends très bien votre situation et votre amertume. Vous concluez sur le besoin de respecter les populations riveraines et à la nécessité de ne pas envisager un nouveau développement du trafic.Concernant l'isolation et l'insonorisation de votre habitation, je vous suggère de contacter l'exploitant BELLOVA en vue d'un examen approfondi de votre situation et des solutions envisageables sur la base des aides existantes. Concernant le stationnement sur la commune, l'augmentation des parkings prévue dans le projet devrait améliorer la situation. De façon plus générale, les solutions sont à rechercher au travers d'un dialogue entre l'exploitant et la Commune de TILLE. J 'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
249	Contribution	**Non a l'extension de l'aéroport Beauvais Tillé**	2026-08-11 20:12:07			dodalexandre@gmail.com
249	Réponse		2026-08-11 20:11:05	CE		Bonjour, Je vou remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en exprimant le refus d'un développement de l'aéroport et d'une augmentation du trafic. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
250	Contribution	**Qu'en est-il des plans de sécurité, d'évacuation et de préparation des riverains au risque de crash d'avion ?**	2026-08-11 20:26:00			Ce n'est pas parce que le risque est faible qu'il ne doit pas être anticipé, organisé et largement diffusé aux riverains. Spontex n'a jamais explosé mais les personnes risquant d'être concernées le cas échéant sont informées de la démarche à suivre, les établissements scolaires du périmètre font des exercices etc. Plus d'avion c'est plus de risques. Les accidents se produisent majoritairement au décollage ou à l'atterrissage. Le cas certes peu probable est-il néanmoins prévu, les interventions organisées, l'hôpital prêt à suivre une procédure ? Je n'ai jamais rien vu de tel. J'habite à Houssoy. Ne devez-vous pas nous expliquer comment réagir, individuellement, qui interviendrai etc ? Y-a-t-il seulement un plan, des exercices, une zone de risque ? Cela fait partie des risques, vous n'abordez pas le sujet... Imaginer que rien n'est prêt ni organisé si par le plus grand des malheur ça arrivait ne contribue pas à augmenter la confiance des intéressés survolés ! Plus d'avions, moins de contrôleurs disponibles, des impératifs économiques de rapidité pour les employés au sol et navigants augmentent ce risque... Et votre transparence n'est pas évidente. Que faites vous pour la prévention des risques et la gestion d'une crise ? Que savent les riverains ? Rien ? Je n'ai rien trouvé qui montre que ce risque est planifié ce qui renforce entre autres choses la piètre estime que je porte au projet de développement de l'aérogare et des infrastructures donc du trafic !
250	Réponse		2026-08-11 20:32:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous nous interrogez à propos de laa gestion des éventuels accidents et impacts pour les riverains. Vous nous demndez, en particulier de vous préciser les mesures et dispositifs prévus en matière de plans de sécurité, d'évacuation et de préparation des riverains. Vous estimez les dispositifs d'information des riverains insuffisants dans ce domaine. Des réponses à vos questions sont apportées au paragraphe 10 de l'étude d'impacts (INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT QUI RESULTENT DE LA VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES, D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURES EN RAPPORT AVEC LE PROJET·Pièce C1 du dossier de la consultation. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com). J'invite l'exploitant à préciser et à compléter cette réponse. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
250	Réponse		2026-08-12 12:22:32	Pétitionnaire		Bonjour, Comme tous les aérodromes, l'Aéroport de Beauvais-Tillé suit un PUI, Plan d'Urgence Interne, qui décrit les actions en réaliser en fonction de différents scénarii dont l'accident d'avion en ZA (Zone aérodrome) mais aussi en ZVA (zone de voisinage aérodrome). Il est actualisé tous les ans selon les besoins. En qualité d'aerodrome européen certifié, l'aéroport est soumis à un programme d'exercices variés. Le dernier exercice de crash avion a été réalisé au niveau du bois de Morlaine sous le commandement de la préfecture le 14/11/2023.
251	Contribution	**Je suis CONTRE, mais ça change quoi?**				Bonjour Si il y a une majorité de CONTRE ça va changer quoi puisque le commissaire enquêteur ne délivre AUCUN AVIS à la suite de son "enquête" . Pas d'avis favorable, pas d'avis défavorable. Tout juste un résumé (fait par une IA. Prouver moi que c'est faux !) Est-ce donc un enfumage que cette soit disant consultation que vous ne pouvez même pas maintenir à jour ! Et à laquelle les réponses sont faites par une IA ! Votre IA qui n'est même pas efficace, à l'image de la transparence de votre projet. Votre communication est lunaire et parfaitement conforme à un préambule malhonnête de désinformation. Votre but est d'augmenter le trafic et tout autre moyen de développer les profit c'est écrit dans votre contrat. Votre consultation est aussi mal organisée qu'elle est inutile. Vous n'essayez même pas de faire semblant... Lamentable
251	Réponse		2026-08-11 20:42:14	CE		Bonjour, Je vous remercie de votre contribution dans laquelle vous remettez en cause l'utilité de cette consultation, ainsi que les méthodes utilisées. Vous soupconnez le commissaire enquêteur d'utiliser des IA pour effectuer des résumés de vos conributions. Je vous invite à apporter des preuves de vos affirmations. Concernant les avis du commissaire enquêteur, c'est la loi mise en oeuvre en octobre 2025 qui prévoit des conclusions et non un avis en fin de consultation. Ces conclusions seront effectivemment formulées à la fin de la consultation.
252	Contribution	**Si on ne peut pas l'empecher, que proposez vous?**	2026-08-11 21:06:25			On sait que ca se fera quoi qu'il arrive. Alors il est temps de revoir les zones et de proposer des vitrages, des isolants accoustiques...
252	Réponse		2026-08-11 21:04:38	CE		Bonjour , Je vous remercie de votre contribution par laquelle vous affirmez que la mise en œuvre du rpoejt serait déjà décidée Je me permets de vous rappeler que la décision finale revient au Préfet de l'Oise qui attribue ou non, l'autorisation environnementale à l'issue de la consultation.Concernant l'isolation acoustique des habitations, des aides sont déjà existantes depuis plusieures années; je vous invite à vous rapporcher de l'exploitant BELLOVA pour plus de précisions. La consultation pourrra, le cas échéant constituer une occasion de compléter les dispositifs existants le cas échéant.
253	Contribution	**Financez des espaces verts**	2026-08-11 21:14:20			Vous allez polluer plus, alors financez des parcs et des arbres pour tous les villages a 20 km autour pour compenser

253	Réponse		2026-08-11 21:13:25	CE		Bonjour , Je vous remercie de votre contribution par laquelle vous suggérez le financement d'espaces verts et de plantations par m'exploitant dans un rayon de 20 km à titre de compensations des nuisances apportées aux riverains. Pluisures mesures de ce type sont déjà prévues dans le projet que l'exploitant pourra vous rappeler et vous commenter. La consultation en cours pourra constituer une occasion pour préciser et compléter le cas échéant, ces mesures.
254	Contribution	**Facteur d'émissions carbone**	2026-08-11 20:26:00			Bonjour, La partie « Évaluation des émissions de gaz à effet de serre » de la pièce C2 ne présente pas les facteurs d'émission retenus pour les différents postes étudiés (matériaux de construction, transports terrestres, trafic aérien, etc.). Or, ces informations apparaissent essentielles afin de permettre au public d'apprécier la qualité, la représentativité et la reproductibilité des résultats présentés. Cette question est particulièrement importante concernant le trafic aérien. En effet, l'étude distingue différentes générations d'appareils (B737 NG, MAX 8, MAX 10, A320neo, etc.), dont les performances énergétiques diffèrent sensiblement. Les facteurs d'émission retenus influencent donc directement les émissions calculées et les trajectoires présentées. Par ailleurs, les facteurs d'émission exprimés en g éq CO_2/pax/km dépendent également du taux d'emport retenu. À titre d'exemple, la compagnie Ryanair publie un facteur d'émission d'environ 65 g éq CO_2/pax/km, correspondant à un taux d'emport moyen de l'ordre de 94% à 95%. Or, les bulletins de l'environnement de l'aéroport indiquent un emport moyen de l'ordre de 167 à 168 pax/mvtt, soit un taux d'emport plus faible pour les appareils exploités par Ryanair à Beauvais (entre 85% à 88%). À niveau de consommation identique par vol, cette différence conduit mécaniquement à un facteur d'émission par passager plus élevé, de l'ordre de 72 g éq CO_2/pax.km, soit un écart d'environ +11%. De plus, l'étude indique « Il a également été étudié un scénario avec prise en compte de l'intégration aux horizons futurs du carburant SAF. Les SAF actuels permettraient de réduire les émissions de GES de 70 % par rapport à du kérosène classique. » Cette formulation appelle plusieurs précisions méthodologiques. En effet, une telle réduction concerne généralement l'analyse en cycle de vie du carburant (production, transport, utilisation), alors que les émissions de production du carburant SAF restent, elles, très proches de celles du kérosène fossile. Il serait donc utile de préciser comment ont été traitées : - les émissions liées à la production et au transport du carburéacteur fossile ; - les émissions associées à la production des SAF ; - ainsi que l'articulation entre ces différentes composantes dans le calcul présenté. En conséquence, pouvez-vous préciser : - quels facteurs d'émission ont été retenus pour chacun des postes étudiés et quelles en sont les sources (Base Empreinte ADEME, EMEP/EEA, ICAO, données constructeurs, données compagnies, etc.) ; - comment les différences de performance entre appareils de générations différentes ont été intégrées dans les calculs ; - quel taux d'emport a été retenu pour les différentes compagnies aériennes et comment celui-ci a été pris en compte dans le calcul des émissions par passager ; - comment les émissions liées à la production et à l'approvisionnement des carburants (kérosène fossile et SAF) ont été intégrées dans le bilan présenté. - et même plus largement, quelle est la méthode de calcul retenue pour les émissions du trafic aérien ? Les émissions sont-elles calculées à partir des consommations de carburant des appareils, ou directement à partir de facteurs d'émission exprimés en g éq CO_2/pax/km ? Merci
254	Réponse		2026-08-11 23:55:02	CE		Bonjour , Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous demandez des précisions à propos de sfacteurs d'émissions de carbone, et en particulier des émissions par les diffrents types d'avions . Vous demandez notammen tl'évaluation des émissions avec du carburéacteur fossile et celles liées à la production des SAF, t l'estimation des émissions pour chacun des postes étudiés, l'incidence des taux d'emportet même plus largement, quelle est la méthode de calcul retenue pour les émissions du trafic aérien. J'invite l'exploitant à répondre autant que posible à ces différentes demandes à caractère technique.
254	Réponse		2026-08-12 12:17:24	Pétitionnaire		Bonjour, Les facteurs d'émission utilisés sont ceux de la base empreinte de l'ADEME. En ce qui concerne les émissions des vols, le calcul fait se base sur les données de consommation de la certification OACI des moteurs (en discriminant chacun des types moteurs qui peuvent être installés sur les différents types avions). Ces données permettent d'aboutir pour chaque vol à une quantité de carburant consommé multiplié par le facteur d'émission de la base empreinte de l'ADEME. Pour le SAF, le facteur d'émission étant fortement impacté par chaque type de DAF, une réduction a été appliquée a été utilisé basé sur les informations fournies par Shell qui distribue déjà du SAF sur la plateforme. Ce calcul n'est pas impacté par l'emport moyen.
255	Contribution	**NON à l'extension de l'aéroport de Beauvais - OUI au plafonnement des vols**	2026-08-12 00:13:42			Bonjour, Je m'oppose au projet d'extension de l'aéroport de Beauvais. Combien de temps les alertes et préconisations du Haut conseil pour le climat seront -elles ignorées ? Selon le Haut Conseil, il ne faut plus étendre les aéroports, l'offre de vol doit être absolument plafonnée. L'avion vert électrique long courrier n'existe pas avant très longtemps et les biocarburants ne représentent pas une solution à promouvoir à grande échelle https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2026/03/HCC_2026_Avis-SNBC-3_web.pdf. La raison face au constat climatique et l'écoute de cette large convergence de scientifiques seront-elles priorisées ? Ou continuerons-nous à accélérer vers le mur et rendre impossible toute vie humaine sur notre planète ? En dehors des émissions de GES, l'activité de l'aéroport de Beauvais génère également de plus en plus de nuisances sonores. A St Sulpice comme dans de nombreuses communes environnantes, nous sommes pris en otage par la croissance des mouvements.
255	Réponse		2026-08-12 00:12:39	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'insuffisante prise en compte des impacts sur le réchauffement climatique et sur les émissions de carbone, ainsi que de l'absence de prise en compte des alertes des experts scientifiques et en particulier du Haut Conseil pour le climat qui préconise l'absence de croissance du trafic aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
256	Contribution	**Non Non et NON à la modernisation de l'aéroport**	2026-08-12 00:28:28			Le projet d'aménagement de modernisation de l'aéroport auront pour conséquence une augmentation du trafic aérien afin de rentabiliser leur investissement car dès à présent le nombre de mouvements est déjà dans les discours à 45 000 par an au lieu de 39 600 à ce jour. N'oublions pas que Bellova a obtenu le contrat de gestion pour une durée de 30 ans donc il voudront encore augmenter ce nombre. Plus d'avions plus de pollution et c'est déjà indiqué que cette hausse du trafic entraînerait environ 100 000 tonnes supplémentaires de CO_2 par an. Une telle évolution est difficilement conciliable avec les objectifs de lutte contre le changement climatique. Pensons aux enfants de notre village et à tous les riverains, qui ne souhaitent pas respirer davantage de pollution. Il est d'ailleurs acté par les scientifiques que les riverains d'aéroport ont une espérance de vie en bonne santé de 3 ans de moins.
256	Réponse		2026-08-12 00:27:10	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en exprimant le refus d'un développement de l'aéroport et d'une augmentation du trafic s'appuyant sur les investisements prévus. Vous justifiez également votre refus du développemment du trafic accueilli à l'aéroport, en raison des augmentations des émissions de CO2 . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
257	Contribution	**Non à l agrandissement**	2026-08-12 20:26:00			Non pour plus d avions a l aéroport de Beauvais. Déjà trop de nuisances Bruits, pollution, nuisances nocturnes, trouble du sommeil On veut que notre village reste un village paisible de campagne. Milly sur therain où les avions passent bas , 500m au dessus de la tête de nos enfants. Au dessus d une école, d un centre aéré, des pavillons, de lotissement. Non ce n est pas acceptable. Comment faire pour ce faire respecter. Nous avons le droit de vivre dans un environnement sans ce bruit et cette pollution. Nous sommes beaucoup d habitants juste en dessous. Donc stop ! Assez On veut moins d avions
257	Réponse		2026-08-12 00:35:55	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet et le refus d'un développement de l'aéroport et d'une augmentation du trafic en raison du bruit de jour et de nuit, des pollutions émises et des incidences pour les habitants et les enfants, en particulier. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
258	Contribution	**Nuissances sonore, santé et environnemental**				Je suis contre l extension de l'aéroport de Tillé. Les nuiissances sonores et la pollution ont un impact négatif extrêmement fort sur notre environnement, la biodiversite et notre santé. De plus je ne suis complètement contre pas les objectifs annoncés et le projet. Il me paraît incompréhensible que ce projet est pu voir le jour au détriment du bon sens et des engagements pris initialement par nos élus sur préservation de l'environnement et de la biodiversité du Beauvaisis.

258	Réponse		2026-08-12 00:43:24	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet et le refus d'un développement de l'aéroport et d'une augmentation du trafic en raison du bruit, des pollutions émises et des incidences pour les habitants et les enfants, en particulier. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
259	Contribution	**Non au projet d agrandissement de l aéroport de Beauvais**	2026-08-12 00:54:14			Le trafic aérien a déjà un réel impact sur la commune d' Agnetz très proche de l' aéroport, nuisance sonore et pollution.Au dessus de nos maisons les avions passent très près à basse altitude car viennent tout juste de décoller ou sont près à atterrir. Nous ne voyons pas d un très bon oeil l accroissement de ces désagréments ! Absolument contre ce projet Habitants de cette commune
259	Réponse		2026-08-12 00:53:20	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet et le refus d'un développement de l'aéroport et d'une augmentation du trafic en raison des nuisances du bruit, des pollutions émises et des incidences pour les habitants. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
260	Contribution	**Mises à jour !**	2026-08-12 01:13:10			Pourquoi, alors même que vos "réponses" sont automatisées par une IA (prouvez que je me trompe !) cela prend au moins 10 jours ? Ceci dit si les réponses ne sont pas obligatoires mais qu'elles existent, c'est au commissaire enquêteur de les rédiger de façon personnalisées. Ne pas inscrire les publications rapidement ne me semble pas justifié ! Je m'interroge donc sur la validité de votre concertation.
260	Réponse		2026-08-12 01:09:00	CE		Bonjour, je vous remercie pour votre contributions. Je ne vois pas sur quoi vous basez votre allusion à un recours à une IA ? Vous constaterez que bon nombre de réponses sont personnalisées avec des éléments dépassant parfois les sujets abordés qu'une IA n'aurait pas la possibilité d'inventer. Concernant les délais de réponses, ils sont variables en raison de contraintes indépendantes de ma volonté. (2 jours dans le cas de la présente contribution). Je m'engage à réduire autant que possible les délais des réponses. .
261	Contribution	**Diminution des nuisances sonores**	2026-08-12 01:46:24			Bonjour, Une augmentation des nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport est à prévoir suite à l'augmentation prévue des mouvements. J'aimerais donc savoir si les mesures suivantes seront prises afin de diminuer la gêne ressentie par tous : - restriction de l'utilisation de l'aéroport aux aéronefs les plus récents : les derniers modèles (B737MAX et A320NEO) sont bien moins bruyants que les précédents et nous entendons facilement la différence quand c'est un A320NEO de WizzAir qui survole le village par rapport aux vieux A320CEO ou B737NG de Ryanair. Les deux compagnies majoritairement présentes à l'aéroport (Ryanair et WizzAir) possèdent déjà en masse ces avions il serait opportun de les contraindre à les utiliser chez nous - utilisation d'approches plus précises afin d'éviter le survol des villages à l'atterrissage. On pourrait envisager des approches RNP avec offset afin d'éviter le survol des villages et utiliser l'ILS uniquement quand les conditions sont trop mauvaises pour la RNP. Le mieux serait de créer des approches RNP-AR, très précises et permettant un dernier virage tardif afin d'éviter le survol des riverains. Ce type d'approche ne présente que des avantages, précision importante, trajectoire optimisée, mise en œuvre simple (demande juste une procédure compagnie, une certification DSAC et un entraînement des pilotes au simulateur).
261	Réponse		2026-08-12 01:38:24	CE		Bonjour, Vous exprimez vos craintes à propos des incidences d'une augmentztion du trafic en matière de bruit. Vous suggérez ensuite d'inciter les compagies aériennes d'utiliser prioritairement et si possible de façn généralisée, les nouveaux avions avec un bruit réduit. Vous suggérez également de proposer aux compagnies aériennes d'adopter des approches plus précises à l'aterrissage permettant d'éviter le survol des villages voisins proches de l'aéroport. Je laisse l'exploitant vous donner ses appréciations techniques sur vos deux propositions résumées ci dessus. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
262	Contribution	**Question - Hypothèses d'évolution de la flotte aérienne**	2026-08-12 13:38:37		20260810_105215-figure-4-objectifs-ryanairpdf.pdf	Bonjour La figure 4 page 54 de la pièce C2 de l'étude d'impact présente une évolution particulièrement marquée de la composition de la flotte utilisée pour les projections : les B737-800 disparaissent pratiquement totalement à l'horizon 2032, les B737 MAX 8 à l'horizon 2034, tandis que les B737 MAX 10 représenteraient à partir de 2034 à eux seuls plus de 80% des mouvements commerciaux, soit la totalité des mouvements de Ryanair. Aucune justification ou source permettant d'étayer cette trajectoire de renouvellement et d'affectation des appareils à la plateforme ne semble toutefois être présentée dans le dossier. Cette hypothèse apparaît d'autant plus importante qu'elle constitue un paramètre déterminant des consommations de carburant et des émissions de GES projetées. Elle semble par ailleurs différer de la trajectoire de flotte retenue dans l'étude acoustique. Plusieurs précisions apparaissent donc nécessaires : - Sur quelle(s) source(s) cette prévision de trajectoire de composition de la flotte et sur quels engagements ou données opérationnelles des compagnies aériennes repose-t-elle ? - Pourquoi des hypothèses différentes de composition de flotte semblent-elles être retenues entre l'étude des émissions de GES et l'étude acoustique, alors qu'il s'agit d'une hypothèse structurante pour ces deux évaluations ? Un scénario central commun n'aurait-il pas dû être défini, les éventuelles variantes étant ensuite utilisées pour tester les principales incertitudes propres à chaque étude ? - Cette trajectoire correspond-elle à une projection de la flotte effectivement susceptible d'être affectée à Paris-Beauvais ou à une hypothèse théorique de renouvellement des types d'appareils ? Dans le premier cas, quelles données permettent de justifier une affectation aussi importante des MAX 10 à la plateforme ? - Enfin, comment cette hypothèse est-elle conciliable avec les perspectives de flotte publiquement communiquées par Ryanair, qui prévoient à l'horizon 2034 environ 300 B737 MAX10 sur une flotte totale d'environ 760 appareils, aux côtés notamment d'environ 200 MAX8 et de 260 B737-800 ? Sur quel fondement peut ainsi être retenue, pour Paris-Beauvais, une trajectoire dans laquelle les MAX10 représenteraient plus de 80% des mouvements commerciaux dès 2034 ? Compte tenu de l'impact direct de cette hypothèse sur les consommations de carburant et les émissions de GES projetées, il apparaît nécessaire que le dossier précise et justifie la trajectoire de flotte retenue, ainsi que sa cohérence avec les perspectives effectivement annoncées par les compagnies aériennes.
262	Réponse		2026-08-12 13:37:36	CE		Bonjour, Vous avez analysé l'évolution prévisionnelle de la composition des flottes d'avion aux horizons 2032 et 2034. Vous avez constaté des différences entre les hypothèses retenues pour l'étude acoustique et pour les méissions de GES. Vous demandez des précisions à propos de ces hypothèses et à propos des sources utilisées. Je laisse l'exploitant vous fournir des réponses à vos questions résumées ci dessus. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
263	Contribution	**Projet de raccordement de l'aéroport à l'A16 et prise en compte des projets connexes**	2026-08-12 20:26:00			Bonjour, Lors du Conseil communautaire du 17 juin 2026, M. Lionel Chiss a indiqué que le SMABT avait lancé une étude de faisabilité concernant la création d'une bretelle de raccordement directe entre l'aéroport de Paris-Beauvais et l'autoroute A16. Cette déclaration est notamment accessible dans l'enregistrement du Conseil communautaire (https://www.youtube.com/live/XtX3fd9LSYk?t=4147). Cette annonce s'inscrit dans la continuité du Conseil communautaire d'installation du 11 avril 2026, au cours duquel M. Jacques Doridam, nouvellement élu 11e vice-président chargé des mobilités, indiquait : "... je sais qu'on va travailler aussi sur les déplacements en ce qui concerne les routes au nord, notamment de l'agglomération" (https://www.youtube.com/live/-t4E34_ALhw?si=Nqc4LQDlvL2WlnjN&t=6963) L'existence de cette réflexion sur une nouvelle infrastructure de desserte de l'aéroport apparaît particulièrement importante dans le cadre de la présente consultation, alors que le projet de modernisation prévoit une augmentation significative du trafic de la plateforme. Plusieurs précisions apparaissent dès lors nécessaires concernant l'articulation entre cette infrastructure et le projet soumis à consultation : - Quelle est la nature exacte de l'étude de faisabilité engagée par le SMABT, quel en est l'état d'avancement, quel est son calendrier prévisionnel et quels besoins en matière de déplacements cette infrastructure est-elle destinée à répondre ? - Quels liens fonctionnels, calendaires et programmatiques ont été établis entre cette réflexion et le projet de modernisation de l'aéroport soumis à la présente consultation ? - Cette infrastructure étant directement destinée à améliorer la desserte de la plateforme, pour quelles raisons n'apparaît-elle ni dans le périmètre des projets pris en compte dans l'étude d'impact, ni dans l'analyse des effets cumulés, ni parmi les évolutions possibles des conditions de desserte de l'aéroport ? Ceci apparaît d'autant plus importante que cette réflexion entre directement en contradiction avec le scénario de desserte routière retenu dans l'étude d'impact et que les premières déclarations publiques faisant état de cette réflexion sont intervenues avant la finalisation de l'étude d'impact. Il convient donc de préciser comment le maitre d'ouvrage a pris en compte ce projet lors de l'élaboration de l'étude (définition du périmètre, hypothèses et variantes examinées dans l'étude d'impact). Ainsi, pourquoi cette hypothèse d'évolution de la desserte n'a-t-elle pas été examinée dans l'étude d'impact, notamment sous la forme d'une variante au scénario de circulation retenu ? Enfin, compte tenu de l'existence désormais annoncée de cette étude de faisabilité, quel est aujourd'hui le scénario de référence retenu par le SMABT pour la desserte routière future de l'aéroport et comment celui-ci s'articule-t-il avec le schéma de circulation présenté dans l'étude d'impact ?

263	Réponse		2026-08-12 13:56:06	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous nous interrogez à propos des différents scénarios de desserte de l'aéroport tpris en compte dans l'étude d'impact. Vous vous étonnez, notamment à propos de l'absence de prise en compte du scénario de création d'une bretelle de raccordement directe entre l'aéroport de Paris-Beauvais et l'autoroute A16 évoqué en Conseil communautaire de la CAB du 11/04 et du 17/06/2026. Vous demandez, en conséquence des précisions à propos de l'avancemet des études de ce scénario et de leur prise en compte dans l'étude d'impact. Je laisse l'exploitant vous apporter toutes les précisions utiles à ce sujet, au besoin, en nterrogeant le SMABT sur ses intentions à ce sujet. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
263	Réponse		2026-08-12 18:27:08	Pétitionnaire		Bonjour, Ces réflexions mentionnées dans l'étude d'impact sur le schéma du SRADDET ont bien fiat l'objet d'échanges au premier semestre 2026 pour intégrer les études trafic de Bellova et acter les financements nécessaires à la réalisation de ces études par l'UTD 60. e Le Conseil départemental est le Maître d'Ouvrage Délégué d'une étude d'opportunité et de définition des aménagements nécessaires à la fluidification de la desserte de l'aéroport. Elle explorera le fonctionnement et les conditions de trafic de l'ensemble des voiries d'accès parmi lesquelles la RN31, l'A16, les RD938, RD1001 et RD901 et proposera des aménagements en conséquence. Elle comprendra : - Un diagnostic de l'accessibilité à différentes échelles territoriales - L'analyse des besoins de desserte à court, moyen et long terme - La définition d'objectifs en lien avec les enjeux de mobilité et de développement territorial - L'examen de plusieurs scénarios d'aménagement et de gestion des circulations - La sélection et l'approfondissement de scénarios aboutissant à un programme opérationnel Le lancement de l'étude est envisagé d'ici la fin de l'année 2026 ou au début de l'année 2027. Plusieurs pistes d'amélioration (intuitives) ont été imaginées. Elles devront être examinées dans le cadre de l'étude à mener (opportunité, faisabilité, coût et délais) : - Recalibrage et renforcement de la voie communale de MORLAINE (liaison RD938 / RD1001), avec création d'un tourne-à-gauche sécurisé sur la RD938 - Création d'un échangeur autoroutier au croisement A16 / RD938 - Création d'un échangeur plus au nord (secteur de l'aire de repos du Grand Bois et du Chêne Peuquet), accompagnée du renforcement de la liaison (VC et chemin rural) existante entre BONLIER et la RD203. Une solution envisagée consisterait à supprimer la configuration en baïonnette au niveau du giratoire RN31/A16, en assurant une liaison directe à 2x2 voies entre la RN31 et la rocade nord (RD901). Cette opération supposerait l'élargissement de l'ouvrage d'art franchissant l'A16. Cet aménagement sera également examiné dans le cadre de l'étude à mener (opportunité, faisabilité, coût et délais) par le Conseil départemental. L'étude est inscrite au volet mobilités du CPER 2021-2027, signé en mars 2026. Le coût de l'étude est estimé à 1 M€, financé : • à hauteur de 40 % par l'État (arrêté attributif en attente) • à hauteur de 60 % par le SMABT Le SMABT, les services de l'agglo, et Bellova dans le cadre du projet de modernisation seront associés aux différents jalons d'avancement de cette étude.
264	Contribution	**Distance transport routier**	2026-08-12 15:12:01			Bonjour, En ce qui concerne les transports routiers, l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre renvoie à l'étude "air-santé" pour les données d'entrée utilisées dans les calculs. Toutefois, l'étude "air-santé" repose sur une aire d'étude centrée sur la plateforme et limitée à un périmètre de l'ordre de 5 à 10 km. Ce périmètre peut être pertinent pour l'analyse locale de la qualité de l'air, mais il apparaît moins adapté à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements liés à l'activité de l'aéroport. En effet, contrairement aux polluants atmosphériques dont la dispersion et les concentrations peuvent être étudiées à partir d'un périmètre géographique donné, les émissions de GES liées aux transports dépendent de la distance totale effectivement parcourue. À l'instar de ce qui est retenu pour les déplacements aériens, l'évaluation devrait donc, pour les transports routiers, s'appuyer sur des distances de déplacement complètes et représentatives des trajets réellement effectués. À titre indicatif, les distances moyennes à considérer semblent plutôt être de l'ordre de : - 80 à 90 km pour les navettes, représentatifs des lignes existantes ; - 60 à 100 km pour les véhicules particuliers, correspondant au rayons de chalandise visé par l'aéroport. La prise en compte de ces distances représentatives ne modifierait vraisemblablement pas de manière significative l'écart relatif entre les deux scénarios étudiés ("fil de l'eau" et "projet"), puisque les mêmes hypothèses de distance seraient appliquées aux deux situations. Elle conduirait en revanche à réévaluer sensiblement à la hausse les émissions de GES en valeur absolue associées aux déplacements routiers. Pouvez-vous donc préciser quelle distance moyenne de déplacement a effectivement été retenue pour les différents modes de transport routier dans le calcul des émissions de GES, et justifier le choix de ces distances au regard des distances réelles parcourues par les passagers et usagers de l'aéroport ?
264	Réponse		2026-08-12 15:10:49	CE		Bonjour,Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous demandez des précisions à propos des distances moyennes retenues pour le déplacements d'accès à l'aéroport et leurs impacts en matière d'émissions de GES, ainsi que la justification de ces choix. Vous estimez que l 'évaluationdes émissions de GES devrait , pour les transports routiers, s'appuyer sur des distances de déplacement complètes et représentatives des trajets réellement effectués. J'invite l'exploitant à vous répondre directement pour vous apporter les précisions nécesaires. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
265	Contribution	**Horaires**	2026-08-12 15:24:50			Le non respect des horaires d'atterrissage et décollage Le non respect des trajectoires
265	Réponse		2026-08-12 15:23:55	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du non respect des horaires d'atterrisssage et de décollage, ainsi que des couloirs aériens empruntés.Je me permets de vous rappeler que les trajectoires sont publiées par le Service de l'information Aéronautique rattaché à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Ces trajectoirers évitent au maximum les zones habitées. Comme cela a été rappelé lors de la réunion publique du 25 juin, le suvi et le contrôle du respect des trajectoires sont de la responsabilité du service de la Navigation Aérienne (servcie de la DGAC). Il n'a pas été constaté de sortie de trajectoire non autorisée (c'est à dire hors conditions météo ou sécurité). J'invite l'exploitant à venir compléter cette réponse si nécessaire. Ces différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui sera publiée surle site de la consultation. . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
266	Contribution	**Merci de relire ma contribution sur les traînées de condensation**	2026-08-12 15:40:47			Contribution du 11 août 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur Merci de bien vouloir relire ma county sur les traînées de condensation. Je n'ai absolument pas écrit que leur origine ou leur composition étaient inconnues. J'écris l'inverse. C'est le moyen de les éviter avec certitude qui est difficile à mettre en place. Avec mes salutations distinguées Dominique Lazarski
266	Réponse		2026-08-12 15:39:43	CE		Bonjour madame LAZARSKI, Je vous remercie de cette contribution par laquelle vous me rappelez que l'originne et la composition des trainées de condensation sont bien connues. C"est en revanche les moyens de les éviter qui restent difficiles à mettre en place. Je prends bonne note de cette retification qui sera reprise dans la synthèse à la fin de la consultation
267	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-12 15:45:29			Augmentation des bruits sonores du trafic aérien en augmentation constante . Traces noirâtres dans les jardins ,0potagers ,trottoirs et voitures . Les trajectoires des avions ne sont pas respectées .Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais Tillé Pas plus de 32000 mouvements annuels
267	Réponse		2026-08-12 15:44:51	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet et le refus d'un développement de l'aéroport et d'une augmentation du trafic en raison des nuisances liées au bruit , des pollutions émises et du non respect des trajectoires. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
268	Contribution	**Avis défavorable à l'agrandissement de l'aéroport Paris-Beauvais**	2026-08-12 15:52:47			L'avion est le moyen de transport le plus polluant, d'autres moyens de transport sont à développer (train , transports collectifs) pour la santé de tous, planète et humains.

268	Réponse		2026-08-12 15:52:11	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet et soulignez le caractère poluant du ransport aérien. Vous plaidez, en revanche pour le recours à d'autres moyens de transport alternatifs moins polluants . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
269	Contribution	**Contre l'extension de l'aéroport Paris-Beauvais**	2026-08-12 15:57:33			Les nuisances des avions sont multiples, essentiellement la pollution de l'air et des sols, mais aussi les nuisances sonores. D'autres moyens de transport sont à priviligier en priorité. Le transport aérien est à réduire au strict nécessaire.
269	Réponse		2026-08-12 15:56:38	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du caractère poluant du ransport aérien et des nuisances liéées au bruit . Vous souhaitez privilégier le recours à d'autres moyens de transport alternatifs moins polluants . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
270	Contribution	**Beauvais-Tillé : les nuisances pour l'Oise, les bénéfices touristiques pour l'étranger**	2026-08-12 16:30:54		20260812_113906-2603-nvelle-carte-fr-avec-logo-et-sitepng.png	Je souhaite exprimer mon opposition au projet de développement et d'augmentation de la capacité de l'aéroport de Beauvais-Tillé. En tant qu'habitant de Hermes, je suis directement confronté aux nuisances générées par le trafic aérien. Les survols d'avions, notamment en soirée, sont particulièrement pénibles et viennent dégrader la tranquillité de notre commune. Ces nuisances ne sont pas théoriques : elles font partie de notre quotidien, avec des passages d'avions qui perturbent le calme des habitants et, à certaines heures, leur sommeil. Le développement envisagé de l'aéroport fait donc peser sur les communes survolées une augmentation des nuisances sonores et environnementales, alors même que les habitants concernés ne bénéficient que très peu des avantages mis en avant pour justifier cette croissance. C'est précisément le problème de fond : nous supportons les nuisances sans bénéficier des avantages correspondants. L'aéroport de Beauvais est avant tout une plateforme permettant de rejoindre des destinations européennes et internationales. Il ne dessert aucune ville de l'Hexagone par des liaisons aériennes régulières. Autrement dit, les habitants des communes survolées subissent les conséquences d'un trafic qui répond principalement aux besoins de voyageurs se rendant vers des destinations extérieures au territoire. Il est donc légitime de s'interroger sur l'équilibre entre l'intérêt de ce trafic et son coût pour les populations riveraines. Pourquoi demander aux habitants des communes voisines d'accepter davantage d'avions, davantage de bruit et davantage de nuisances, alors que ces vols ne répondent pas à un besoin de desserte aérienne de notre territoire ? Il faut également s'interroger sur la pertinence de développer davantage cet aéroport alors que sa taille et son activité actuelles sont déjà suffisantes au regard des nuisances qu'elles génèrent. Il est particulièrement difficile à comprendre, et même profondément choquant, que l'on puisse proposer depuis Beauvais des voyages à très bas coût vers de nombreuses destinations européennes, tout en constatant dans le même temps la disparition de liaisons aériennes permettant de relier des territoires français entre eux. On nous demande de protéger la planète et de privilégier le train pour nos déplacements en France, mais dès qu'il s'agit de partir à l'étranger, il faudrait accepter toujours plus de vols low-cost et les nuisances qui vont avec : cette incohérence mérite d'être dénoncée. La suppression de la liaison Beauvais–Béziers en est un exemple particulièrement parlant. Cette situation pose une véritable question : pourquoi accepter toujours davantage de nuisances aériennes pour favoriser des voyages internationaux à bas coût, si cet outil ne contribue même pas à améliorer la mobilité entre les territoires français ? Au contraire, ces choix ne contribuent pas nécessairement au développement du tourisme français. Ils peuvent favoriser des séjours et des dépenses touristiques à l'étranger, alors que notre pays dispose lui-même d'un patrimoine touristique exceptionnel et que de nombreux territoires français cherchent à attirer davantage de visiteurs. Il est pour le moins paradoxal de développer une infrastructure aérienne qui permet de partir facilement et à bas prix vers l'étranger, alors que les liaisons permettant de voyager au sein même de la France sont supprimées. Pourquoi accepter les nuisances pour les habitants de l'Oise au nom du développement de la mobilité, si cette mobilité profite principalement à des destinations étrangères ? Le tourisme français, les territoires ruraux et les villes moyennes ont besoin de visiteurs et de moyens de transport efficaces. Un modèle qui concentre les nuisances sur les populations riveraines tout en encourageant principalement des départs vers l'étranger ne peut pas être présenté automatiquement comme un progrès pour le territoire. Le développement économique ne peut pas être le seul argument avancé. Un projet de cette ampleur doit également prendre en compte la qualité de vie des habitants, le bruit, les émissions polluantes, les déplacements routiers générés par l'aéroport et l'impact environnemental global. La modernisation des équipements ne doit pas nécessairement signifier l'augmentation du nombre de vols.
						Avant d'agrandir encore l'aéroport, il serait donc légitime de se demander si l'offre actuelle ne répond pas déjà largement à sa fonction et si les priorités ne devraient pas plutôt être orientées vers les transports et le tourisme en France. Je demande donc que l'impact réel du trafic aérien sur les communes survolées, soit pleinement pris en compte dans la décision. Nous ne pouvons pas accepter que notre territoire devienne une zone de nuisances au service d'un trafic aérien dont les bénéfices profitent principalement à des voyageurs et à des acteurs économiques extérieurs. Nous avons les nuisances. Nous n'avons pas les avantages. Il n'est donc pas acceptable de développer encore ce trafic sans démontrer clairement que l'intérêt général le justifie. Pour ces raisons, je demande que le projet de développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé soit rejeté, et que les destinations françaises soient de nouveau effectives.
270	Réponse		2026-08-12 16:29:54	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du caractère poluant du ransport aérien et des nuisances liéées au bruit . Vous justifiez votre refus essentiellement en raison de l'absence de liaisons internes au territoire national qui apporteraient un réel service aux habitants du Beevaisis et contibueraient au développement de l'activité touristique en France. Vous concluez en mettant en balance les nuisances subies par les riverians avec l'intérêt de l'aéroport au bénéfice du tourisme étranger. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que l'absence de liaisons internes au territoire national a été mis en place pour donner la priorité aux autres moyens de transport alternatifs (train en paprticulier). Les déplacements vers l'étranger avec le train ne sont, en revanche pas compétitifs en raison des temps de trajet allongés. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
271	Contribution	**couvre-feu**	2026-08-12 16:44:30			Bonjour, Est il prévu une extension du couvre feu qui couvre actuellement la période 0h-5h ? En effet ce créneau me semble d'ores et déjà insuffisant en regard du bruit généré par le trafic et des nuisances induites. Une extension du trafic ne va créer que des nuisances supplémentaires , comment est ce pris en compte par le projet ?
271	Réponse		2026-08-12 16:43:29	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous nous interrogez à propos d'une éventuelle extension du couvre feu actuellement pratiqué entre 0h00 et 5h00. Le projet ne prévoit bien aucune extension du couvre feu. Avec un maintien du plafond du nombre de mouvements au plafond de 45 000 mouvements annuels, les nuisances ne devraient pas se voir accrues. Des éléments du projet visent, à l'inverse à réduire ces nuisances (augmentation du nombre de parkings pour réduire les stationnements sauvages ou encore, véhicules de services sur l'aéroport roulant à l'électricité). Je laisse l'exploitant compléter la réponse si besoin. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
272	Contribution	**Non au développement de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-13 20:40:02			Stop à l'augmentation des survols d'avions, Habitant de Laversines, je constate que l'augmentation des survols d'avions devient de plus en plus pénible au quotidien. Ces passages répétés perturbent fortement la tranquillité des habitants et ont un impact sur notre qualité de vie : sommeil perturbé, stress accru, nuisances sonores, pollution de l'air et pollution visuelle. Il n'est plus acceptable de voir autant d'avions passer au-dessus de nos têtes et de nos habitations. Faut-il attendre qu'une catastrophe survienne pour enfin réagir ? Il est temps de prendre en compte les nuisances subies par les habitants et d'agir afin de préserver notre tranquillité, notre santé et notre cadre de vie. Cordialement
272	Réponse		2026-08-13 20:39:04	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances pour les habitants qui perturent votre sommeil, votre qualité de vie.et votre tranquillité . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

273	Contribution	**Projet de raccordement de l'aéroport à l'A16 et prise en compte des projets connexes - Suite**	2026-08-13 20:26:00			Bonjour, Je vous remercie pour ces précisions, qui permettent notamment d'établir que la réflexion sur l'évolution de la desserte routière de l'aéroport ne constitue pas une réflexion récente. Votre réponse indique en effet que des échanges ont eu lieu dès le premier semestre 2026 afin d'intégrer les études de trafic de Bellova et d'organiser le financement de l'étude, que celle-ci est inscrite au volet mobilités du CPER 2021-2027 signé en mars 2026, et que plusieurs scénarios d'aménagement ont d'ores et déjà été identifiés, parmi lesquels la création d'un échangeur autoroutier sur l'A16/RD938 ou plus au nord. Il est également précisé que le SMABT, les services de l'agglomération et Bellova, dans le cadre du projet de modernisation, seront associés aux différents jalons d'avancement de cette étude. Ces éléments apportent donc des précisions utiles, mais laissent néanmoins sans réponse l'une des questions centrales de ma premiere contribution sur le sujet : **pour quelles raisons cette reflexion sur l evolution de la desserte de l aeroport n apparait elle ni dans le perimetre des projets pris en compte dans l etude d impact, ni dans l analyse des effets cumules, ni parmi les evolutions possibles des conditions de desserte de la plateforme** ? Cette question apparaît d'autant plus importante à la lecture de votre réponse. En effet, même si l'étude d'opportunité et de définition des aménagements doit officiellement être lancée fin 2026 ou début 2027, la réflexion et les échanges sur l'évolution de la desserte de l'aéroport étaient déjà engagés au premier semestre 2026, soit avant la finalisation de l'étude d'impact. Plus encore, plusieurs scénarios d'aménagement sont déjà identifiés, dont certains concernent directement un raccordement de la plateforme au réseau autoroutier A16, tandis que le financement de l'étude est prévu dans le CPER 2021-2027. Il apparaît donc nécessaire de préciser **comment ces elements, connus ou engages lors de l elaboration de l etude d impact, ont ete pris en compte dans la definition de son perimetre, dans les hypotheses de trafic et de circulation retenues et dans l examen des variantes** . Cette question est d'autant plus importante que le scénario de desserte présenté dans l'étude d'impact repose sur une modification substantielle des conditions d'accès à la plateforme, notamment avec la restriction de l'accès actuel depuis Tille aux transports en commun et aux mobilités douces et le report des véhicules particuliers vers une desserte par le nord. Or, votre réponse confirme désormais que d'autres évolutions de la desserte routière de l'aéroport étaient déjà identifiées au moment de l'élaboration de l'étude d'impact et qu'elles feront directement l'objet d'une étude associant notamment Bellova et le SMABT. ? Enfin, compte tenu des éléments désormais apportés, il serait utile de préciser quelle articulation est prévue entre l'étude d'opportunité portée par le Conseil départemental, les études de trafic réalisées par Bellova et le projet de modernisation soumis à la présente consultation, notamment concernant les hypothèses de trafic, les flux routiers générés par l'activité aéroportuaire et les incidences environnementales associées. **Pourquoi ces differents scenarios de desserte n ont ils des lors pas ete examines dans l etude d impact, au moins comme variantes, et comment le scenario presente dans celle ci peut il etre considere comme representatif des conditions futures de desserte de la plateforme**
273	Réponse		2026-08-13 20:59:12	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous demandez les raisons de l'absence de prise en compte des scénarios de liaisons et de raccordement de l'aéroport de façon plus directe à l'autoroute A16 dans l'étude d'impact. Je suppose que l'exploitant a jugé ces études insuffisamment avancées pour pouvoir les prendre en compte. Je laisse l'exploitant vous fournir les précisions complémentaires qu'il jugera utiles.
273	Réponse		2026-08-17 19:02:57	Pétitionnaire		Bonjour, comme déjà précisé, les études diligentées par l'UTD viennent d'être relancées, en intégrant les données d'entrée de l'étude trafic du DDAE. Le pétitionnaire ne dispose pas de plus d'informations à ce jour.
274	Contribution	**Facteur d'émissions carbone + Distance des vols**	2026-08-13 20:26:00			Bonjour, Je vous remercie pour ces précisions, qui permettent notamment de mieux comprendre la méthode retenue pour l'évaluation des émissions du trafic aérien. Elles soulèvent néanmoins plusieurs questions complémentaires importantes pour la transparence, la qualité et la reproductibilité de l'évaluation. Vous indiquez que les émissions des vols sont calculées à partir des données de consommation issues de la certification OACI des moteurs, en discriminant les différents types de moteurs pouvant équiper les appareils, puis en appliquant le facteur d'émission de la Base Empreinte de l'ADEME. Cette précision confirme que la méthodologie retenue repose sur une approche "vol par vol", et non sur l'application directe d'un facteur d'émission exprimé en g éq. CO_2/passager/km. Dans ce contexte, il apparaît particulièrement important que le public puisse disposer des principales données d'entrée utilisées dans le calcul. Il serait donc souhaitable que l'étude d'impact soit complétée par un tableau récapitulatif présentant, pour les différents types d'appareils et de moteurs considérés, les données utilisées, leurs valeurs, leurs sources et, le cas échéant, les hypothèses retenues. De plus, après relecture, : . En effet, aucune information ne permet en effet d'identifier clairement les distances moyennes de vol utilisées pour déterminer les consommations de carburant et, par conséquent, les émissions associées aux différents scénarios. Cette donnée est pourtant particulièrement dimensionnante. Une variation de la distance moyenne des vols peut en effet modifier significativement les émissions totales à nombre de mouvements identique. Plusieurs précisions apparaissent donc nécessaires : - quelle distance de vol est retenue pour les différents types d'appareils et/ou les différentes liaisons dans le calcul des émissions de GES ? - comment cette distance est-elle déterminée : distance moyenne historique des vols opérés à Beauvais, distance moyenne pondérée par compagnie, distance théorique entre les aéroports, ou autre méthode ? - quelle distance moyenne est effectivement retenue dans les scénarios « fil de l'eau » et « projet » ? - cette distance moyenne évolue-t-elle entre les deux scénarios et, si oui, selon quelles hypothèses ? - plus généralement, comment l'étude prend-elle en compte l'évolution possible de la structure du trafic et de la longueur moyenne des liaisons à mesure que le nombre de mouvements augmente ? Cette dernière question apparaît particulièrement importante dans le cas de Paris-Beauvais, où l'évolution du trafic ne correspond pas nécessairement à une simple augmentation proportionnelle du nombre de vols existants. Une croissance du trafic peut également s'accompagner d'une modification de la structure des destinations desservies et donc de la distance moyenne des vols. À titre d'exemple, une évolution de la stratégie de desserte des compagnies vers des destinations plus éloignées, ou au contraire vers des liaisons plus courtes permettant d'augmenter le nombre de rotations, conduirait à des niveaux d'émissions très différents à nombre de mouvements identique. Il apparaît donc nécessaire de préciser quelle hypothèse d'évolution de la distance moyenne des vols a été retenue entre le scénario « fil de l'eau » et le scénario « projet », et d'en justifier la cohérence au regard de l'évolution anticipée de la flotte et du réseau des compagnies opérant à Paris-Beauvais. Sans cette information, il est difficile d'apprécier pleinement la robustesse de l'estimation de l'augmentation des émissions de GES associée au projet. **une donnee essentielle semble notamment manquer dans le dossier, la distance de vol retenue pour les calculs**
274	Réponse		2026-08-13 21:15:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous demandez à l'exploitant de vous apporter des précisions à propos des hypothèses prises en compte pour déterminer les émissions de CO2 entre les scénarios au fil de l'eau et projet. Vous souhiatez, notamment connaitre les hypothèses d'évolution des liaisons et des destinations et les types d'avions utilisés selon les destinations. Je laisse l'exploitant vous réondre à ces questions très techniques
274	Réponse		2026-08-17 18:57:22	Pétitionnaire		Bonjour, Nous confirmons que l'approche utilisée est une approche « vol par vol » et ce qui concerne aussi la destination de chaque vol basé sur les destinations réelles constaté à l'aéroport de Beauvais. Les distances constatées ont été considérées comme identiques pour l'ensemble des scénarios projeté avec et sans projet, la distance moyenne des vols au départ de l'aéroport de Beauvais n'étant pas attendu d'évoluer significativement dans les prochaines années au vu des opportunités de développement de routes constatées. Aucune tendance différente ne se dégage sur ce sujet à date dans la politique de développement des compagnies fréquentant la plateforme, aucun développement de vols long-courrier n'aura lieu. Le modèle économique des compagnies low cost reposant sur un nombre de rotations par jour et un temps passé au sol minimal qui de fait contraint les durées de vol moyennes. L'ensemble des données utilisé pour le calcul sont déjà disponibles publiquement sur le site de l'OACI et des compagnies aériennes concernées.
275	Contribution	**Respectons le silence et la nature !**	2026-08-13 21:25:56			Bonjour Depuis plusieurs années les avions de ligne se multiplient au dessus de Grisy les plâtres et Epiais- Rhus. Nous atteignons le seuil de ce qui est acceptable pour les riverains et la nature environnante, en plus de l'aérodrome de Cormeilles en Vexin. Respectez la santé des populations. Le ciel n'est pas une autoroute pour les gens qui partent en we à Ibiza avec Ryanair (cette compagnie qui « optimise » les impôts qu'elle paye en France), le ciel est d'abord le ciel de tous les autres. Les intérêts des quelques uns ne doivent pas primer sur l'intérêt général.
275	Réponse		2026-08-13 21:25:15	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances pour les habitants générées par l'augmentation du nombre vols qui profitent à quelques uns au détriment d'un plus grand nombre . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
276	Contribution	**Toujours plus d'avions, pourquoi faire ?**	2026-08-13 21:34:33			Est-ce pour engraisser une caste de dirigeants qui nous méprisent ? Est-ce pour accélérer le changement climatique qui nous fait déjà tant souffrir ? Ou peut-être est-ce pour que l'on puisse se sauver chaque week-end d'une région destinée à devenir invivable ? Par le fret aérien, va-t-on remplir de millions de colis le joli petit entrepôt Amazon qui - comme par hasard - se trouve au pied des pistes ? Quelle superficie de terres arables oserons-nous encore recouvrir de bitume pour que des gens qui ne vivent même pas dans le Beauvaisis puissent garer proprement leur véhicule ? Combien de temps la qualité de l'air des habitants du Beauvais sera-t-elle encore volontairement ignorée ? Plus personnellement, le bruit des avions est-il là pour me faire taire quand ils survolent mon jardin ? Quel loisir en pleine conversation d'attendre qu'ils soient passés pour pouvoir finir une phrase... Toutefois on me demande de croire que cela ne modifiera pas considérablement l'attrait de ma propriété et de celles de mes voisins. Comme tant d'autres, ce projet dont personne ne veut finira par voir le jour. Il est un non-sens éthique et écologique ainsi que l'exemple parfait de notre impuissance face à ce(ux) qui nous amène(nt) dans le mur. Je ne sais pas vous, mais moi je suis en colère.
276	Réponse		2026-08-13 21:33:34	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'insuffisante prise en compte des nuisances pour les habitants, des superficies artificialisées et des risques de développement de l'activité avec du fret . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

277	Contribution	**Non au projet Rayanair**	2026-08-13 21:51:37			Bonjour. Comme nous avons pu le voir , et malgré le non à plus d'avions à Beauvais émis par les riverains de l'aéroport, les élus de l'agglo de Beauvais n'ont pas laissé le choix aux Maires de voter contre ce projet ! Allez savoir comment et pourqoi ? Beaucoup de conseils municipaux (liste sur le site de l'ADERA) ont voté des motions d'opposition au projet alors même que presque tous leurs Maires avaient voté oui le jour du vote au siége de l'agglo ! Avec l'ADERA nous étions présents. Allez comprendre ? Nous avons aussi appris par les médias que la présidente de l'agglo a des problémes avec la justice ! Rien de grave j'espére ! Un souci de mémoire je crois. Malheureusement pour nous riverains, nous avons été éliminés par une oligarchie de fait. En résumé, tout à été fait dans la plus grande opacité, afin que cette population muselée se retrouve devant le fait accompli. Rayanair est la premiére compagnie low cost européenne et donc aussi la première entreprise aéronautique impactant le climat. Son ambition de croître est énorme en dépit de toutes considérations ! Si tous ces ambitieux réussisent à s'imposer, ce qui ne fait hélas aujourd'hui presque aucun doute, le lever de rideau sera terrible pour la population riveraine dont la ville de Beauvais. L'enfer est déjà là avec le climat, avec des avions toutes les cinq minutes demain, ce sera la fin d'une magnifique région. Non à l'extention de l'aéroport. Non à plus d'avions. 32 000 mouvements maximum par an, ce qui n'est déjà pas rien ! Francis Güell
277	Réponse		2026-08-13 21:49:32	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution par laquelle vous ex^primez votre sentiment de voir les refus de ce projet exprimés par les habitants non pris en compte par les élus. Vous soulignez également la position dominante de Ryaner. Cette appréciation n'engage que vous. Il ne m'appartient pas de prendre position à ce sujet. J'ai, néanmoins, pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
278	Contribution	**Nuisances sonores et pollution à Beauvais**	2026-08-13 21:56:09			En tant qu'habitante de Beauvais, je veux exprimer ma désapprobation concernant le développement de l'aéroport de Tillé. J'habite en centre-ville et j'entends le décollage des avions, car les échos se propagent jusqu'à la cathédrale. Lorsque je me promène au plan d'eau du Canada, je vois et j'entends les avions au-dessus de nous et ceux-ci volent très bas. Ces nuisances sonores et la pollution de l'air sont nocives pour la santé des habitants. Les intérêts de certains ne devraient pas passer au-dessus de la santé publique.
278	Réponse		2026-08-13 21:55:32	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences en matère de bruit et de pollution de l'air. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
279	Contribution	**Arrêté Préfectoral**	2026-08-13 20:31:38			De : ADERA Envoyé : vendredi 24 juillet 2026 12:01 À : 'Courrier PREF60' ; 'PREF60 Cab' ; concertation@aeroportparisbeauvais.com; PONCIN Nathalie Objet : Arrêté préfectoral Monsieur le Préfet, Monsieur le Commissaire Enquêteur, Madame Poncin, Nous vous serions obligés de bien vouloir nous faire parvenir une copie de l'arrêté préfectoral organisant la consultation parallélisée concernant l'agrandissement de l'aérodrome de Beauvais-Tillé ainsi que la décision du Tribunal Administratif ayant désigné le commissaire enquêteur. Nous vous en remercions par avance et vous prions de d'agréer, Monsieur le Préfet, Monsieur le Commissaire Enquêteur, Madame Poncin, notre haute considération. Pour l'ADERA Dominique Lazarski 06 30 82 65 93
279	Réponse		2026-08-13 20:24:07	CE	20260813_203120-0100069316_avis_public_v2.pdf	Bonjour Madame LAZASKI J'ai reçu la réponse ci-dessous de la Préfecture concernant l'absence de production d'un arrêté préfetoral dans le cas d'une consultation "industrue verte" que je vous trasmets, avec l'arrêté de désignation du Commissaire enquêteur et l'Avis au public " conformément à l'article L181-10-1 du Code de l'environnement, c'est l'avis au public et ses modalités de publication associées (maire, presse, site de la préfecture...) qui permet d'informer le public de l'ouverture de la consultation parallélisée. La nouvelle procédure loi industrie verte ne prévoit pas la production d'un arrêté préfectoral organisant cette consultation. Les pièces demandées sont en PJ." Bien cordialement
279	Réponse		2026-08-13 20:28:30	CE	20260813_203120-designation.pdf	
280	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**	2026-08-18 11:57:34			Afin de ne pas détériorer encore plus le climat, il est crucial de limiter les émissions de gaz à effet de serre et donc de limiter le transport aérien. A la place, il est urgent de développer les transports peu polluants comme le train.
280	Réponse		2026-08-18 11:56:30	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre souhait de voir diminuer les émissions de CO2 et par conséquent de réduire le transport aérien (nombre de mouvements). J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
281	Contribution	**En se rassemblant nous pouvons être plus fort qu'eux**	2026-08-18 12:04:30			Ras le bol de toutes ces personnes addicts aux profits et à la toute puissance. Rappelons-nous de 1789, et de la capacité du peuple à se soulever pour empêcher tous ces malades de nuire à l'intérêt général. Sans recourir à la violence, il y a moyen de les contenir dans leur folie destructrice. La fricocratie a pris le dessus sur la démocratie, ça suffit.
281	Réponse		2026-08-18 12:03:23	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des intérêts privés qui prendraient le dessus par rapport à l'intérêt général. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
282	Contribution	**Non à l'extension, oui aux trains de nuit**	2026-08-18 12:16:04			Plutôt que d'étendre les activités liées à l'avion et son exploitation, il faut au contraire limiter le trafic et favoriser le train...
282	Réponse		2026-08-18 12:15:10	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de la nécessité de limiter le transport aérien et de la priorité à donner au train plutôt qu'à l'avion. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
283	Contribution	**Je suis contre ce projet d'extension.**	2026-08-18 12:24:11			Je suis contre ce projet d'extension, car il vise en effet à favoriser un tourisme low-cost ultra émetteur de carbone, le tout subventionné partiellement par de l'argent public. Beauvais mérite mieux que de devenir uniquement un Hub aérien low cost de l'Ile de France. De plus ce projet constituera à la dégradation de l'environnement immédiat de l'aéroport (artificialisation des sols, pollutions sonores et visuelles), le tout pour des retombées économiques minimales... Bref un projet pour les compagnies aériennes et contre la population et son environnement... Il y a mieux à faire de l'argent public.

283	Réponse		2026-08-18 12:23:12	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de retombées touristiques qui échappent au Beauvaisis et aux pollutions et émissions de carbone générées par ce tourisme "low cost" . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
284	Contribution	**Je suis contre ce projet d'extension**				Je suis contre ce projet d'extension, car il vise en effet à favoriser un tourisme low-cost ultra émetteur de carbone, le tout subventionné partiellement par de l'argent public. Beauvais mérite mieux que de devenir uniquement un Hub aérien low cost de l'Ile de France. De plus ce projet constituera à la dégradation de l'environnement immédiat de l'aéroport (artificialisation des sols, pollutions sonores et visuelles), le tout pour des retombées économiques minimales... Bref un projet pour les compagnies aériennes et contre la population et son environnement... Il y a mieux à faire de l'argent public.
284	Réponse		2026-08-18 12:27:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de retombées touristiques qui échappent au Beauvaisis et aux pollutions et émissions de carbone générées par ce tourisme "low cost" . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
285	Contribution	**défavorable à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-18 12:37:41			Je pense que le bruit, la pollution donc le réchauffement de l'Europe , ça suffit !! STOP à ces projets d'agrandissement qui ruinent notre pays !!!
285	Réponse		2026-08-18 12:37:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances en matière de bruit, de pollution et d'émissions de CO2 . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
286	Contribution	**Non! à l'extension de l'aéroport Beauvais-Tillé**	2026-08-18 14:21:48		20260814_160348-non-a-lextension-de-laeroport-de-beauvaisdocx.docx	L'association les villerisiens les pieds dans l'eau porte à la connaissance des commissaires nommés pour l'enquête public, concernant l'extension de l'aeroport de Beauvais Tillé, une contribution signée par son président, ci jointe (fichier) qui prend en compte l'ensemble des impacts néfastes sur la population du beauvaisis. Elle conclut à un rejet du projet. Non à l'extension de l'aéroport!
286	Réponse		2026-08-18 14:20:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution ainsi que pour la note jointe, dans laquelle vous exprimez le refus de ce projet en raison, notamment de l'augmentation du nombre de survols d'avions au dessus d'Allone et de Villers sur Thère, du non respect des trajectoires et des conditions de déroulement de la consultation publique et de la 1ère réunion publique, en particulier. Vous demandez la réalisation d'une nouvelle étude d'impact environnementale par un bureau indépendant qui prendrait en compte notamment les éléments suivants: modalités d'accès à la plateforme avec prise en compte de la nouvelle voirie prévue et des trajets des autocars vers Paris, retombées en matière d'inclusion sociale, élargissement des primètres impactés pour les incidences en matière de bruit et sur la flore et la faune, déterioration de la qualité de l'air en lien avec les émissions de GES, compensation de la consommation de terres agricoles pour la création de parkings. Vous concluez en réaffirmant votre refus de ce projet, en raison de la dégradation des conditions de vie. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
287	Contribution	**Non au développement des aéroports !**	2026-08-18 14:28:49			En cette période de canicule il est inconcevable pour moi que des aéroports se développent pour accroître le nombre de vols et donc la pollution ; c'est une aberration !
287	Réponse		2026-08-18 14:28:11	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances en matière de pollution et de l'augmentation du nombre de vols prévue. . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
288	Contribution	**NON à l'extension de l'aéroport**	2026-08-18 14:38:22			Toujours plus, plus vite, plus grand ! Ce projet est contraire aux préoccupations des citoyens qui demandent voire exigent que les responsables politiques - à qui ils ont donné mandat - soient attentifs à leurs observations et donc garants de la conservation des espaces naturels, au respect des normes environnementales.
288	Réponse		2026-08-18 14:33:58	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison del'insuffisante prise en compte de la préservation des espaces naturels et du non respect des normes environnementales . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
289	Contribution	**Extension aéroports**	2026-08-18 15:22:27			Habitant à proximité de plusieurs aéroports (sous les couloirs aériens) on subit les nuisances sonores jour et nuit, sans parler de la pollution. Face au dérèglement climatique qui nous impose de décarboner nos activités il va falloir réfléchir à l'utilisation de l'avion et interdire toute extension et toute densification du trafic aérien. La Hollande l'a fait la France doit suivre son exemple. Il faut taxer le carburant à hauteur des taxes sur l'essence et favoriser le ferroviaire autant que possible. Un billet d'avion pour un vol intérieur revient moins chez que le TGV, c'est une aberration.
289	Réponse		2026-08-18 15:21:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des emissions de Gaz à effet de serre et de la nécessité de décarboner nos activités. Vous préconisez de favoriser les déplacements en train plutôt qu'en avion. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
290	Contribution	**Moins d'avions pour le climat.**	2026-08-18 15:28:21			L'aviation civile participe au réchauffement climatique. Une première mesure de bon sens est déjà d'en stopper l'extension en n'installant pas de nouvelles structures aéroports.
290	Réponse		2026-08-18 15:27:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des emissions de Gaz à effet de serre et de la contribution au réchauffement climatique. Vous préconisez de refuser toute extension du transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
291	Contribution	**Nous n'avons qu'une Terre.**	2026-08-18 15:41:49			... à quand des déplacements respectant le vivant, nous humains, la Terre, l'air ... ?

291	Réponse		2026-08-18 15:41:19	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts sur l'humain et sur l'environnement. Vous appelez de vos voeux des modes de transport plus respectueux de l'humain et de l'environnemen. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
292	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-18 15:48:14			Alors que le Haut Conseil pour le Climat préconise de stopper toutes les extensions d'aéroports en France, les gestionnaires de l'aéroport de Beauvais s'entêtent à faire avancer leur projet mortifère, qui prévoit de livrer le Beauvaisis en pâture aux compagnies low cost, avec le soutien des élus locaux....
292	Réponse		2026-08-18 15:47:43	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'absence de prise en compte de la recommandation du Haut Conseil pour le climat consistant à stopper tout projet d'extension de l'activité d'un aéroport. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
293	Contribution	**Il est temps de stopper le développement des aéroports**	2026-08-18 16:01:07			l'urgence climatique a soif d'investissements colossaux. Ne serait-il pas temps d'utiliser les financements à contre courant des besoins de l'époque à des projets plus adaptés aux besoins de l'époque et de changer de paradigmes ?
293	Réponse		2026-08-18 15:56:11	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous préconisez d'utiliser en priorité les crédits (publics) à lutter contre le réchauffement climatique plutôt qu'au développement de l'aérien . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
294	Contribution	**Contre l extension aéroport de Beauvais**				Bonjour J utilise l adresse mail de ma fille car je suis âgée et je n ai pas d adresse . je voulais tout de même dire mon opinion sur le sujet tellement je trouve cela grave . Évidemment je suis contre l extension. Je ne veux pas plus d avions nous en avons déjà assez , même de trop. Ils sont très bruyants , ils volent bas et cela nous gêne au quotidien. De plus ils passent très tard par exemple hier soir il était 23h45 qd un avion m a réveillé dans mon sommeil, certe léger mais avec cette chaleur nous dormons fenêtre ouverte ,le bruit des avions est terrible . Pourtant nous sommes a 12 kms de l aéroport, mais ils passent très bas a l atterrissage moins de 600m Je suis habitante de Milly sur therain. Je ne parle pas aussi de la pollution, des traînées noires que l on trouve sur nos volets , nos salons de jardins. J habite Milly depuis plus de 60 ans et c'est bien triste de voir ses nuisances. Nous n' avons rien demandé et on nous impose ces avions . Sinon comment exprimer son avis qd on n a pas d adresse mail ? Quand nous sommes âgés . Je ne suis pas la seule dans le village dans ce cas là, et nous sommes contre.
294	Réponse		2026-08-18 16:10:06	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances liées au bruit, aux heures de survol de votre habitation et de la pollution générée. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
295	Contribution	**Non aux avions !**	2026-08-18 16:16:09			Stop a cette extension, retour a un nombre acceptable d avions pour notre petit territoire entouré de jolis villages. Nous voulons vivre paisiblement dans nos campagnes, sans subir les nuisances des passages incessant des avions au dessus de nos têtes. Beaucoup de bruit, beaucoup de pollution, ce n' est pas vivable. Nous voulons développer le bien vivre dans notre territoire pas un défilé d avions et de voitures . Cela ne nous apporte rien de bon. Cela engendre des problèmes de santé. Pour faire plaisir à qui? Enfin pas aux habitants autour de cet aéroport toujours. Cela rapporte à qui ? Les touristes ne restent même pas sur Beauvais.
295	Réponse		2026-08-18 16:15:41	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances liées au bruit, de la pollution générée et des incidences sur la santé des riverains, sans retombées touristiques significatives. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
296	Contribution	**Contre le développement de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-18 16:23:36			Alors que la crise climatique s'accélère, que les canicules et les catastrophes naturelles se multiplient, il est irresponsable de vouloir augmenter le trafic aérien. Cette extension aurait des conséquences sanitaires, climatiques et sociales graves. Elle entraînerait une hausse massive du nombre de vols, donc davantage de nuisances pour les riverain.es, de pollution de l'air, de gaz à effet de serre. Il faut au contraire : l'abandon immédiat de ce projet d'extension, le plafonnement du trafic aérien , le développement de véritables alternatives bas-carbone (notamment le train et les transports du quotidien), une transition juste pour les travailleurs et travailleuses du secteur aérien.
296	Réponse		2026-08-18 16:23:05	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances liées au bruit, de la pollution générée et des émissions de Gaz à effet de serre. Vous préconisez, en conséquence, un plafonnement du nombre de mouvements d'avions au profit d'un recours accru au train. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
297	Contribution	**Avis très raisonnablement défavorable en raison du réchauffement climatique et des pertes de biodiversité actuelles.**				Le secteur aérien est un des rares dont la contribution au réchauffement climatique continue d'augmenter année après année. Or pour éviter l'emballement climatique, tous les secteurs doivent faire leur part de réduction des émissions, y compris l'aviation. Comme les solutions technologiques mises en avant pour décarboner le secteur seront insuffisantes à elles seules pour respecter l'Accord de Paris, il est impératif de réduire le trafic dès maintenant. C'est la conclusion unanime de toutes les études sur la décarbonation du secteur aérien en France. L'ampleur des besoins en biomasse pour produire des carburants d'aviation durables (Sustainable Aviation Fuel (SAF) nécessaires à la décarbonation du transport aérien, nécessite de stabiliser ce secteur dès maintenant plutôt que d'envisager sa croissance en créant de nouvelles infrastructures aéroportuaires. R. Walter, Ingénieur P.S. Il serait plus que temps que les élus au pouvoir, qui ne sont pas élus de droit divin mais ont été élus pour représenter leur population, écoutent les avis raisonnés de cette dernière et cessent de se comporter en élus incompétents.
297	Réponse		2026-08-18 16:32:17	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation régulière de la contribution du secteur aérien au réchauffement climatique . Vous préconisez, en conséquence, un plafonnement du nombre de mouvements d'avions sans attendre les solutions alternatives qui ne seront pas en mesure de répondre à l'ensemble des besoins. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
298	Contribution	**Projet d'extension de Beauvais**	2026-08-18 16:43:31			Nous subissons des chaleurs torrides de plus en plus fréquentes impactant notre santé, l'environnement et générant des incendies sur des milliers d'hectares, réchauffement climatique dû à l'augmentation des gaz à effet de serre (GES). L'extension des aéroports dont celui de Beauvais pour une augmentation du trafic n'est pas compatible avec la réduction des gaz à effet de serre, disposition affirmée par le Haut Conseil pour le Climat, aujourd'hui il s'agit de réduire les GES, préservons notre avenir et celui de nos enfants NON A L'EXTENSION de BEAUVAIS

298	Réponse		2026-08-18 16:43:02	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation régulière de la contribution du secteur aérien au réchauffement climatique par les émissions de Gaz à effet de serre . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
299	Contribution	**NON !**	2026-08-18 20:26:00			NON
299	Réponse		2026-08-18 16:47:18	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
299	Réponse		2026-09-15 14:25:39	CE		Correction faite; adresse mail enlevée
300	Contribution	**avis défavorable**	2026-08-18 16:54:40			Je suis formellement opposé à l'extension de l aéroport, s'en soutien aux riverain·es qui vont subir la pollution sonore et atmosphérique de l'augmentation du trafic aérien qui va en découler. Cette augmentation va également contribuer à l'accentuation du réchauffement climatique.
300	Réponse		2026-08-18 16:53:53	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences sonores et en termes de pollution pour les riverains, aisni qu'en raison de la contribution au réchauffement climatique par les émissions de Gaz à effet de serre . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
301	Contribution	**non à l'extension des aéroports**	2026-08-18 17:00:02			habitante de l'oise, je suis de + en + gênée par le passage des avions (Beauvais)
301	Réponse		2026-08-18 16:59:32	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de la gêne croissante ocasionnée par le survol des avions . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
302	Contribution	**Contre le projet de soi-disant "modernisation" de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-18 17:07:45			Les changements climatiques dont l'été 2026 donne un aperçu effrayant exigent une réduction drastique du trafic aérien, pas l'inverse !
302	Réponse		2026-08-18 17:04:55	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du constat des incidences du réchauffement climatique constatées cet été. Vous concluez sur la nécessité d'envisager une diminution du trafic aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
303	Contribution	**Contre ce projet à Bauvais**	2026-08-18 17:11:36			Je ne cautionne pas ce projet. L'avion est un grand énergivore de carburant et son empreinte carbone est considérable à l'heure où nous commençons à peine à être victimes des aléas climatiques. Par conséquent il est nécessaire que l'ensemble des acteurs concernés se dirigent vers les projets accès sur des modes de déplacement tels que le train.
303	Réponse		2026-08-18 17:10:57	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'empreinte carbone de l'activité de transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
304	Contribution	**NON à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-18 17:22:12			non à ce projet d'extension : le haut conseil pour le climat s'y oppose avec raison, pourquoi l'ignorer ? l'avion "vert" n'existe pas et n'existera pas avant longtemps, les biocarburants sont un leurre, la solution est le plafonnement des vols ! Entre pollution et nuisances sonores, où est le respect de la santé des riverains ?
304	Réponse		2026-08-18 17:21:42	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'absence de prise en compte des recommandations du Haut Conseil pour le climat consistant à refuser toutes augmentation du transport aérien. Vous pointez également l'absence de solution alternative au carburant émetteur de GES . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
305	Contribution	**objectifs et résultats**	2026-08-18 17:37:34			J'habite le Loiret ; nous avons un exemple de création d'aéroport soit disant international sur la commune de Saint-Denis de l'hotel qui semble plutot un fiasco porté par la plupart des ; élus démantèlement d'une ferme création d'une ligne subventionnée maintenue par entetement puis abandonnée.Le contribuables doivent dire merci? As t-on pesé pour tous ces projets mirifiques aspects négatifs?
305	Réponse		2026-08-18 17:29:48	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous citez l'exemple d'un projet d'aéroport dans le Loiret qui n'a pas trouvé son public, ni fonctionné. L'exemple que vous citez semble totalement différent de l'aéroport de Beauvais Paris qui a connu un développementparticulièrement important ces 10 dernières années, porté par la création de lignes dans différentes destinations de l'Europe par les compagnies Ryaner et Wizz Air
306	Contribution	**Face à la crise climatique, l'agrandissement des aéroports français est irresponsable.**	2026-08-18 18:07:14			Il n'existe pas encore de propositions réalistes pour une aviation bas carbone. Tant que les plans de décarbonation resteront fantaisistes (doubler la production d'huile végétale mondiale, ou accaparer 3/4 de l'électricité européenne pour des e-fuels) il faut organiser la diminution du traffic aérien, pas son augmentation. Voler est un luxe dont il est facile de se passer et qu'il est difficile de décarboner. Économiquement, il n'est pas censé de faire des investissements qui vont à rebours de la feuille de route nationale de décarbonation et risquent de devenir des actifs échoués.
306	Réponse		2026-08-18 18:06:08	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous rappelez la nécessité d'envisager une réduction du trafic aérien, en raison de l'absence de solution alternative bas carbone pour faire voler les avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

307	Contribution	**TOUT VA BIEN**	2026-08-18 18:12:29			TOUT VA BIEN ont dit les experts de Bellova !!! pas de risque sanitaire nouveau . "les fonds de pollution restent superieurs aux recommandations de l'OMS" mais TOUT VA BIEN "risque d'accroitre les concentrations en NO2" mais TOUT VA BIEN les plaintes des riverains : maladies respiratoires chroniques , sommeils perturbés, stress, bruits...mais TOUT VA BIEN la sécheresse, les incendies TOUT VA BIEN continuons à augmenter le trafic aérien tant que L'argent rentre TOUT VA BIEN l'interet général on ne sait plus ce que cela signifie pour Bellova avec le soutien de certains élus
307	Réponse		2026-08-18 18:11:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous attirez notre attention sur les incidences négatives du projet en matière d'environnement et de risques sanitaires, peu ou mal pris en compte dans les études. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
308	Contribution	**Nuisances, exploitation, santé, pollution…**	2026-08-18 18:23:01			Les nombreux décollages et atterrissage empêchent de parler normalement lorsque nous sommes dehors. Cela réveille tôt et empêchent de dormir tôt. Les fenêtres ouvertes c'est insupportable. Il faut même augmenter le son de la télé si on veut suivre un programme correctement. Même fenêtres fermées. Les arbres et végétaux meurent les uns après les autres. Je n'ose imaginer ce qu'il en sera si l'augmentation du trafic a lieu. On nous parle d'écologie mais cela n'interpelle pas les dirigeants ! Les nuisances sont multiples et nombreuses ! Et l'impacte sur la santé, on en parle? Ne serait-ce que le manque de sommeil, mais aussi les canicules… la liste est longue ! Des avions qui ne respectent pas les couloirs voire les horaires… Il y a beaucoup à dire et c'est un dialogue de sourds et malentendants !!!! Je ne suis pas contre l'aéroport mais totalement contre son extension !
308	Réponse		2026-08-18 18:22:20	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts multiples de l'activité de transport aérien sur la santé, sur la biodiversité et sur l'environnement de façon générale. Vous citez, en particulier l'impact du bruit sur le sommeil et sur les conditions de vie et l'absence de respect des couloirs aériens. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
309	Contribution	**Contre agrandissement aéroport**	2026-08-18 18:50:06			Je refais une contribution, la première n étant pas apparue. Je suis contre ce projet d extension de l aéroport. Pour plusieurs raisons En premier pour les nuisances, le bruit des avions qui passent au dessus de nos têtes, ils volent très bas dans notre village Milly sur therain. Nous les avons principalement a l atterrissage juste au dessus de la maison mais aussi de l école et du centre aéré. Lorsqu ils passent toute conversation devient impossible. Même difficile d' entendre par exemple la télévision quand les fenêtres sont ouvertes. Et ils peuvent passer tous les 5 mn. Ensuite la pollution est bien présente. Du noir sur le fil à linge , les volets, la table du salon de jardin. Donc nous respirons des cochonneries sans s en rendre compte, cela va avoir un impact sur notre santé En second , il y a ce réchauffement climatique et toutes augmentations de transport aérien va encore accélérer ce réchauffement. Il faut prendre conscience qu il faut tous agir pour réduire l' impact sur notre climat Donc oui je suis plus que contre ce projet. Je souhaite même réduire le nombre de vol au départ de Beauvais pour revenir à un niveau acceptable
309	Réponse		2026-08-18 18:49:08	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts multiples de l'activité de transport aérien sur la santé, sur la biodiversité et sur l'environnement de façon générale. Vous citez, en particulier l'impact du bruit sur le sommeil et sur les conditions de vie. Vous soulignez, enfin, les incidences sur le réchauffement climatique. Vous demandez, en conclusion, un retour à un niveau acceptable de trafic et en aucun une quelconque augmentation. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; je me permets de vous signaler qu'une précédente contribution à votre nom datée du 29/06/2026 a bien été publiée. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
310	Contribution	**Extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-18 18:59:10			Soucieuse de l'avenir de la planète, ancienne enseignante et grand mère de 7 jeunes je m'inquiète de l'état de la planète que nous leur laisserons. Cessons de faciliter les vols et developpons les transports ferroviaires
310	Réponse		2026-08-18 18:55:55	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous nous faites part de vos inquiétudes concernant l'avenir de la planète pour vos petits enfants. Vous concluez à propos de l'intérêt de privilégier les transports en train et de réduire les trajets en avion. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
311	Contribution	**Opposition à l'augmentation du trafic aérien - Laversines**	2026-08-18 19:17:18			Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur, En tant que résidents de la commune de Laversines, nous souhaitons exprimer notre vive inquiétude et notre opposition ferme au projet d'extension des infrastructures de l'aéroport de Paris-Beauvais présenté par le groupement Bellova. Laversines subit déjà quotidiennement un impact sonore et environnemental lourd en raison de sa position géographique sous les trajectoires de vol. L'augmentation programmée du trafic à 45 000 mouvements annuels (soit une hausse d'environ 14 %) va rendre notre cadre de vie insoutenable. Je souhaite attirer votre attention sur les points critiques suivants : -Saturation sonore et impact sur la santé : Les nuisances actuelles altèrent déjà le bien-être de notre famille. Au vu des températures élevées, fenêtres et baies vitrées sont ouvertes, y compris les nuits, le ballet incessant d'avions est impressionnant et prejudiciable. Multiplier les vols, c'est multiplier les pics de pollution sonore. L'étude d'impact sous-estime l'effet cumulé de ces passages répétés sur la santé mentale et cardiovasculaire des habitants. - Dépréciation immobilière et environnementale : Notre commune rurale perd de son attractivité et nos biens immobiliers subissent une décote à cause du couloir aérien. Le développement économique de l'aéroport ne doit pas se faire au détriment de la valeur de nos patrimoines et de notre environnement local. Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à ce témoignage, qui reflète l'exaspération légitime des riverains. Veuillez agréer, Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée. M et Mme Quinot Guillaume 41 rue du Fay - 60510 Laversines ----------
311	Réponse		2026-08-18 19:13:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet justifiée par 3 éléments distincts : 1 la nécessité de plafonner le nombre de mouvements à un nombre inféreurà 45 000/an. 2 Les impacts de l'activité de l'aéroport en matière de santé publique, notamment en raison du bruit. 3 les incidences de l'aéroport sur la déprérciation immobilière de votre patrimoine. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
312	Contribution	**Marre des avions**	2026-08-18 19:42:52			Tous les jours on nous parle du climat, du réchauffement . Tous les jours on nous culpabilise de ne rien faire, de rouler avec nos bagnoles. Comment expliquer qu'on puisse favoriser le transport aérien et laisser s'agrandir un aéroport ? C'est tout à fait inacceptable et honteux. STOP aux avions.
312	Réponse		2026-08-18 19:22:48	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet justifiée par les impacts du transport aérien sur le réchauffement climatique insuffisamment pris en compte, par rapport à d'autres activités, telles que les délacements en voitures. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
313	Contribution	**Toujours pareil**	2026-08-18 19:51:53			Bonjour, ce ne sont pas ceux qui vivent à côté qui sont à l'origine de ces grands projets désastreux...tout comme les antennes relais ,éoliennes, etc...
313	Réponse		2026-08-18 19:51:26	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous soulignez le fait que les initiateurs de projets, tels que celui-ci ne sont pas souvent (ou forcément) riverains. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

314	Contribution	**Non aux pollutions supplémentaires**	2026-08-18 20:01:24			Arrêtez ce projet !, vous contribuez déjà suffisamment à l'atteinte de la vie de la nature et des humains et des menaces climatiques !! Cet été est déjà insupportable mais avec les avions qui passent de plus en plus près et très souvent sans toujours respecter les couloirs (Le Mont Saint Adrien) et horaires tôt et tard vous allez totalement asphyxier notre campagne. Cessez de brandir "l'étendard" des emplois comme bénéfices du développement, vous ne résoudrez pas le chômage mais culpabilisez la population qui est contre . Encore plus d'argent contre Moins de "vie" c'est çà la réalité. Alors NON
314	Réponse		2026-08-18 20:00:51	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts sanitaires et en matière d'environnement (non respect des couloirs aériens, survols tarddifs en fin de journée). Vous nuancez, ensuite les retombées soci écoomiques en matière d'emplois qui ne contrebalancent pas les incidences sur la santé humaine. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
315	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de BEAUVAIS**	2026-08-18 20:15:48			En tant qu'habitante de Villers sur Thère, je veux exprimer ma désapprobation concernant le développement de l'aéroport de Tillé. J'habite à Villers sur Thère, le bruit des avions, perturbe la tranquillité des riverans, sans parler des nuisances écologiques. Lorsque je me promène au plan d'eau du Canada, je vois et j'entends les avions au-dessus de nous et ceux-ci volent très bas. Ces nuisances sonores et la pollution de l'air sont nocives pour la santé des habitants. Les intérêts de certains ne devraient pas passer au-dessus de la santé publique.
315	Réponse		2026-08-18 20:15:09	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts sanitaires et en particulier, en matière d'incidences sonores et de pollution de l'air. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
316	Contribution	**Une aberration écologique**	2026-08-18 20:27:01			Le transport aérien est incompatible avec l'Accord de Paris (rapport du GIEC). La canicule de cet été nous rappelle, une fois encore, qu'il est crucial de limiter les gaz à effet de serre. Stop à ces projets catastrophiques pour le climat !
316	Réponse		2026-08-18 20:25:31	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de son incompatibilité avec les accords de Paris, en raison, notamment des émissions de carbone dans l'atmosphère et de ses contributions au réchauffement climatique J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
317	Contribution	**NON, au PROJET d'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT BEAUVAIS TILLE**	2026-08-18 20:36:42			Le trafic aérien sur le HAMEAU de HOUSSOY LE FARCY (TROISSEREUX) a déjà un impact de 35 % - c'est de trop -j'ai alerté le service environnement de l'aéroport de Beauvais Tillé concernant le survol à basse altitude et à forte fréquence du hameau de HOUSSOY LE FARCY par des avions en phase de décollage. L'exploitant de l'aéroport m'a répondu que les aéronefs disposaient de l'autorisation de survoler HOUSSOY et que bien qu'il ne s'agisse pas de la trajectoire nominale officielle, ces vols étaient réguliers et autorisés. Je conteste formellement la légitimité de cet argumentaire pour les motifs suivants : caractère systématique du détournement. Si les dispensations de guidage et les écarts par rapport à la trajectoire nominale sont admissibles lorsqu'ils sont dictés par des impératifs exceptionnels de sécurité ou de météo, ils ne sauraient devenir une méthode de gestion courante. Le survol de notre hameau est devenu quotidien, s'apparentant à la création d'un nouveau couloir de vol permanent sans aucune procédure de concertation ni étude d'impact préalable. Manquement aux procédures de moindre bruit : en autorisant ou en incitant les pilotes à couper prématurément leur trajectoire pour survoler HOUSSOY LE FARCY, sous les 2000 m les services du contrôle aérien violent l'obligation d'optimisation environnementale au détriment direct des populations locales. ALORS NON A L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT, car actuellement, rien n'est respecté pour les riverains, contrairement à ce qui est dit.
317	Réponse		2026-08-18 20:35:55	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'absence de respect des couloirs aériens et de l'emprunt très fréquent d'un couloir de substitution au dessus des hameaux de La Houssoy et deLe Farcy, alors que l'emprunt de ce couloir devrait consituer un itinéraire tout à fait occasionnel. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
318	Contribution	**Un projet irresponsable !**	2026-08-18 20:52:57			Améliorer le confort des passagers et sécuriser leur transit par Beauvais-Tillé pourquoi pas, mais organiser le développement de l'aéroport avec la création d'un taxiway c'est NON, je m'oppose à l'octroi de ce permis de construire. Un taxiway et plus d'avions basés, c'est la porte ouverte, sans contrôle des élus, à plus de trafic et plus de production de gaz à effet de serre. L'été caniculaire que nous vivons est la démonstration qu'il est temps que le Beauvaisis contribue à mettre en œuvre des activités limitant les émissions de CO2 non indispensables!... Nos élus ont fait le choix inverse ! En grande majorité les vols low cost ne sont pas des trajets indispensables, mais ils attirent une clientèle qui bénéficie d'un prix très attractif pour faire un déplacement qu'ils n'auraient pas fait sans ce prix, ou qu'il auraient fait avec d'autres moyens moins polluants ou en payant les taxes sur les carburants du transport routier, ce qui n'est pas le cas pour le kérosène des avions... Le trafic aérien est un des grands contributeurs au réchauffement climatique et ce projet de faire de Beauvais un des grands aéroports de Paris est un projet irresponsable dont pâtirons nos enfants ! Comment cette contrainte sera-t-elle prise en compte dans le projet ?
318	Réponse		2026-08-18 20:52:03	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de la forte contribution du transport aérien aux émissions de carbone et de GES qui sont à l'origine du réchauffement climatique. Vous exprimez votre accord pour les équipements contribuant à l'amélioration de l'accueil des passagers, mais faites part de votre opposition aux équipements (tels que le taxiway) qui contribueront à faciliter l'augmentation du nombre de mouvements d'avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
319	Contribution	**Non a cette extension**	2026-08-18 21:03:30			Non a ce projet d'extension Cet aéroport est spécialisé en lignes low cost qui ne respectent déjà pas les altitudes de vol pour économiser trois francs six sous. Augmenter le trafic générerait encore plus de nuisances sonores et une pollution accrue Il faudrait au contraire diminuer le trafic existant et faire réellement respecter les altitudes de vol et frapper au porte feuille les compagnies actuelles qui font en plus courir un grand danger aux passagers en volant bas,en sous régime et avec des quantités de carburant ne respectant pas les normes de sécurité
319	Réponse		2026-08-18 21:02:25	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'absence de respect actuel des trajectoires et hauteurs de vol par les pilotes. Une augmentation du nombre de mouvements engendrerait, selon vous une augmentaion des pollutions sonores et une dégradation de la qualité de l'air, aux dépends des riverains. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
320	Contribution	**Respect des habitants**	2026-08-22 13:43:20			Les personnes ayant acheté leur résidence principale proche de l'aéroport l'ont fait en tout état de cause ; et cela était normal jusqu'à présent. Là où un problème se pose, c'est que le trafic aérien a quasiment doublé ! Non seulement cela multiplie les nuisances sonores (impossible en été de profiter tranquillement du calme de son jardin) mais en plus cela aggrave fortement les retombées en termes de pollution (ce que plusieurs personnes ont pu constater ne serait-ce que dans leur piscine ou sur leurs plantes). Dans cette situation qui est déjà d'un tout autre niveau qu'il y a quelques années, vouloir augmenter ENCORE le trafic est impensable. Cela serait un affront clair et direct aux habitants des kilomètres alentours dans un manque de respect total.

320	Réponse		2026-08-22 13:41:18	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation du nombre de mouvements qui engendrerait une augmentaion des pollutions sonores et une dégradation de la qualité de l'air, aux dépens des riverains. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
321	Contribution	**NON à l'extension du site et NON à l'augmentation des vols**	2026-08-22 14:03:44			Je dis non à ce projet qui fait souffrir les habitants de nos communes. Des vols hors couloirs au décollage au quotidien et en forte augmentation. Des nuisances sonores au quotidien qui nous empêchent de vivre et surtout l'exposition à la pollution. De plus, la proximité d'un aéroport entraîne généralement une décote importante des biens immobiliers, estimée entre 15 % et 30 % selon l'exposition aux nuisances sonores, les couloirs de survol et l'appartenance à un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), malgré des prix d'achat initiaux plus attractifs. Des signalements sur le site aérovision avec toujours les mêmes réponses. Ci-joint 2 exemples de leurs réponses : - Le vol RYR95KE a été "sorti" de sa trajectoire standard (SID) sur demande et instruction du contrôleur (service de la navigation aérienne) et ce pour des raisons de sécurité et de séparation des vols. - Ce vol en phase d'atterrissage a effectué une "remise de gaz" suite a une approche non stabilisée. Il s'agit d'une manoeuvre à l'initiative du pilote pour des raisons évidentes de sécurité
321	Réponse		2026-08-22 14:02:40	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation du nombre de mouvements et de l'absence de respect des coulors aériens qui engendrent une augmentaion des pollutions sonores, une dégradation de la qualité de l'air, une augmentation de la pollution et une dépréciation des biens immobiliers aux dépends des riverains. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
322	Contribution	**Non aux extensions d'aéroports**	2026-08-22 14:09:26			Tout le monde sait maintenant que l'avion contribue grandement au dérèglement climatique ! L'heure est à la réduction de l'aviation certainement pas à son extension Stop aux irresponsabilités
322	Réponse		2026-08-22 14:08:54	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation du nombre de mouvements et des incidences sur le dérèglement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
323	Contribution	**Facteur d'émissions carbone + Distance des vols - Suite**	2026-08-22 20:26:00		20260819_134229-distance-moyenne pdf.pdf	Bonjour, Merci pour la réponse de Bellova. Néanmoins, celle-ci ne me parait pas répondre en totalité à mes questions. 1. Tout d'abord, sur la distance de vol, l'analyse des données disponibles dans les publications "Les émissions gazeuses liées au trafic aérien" (données en PJ) de la DGAC démontre que la distance moyenne des vols au départ et à l'arrivée de Paris-Beauvais a toujours évolué à la hausse depuis les années 2000, en forte relation avec la hausse du trafic : - environ 850 km en 2000 - env. 1 000 km en 2005 - env. 1 100 km en 2010 - env. 1 270 km en 2015 - env. 1 355 km en 2018 - env. 1 385 km en 2020 - depuis 2020, un légère chute jusque 1 341 km en 2022 en lien avec la crise du COVID, mais en reprise à la hausse en 2023 avec 1 346 km. Pour 2024 et 2025 la DGAC n'a pas publié de données, mais l'observatoire Emissions carbone BVA permet d'estimer une distance moyenne de 1 435 km pour les mouvements depuis le début de l'année 2026, soit une hausse de 6% par rapport à la dernière valeur mise à disposition par la DGAC. De plus, dès janvier 2026, le Financial Time rapporte que Ryanair (principal opérateur de votre plateforme) entend conduite une réorientation de sa politique commerciale au profit des pays pratiquant une réduction des taxes aéroportuaires et environnementale (ce qui, au passage, en dit long sur la considération que porte cette compagnie pour l'application de toute politique environnementale réellement ambitieuse ...) https://www.ft.com/content/5fec5349-defb-4c3a-9362-bed4661ba7ea Cette réorientation a bien été mise en application, en favorisant notamment la desserte du Maghred (Maroc) et de l'Europe Orientale comme le relève d'ailleurs différentes publications (https://www.aviationoutlook.com/p/ryanair-route-analysis-report ; https://www.air-journal.fr/2026-08-09-ryanair-au-maroc-un-programme-hivernal-record-pour-relier-le-royaume-a-14-pays-europeens-5276824.html ; https://www.lechotouristique.com/article/pour-lhiver-ryanair-deploie-un-programme-record-et-accelere-en-europe-de-lest ; https://partir.ouest-france.fr/magazine/moins-deurope-plus-de-maroc-la-nouvelle-orientationd-e-ryanair/) En conséquence, cela invalide clairement votre affirmation comme quoi "Aucune tendance différente ne se dégage sur ce sujet à date dans la politique de développement des compagnies fréquentant la plateforme". 2. Vous indiquiez dans votre réponse que "L'ensemble des données utilisé pour le calcul sont déjà disponibles publiquement sur le site de l'OACI et des compagnies aériennes concernées". Cependant, ce n'est pas parce que des données sont publiques que cela dispense de les intégrer explicitement dans le mémoire afin de le mettre à disposition de façon transparente au lecteur, et de plus d'en présenter l'usage et la méthodologie qu'il en est faite. Par exemple : - quelle est la distance entre les aéroports (est-ce la distance orthométrique, la distance orthométrique +5% pour prendre en compte les approches, ou des distances représentatives ?) - quelle est la ventilation retenue entre ces différentes distances permettant de calculer une distance moyenne représentative de l'activité de l'aéroport pour les deux scénarii ? Il est en de même avec les consommations des avions : bien que ces valeurs soient disponibles sur le site de l'OACI, rien ne permet au lecteur de savoir quelles sont les données utilisées pour l'évaluation, ni comment elles sont utilisées. Je maintiens de plus que l'évaluation ne présente aucunement la méthodologie permettant le calcul des émissions de GES des avions. Ainsi, je réitère ici mes demandes, à savoir que le Maitre d'ouvrage intègre dans son évaluation : - une description de la méthodologie de calcul retenue pour les avions - les données retenues - une justification de la distance moyenne retenues pour les deux scénarii au regard des historiques et annonces des compagnies disponibles Merci
323	Réponse		2026-08-22 14:42:07	CE		Bonjour, Je vous remervcie pour cette contribution par laquelle vous analysez et commentez les données disponibles en matière de calcul des distances moyennes parcourues par las avions au départ et à l'arrivée à l'aéroport de Beauvais, les consommations moyennes par avion, ainsi que les émissions moyennes de Gaz à Effet de Serre (GES). Vous analysez, notamment les données provenant du site de l'OACI. Pour l'ensemble de ces données, vous demandez à l'exploitant de préciser quelles sont les utilisations de ces données dans les études et la méthodologie utilisée pour le calcul des moyennes. Je laisse l'exploitant BELLOVA vous répondre sur ces différents points. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
323	Réponse		2026-08-24 15:57:22	Pétitionnaire		Bonjour, Le trafic de l'Aéroport de Paris-Beauvais est considéré comme suffisamment mature pour que les hypothèses de trafic prises en compte et déjà explicitées soient considérées comme réalistes et cohérentes.

324	Contribution	**Projet de raccordement de l'aéroport à l'A16 et prise en compte des projets connexes - Suite suite**	2026-08-22 20:26:00			Bonjour, Je me permets de revenir sur cette contribution, car la nouvelle réponse de Bellova me semble apporter un élément important qui mérite, à mon sens, d'être relevé dans le cadre de la consultation. Bellova précise désormais que « les études diligentées par l'UTD viennent d'être relancées, en intégrant les données d'entrée de l'étude trafic du DDAE ». Cette réponse confirme donc que : - une étude portant sur l'évolution et la fluidification de la desserte de l'aéroport est bien engagée ; - plusieurs scénarios d'aménagement avaient déjà été identifiés, dont notamment la création d'un échangeur sur l'A16 ; - des échanges avaient eu lieu dès le premier semestre 2026 pour intégrer les données de trafic de Bellova et organiser le financement de ces études ; - et surtout, Bellova indique qu'elle sera associée aux différents jalons de cette étude, laquelle utilise désormais les données d'entrée du DDAE. La question soulevée dans ma contribution reste donc entière : comment l'étude d'impact peut-elle retenir un scénario de desserte routière précis sans examiner les évolutions de desserte qui étaient déjà identifiées et faisaient l'objet d'une démarche engagée parallèlement à son élaboration ? Je ne demande évidemment pas que les résultats d'une étude qui n'est pas encore achevée soient intégrés a posteriori au DDAE. La réponse de Bellova me semble d'ailleurs particulièrement importante sur ce point : elle indique que l'étude UTD est désormais alimentée par les données de trafic du DDAE, alors que l'étude d'impact n'a, pour sa part, pas intégré cette réflexion comme scénario ou variante de desserte. Il me semblerait donc utile que ce point soit explicitement identifié dans la synthèse de la consultation et qu'une réponse soit apportée sur l'articulation entre le scénario de desserte retenu dans le DDAE, l'étude de trafic de Bellova et l'étude de desserte désormais conduite par l'UTD/Conseil départemental. J'insiste sur ces éléments, qui me paraît dépasser la seule question de la future bretelle A16, afin qu'ils ne soient pas perdus parmi les nombreuses contributions de la consultation.
324	Réponse		2026-08-22 15:05:21	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous revenez sur les scénarios de desserte de l'aéroport et sur la prise en compte du projet d'un raccordement plus direct à l'A16, non pris en compte dans l'étude d'évaluation environnementale actuelle. Votre principale question à propos d'un raccordement direct à l'A16 porte sur le fait que l existence de cette reflexion et les differents scenarios envisages ne soient pas pris en compte dans l appreciation du perimetre des hypotheses et des variantes de l evaluation environnementale du projet. Vous demandez, en conclusion que ce point soit explicitement identifié dans la synthèse de la consultation et qu'une réponse soit apportée sur l'articulation entre le scénario de desserte retenu dans le DDAE, l'étude de trafic de Bellova et l'étude de desserte désormais conduite par l'UTD/Conseil départemental. Je laisse l'exploitant BELLOVA vous répondre directement sur ces différents points. De mon côté, j'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
324	Réponse		2026-08-24 15:52:37	Pétitionnaire		Bonjour, La réalisation d'un modèle de trafic pour projeter des études et définir des impacts à intégrer dans un DDAE requierent beaucoup plus de données que celles dont nous disposions en 2024 et 2025. Elles ne sont guère plus avancées à ce jour. Les études de l'UTD doivent se poursuivre pour en définir les tronçons à comparer en terme de trafic et d'impacts associés.
325	Contribution	**Nuisance**	2026-08-22 15:15:25			Quand dort -on ?
325	Réponse		2026-08-22 15:14:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous nous interrogez à propos des incidences du trafic des avions en matière de bruit nocturne et des incidences sur le sommeil des riverains. Vous demandez indirectement, les mesures et perspectives envisagées pour réduire et limiter ces incidences sonores. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
326	Contribution	**Avis défavorable**	2026-08-23 13:03:31			Le Haut Conseil pour le climat préconise de stopper toutes extensions d'aéroport, tout comme toutes nouvelles extractions minières afin de limiter le dérèglement climatique. Ces projets d'extensions datent et ne sont plus adaptés aux conditions climatiques actuelles. De plus, cela contribue à l'artificialisation des sols, qui doit être limitée.
326	Réponse		2026-08-23 13:02:43	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du non respect des recommandations du Haut Conseil pour le Climat consistant à refuser toute extension des installations aéroportuaires contribuant au dérèglement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
327	Contribution	**Formellement opposée au projet d'extension de l'aeroport**	2026-08-23 13:13:58			Les épisodes caniculaires de cet été 2026 sont la preuve du réchauffement climatique avec ses effets dévastateurs : sécheresse feux de forêts tempête etc . Nous savons que le dérèglement du climat est principalement dû à l'activité humaine et il est crucial de maîtriser les gaz à effet de serre. l'avion est le moyen de transport le plus polluant une augmentation des vols conjuguée aux effets induits : (circulation de véhicules automobiles, serait catastrophique à tous les niveaux, (gaz à effet de serre, santé nuisance sonore, etc etc) Comment nos élus ont pu être favorables à un tel projet ? Nous vivons sur la même planète non ! Que devons nous penser ?
327	Réponse		2026-08-23 13:11:34	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences des transports aériens sur le réchauffement climatique, sur les émissions de Gaz à effet de Serre et sur la santé humaine (Nuisances sonores, pollution de l'air) . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
328	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais Tillé**	2026-08-23 13:24:22			L'aéroport existe et il tourne déjà bien. Je me souviens des rares vols que nous allions voir atterrir avec mon fils de 3 ans il y a 35 ans sur la route de St Just. Il ne fallait pas rater l'heure. Maintenant on les voit décoller continuellement. Il existe et nous n'y pouvons pas grand chose mais peut-être pouvons-nous empêcher son extension dans une période de réchauffement climatique, d'augmentation des gaz à effet de serre. Quand je vois les avions virer de bord dans l'axe de ma rue (quartier des fleurs à Beauvais) je vois très clairement que ce qu'ils rejettent dans l'air n'est pas bon pour notre santé et celle de nos enfants. Et que leurs propriétaires ne payent même pas de taxe sur ce kérosène polluant pour le plus grand profit de compagnies low cost championnes de l'optimisation fiscale et de l'exploitation de leurs salariés. Certaines des destinations desservies pourraient être largement accessibles en train (peu polluants) mais les trains sont plus chers du fait qu'ils payent, eux , des redevances et qu'on a fait le choix de l'avion. Pour les longs trajets, cela s'explique mais pas pour les petits. Je suis donc opposé à l'extension de cet aéroport pour ces différentes raisons. Qu'il reste tel qu'il est et les compagnies low cost ne feront pas faillite et les emplois ne seront pas supprimés . Si les élus veulent notre avis, rien ne les empêche de nous consulter en direct par la voix des urnes. Cordialement. Porcher Pierre Antoine
328	Réponse		2026-08-23 13:23:29	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences des transports aériens sur le réchauffement climatique, sur les émissions de Gaz à effet de Serre et sur la santé humaine (pollution de l'air). Vous préconisez, en conséqeunce de refuser toute augmentation du trafic sur l'aéroport de Beauvais et de privilégier le train pour les petits trajets . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
329	Contribution	**arrêtons ces conneries**	2026-08-23 13:31:53			Je pense que tous les arguments contre cette extension sont connues et sont largement à prioriser sur les arguments soit disant économiques ... J'aimerai continuer à regarder le ciel sans trace
329	Réponse		2026-08-23 13:31:02	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet sur la base des arguments connus et plus imortants que ceux en faveur du développement de l'aéroport . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

330	Contribution	**Nuisances sonores de l'aéroport**	2026-08-23 13:44:51			La présence d'avions étant de plus en plus fréquente nous constatons une hausse des nuisances sonores qui affectent notre qualité de vie (nuisances sonores qui perturbent le sommeil des adultes mais d'autant plus des enfants, augmentation du bruit au sein de l'habitat (hausse conséquente du volume de la télévision, des conversations téléphoniques doivent être suspendus durant le passage d'avions, pleurs d'enfants qui se plaignent de maux d'oreilles dues aux bruits…). Les couloirs n'ayant pas été revus depuis quelques année le plan d'aide à l'isolation n'a pas évolué en conséquence, d'autant plus qu'avec le réchauffement climatique l'aération des pièces devient problématique (bruits intempestifs en soirée et la nuit, matin de bonne heure, pollution, odeurs nauséabondes parfois irrespirables qui obligent à fermer toutes les ouvertures. De plus la circulation dans la ville devient très compliquée (touriste qui cherchent une place anarchique qui avancent et s'arrêtent n'importe où (pleine rue, trottoirs, ronds points, cela devient dangereux certains sont même agressifs…). Les moteurs des véhicules tournent pendant des heures en attente de récupération de passagers à l'heure ou la planète brûle, cela devient un non sens écologique).
330	Réponse		2026-08-23 13:43:59	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences sonores des avions et des perturbations dans la commune de TILLE causées par les usagers de l'aéroport Vous estimez les aides à l'isolation et l'insonorisation insuffisantes. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
331	Contribution	**Ca suffit!**	2026-08-23 13:52:24			Toujours plus de bruit, toujours plus de surfaces artificialisées, toujours plus de kérosène brûlé, toujours plus de voyages, toujours, toujours, jusqu'à quand? Cela suffit! Et tant pis pour moi si je ne vois pas la 8ème merveille à l'autre bout du monde. Je me contenterai de la cathédrale à côté.
331	Réponse		2026-08-23 13:49:42	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences sonores des surfaces artificialisées et de la pollution toujours en augmentation. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
332	Contribution	**Une absurdité écologique**	2026-08-23 15:05:44			Quoiqu'on veuille nous prouver, l'agrandissement de l'aéroport est une aberration écologique, celui-ci va à l'encontre des accords de Paris et des études du GIEC. Les accords de Paris visent à réduire le réchauffement climatique avec en priorité la Stratégie Nationale Bas-Carbone. Quant au GIEC, il conclut que le transport aérien contribue fortement au changement climatique par ses émissions trop élevées de gaz à effet de serre. En augmentant le trafic aérien, vous bafouez les accords de Paris et les rapports du GIEC. Par l'augmentation du trafic, les nuisances sonores vont également augmenter alors qu'il est reconnu que celles-ci ont un impact sur la santé physique et mentale des personnes qui y sont exposées, d'autant plus que la période d'inactivité de vol n'est que de cinq heures ! Et après tout ça, on nous affirme que l'extension de l'aéroport sera sans danger…
332	Réponse		2026-08-23 14:59:45	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du non respect des recommandations du GIEC et es accords de Paris en matière d'émissions de GES. Vous soulignez les impacts sur la santé dus aux nuisances sonores. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
333	Contribution	**Objectifs de décarbonation des compagnies Ryanair et Wizz Air + questions SAF**	2026-08-24 20:26:00			Bonjour, _____ En synthèse, les éléments ci-dessous soulèvent une question centrale : alors que Bellova se prévaut de son accréditation ACA 4 et des trajectoires de décarbonation annoncées par les compagnies opérant à Paris-Beauvais, l'étude d'impact ne semble pas examiner les conditions concrètes permettant à ces trajectoires d'être effectivement réalisées, ni leurs conséquences potentielles sur les coûts d'exploitation, les tarifs et, in fine, les hypothèses de trafic retenues pour justifier 45 000 mouvements annuels. Cette question est d'autant plus importante que les deux principales compagnies opérant sur la plateforme identifient elles-mêmes, dans leurs rapports annuels, des risques significatifs concernant la disponibilité, le coût et le financement des SAF. Elle n'est par ailleurs pas nouvelle : ces problématiques avaient déjà été soulevées et documentées lors de la concertation de 2025 et avaient été identifiées par la CNDP comme devant trouver des réponses dans les études ultérieures. Les douees questions suivantes visent donc à demander à Bellova de préciser, de manière documentée, comment ces différents risques ont été pris en compte dans l'étude d'impact et dans la justification de la trajectoire de trafic du projet. _____Lorsqu'il s'agit d'aborder le sujet de la décarbonation, Bellova ne cesse de mettre en avant l'accréditation ACA 4, censé " ". A la lecture du référentiel ACA 4 (https://www.airportcarbonaccreditation.org/fr/a-propos-de/7-niveaux-daccreditation/niveau-4/), il s'avère que l'aéroport est ici en droit de ne pas prendre en compte les émissions des avions pour " ", et se limiter à ses scopes 1 & 2 qui ne représentent plus qu'au final 1% de l'ensemble des émissions générées par son activité. Cependant, le niveau ACA 4 exige tout de même l' *aligner leur ambition en matiere de gestion du carbone sur les objectifs climatiques mondiaux* , *Formuler un objectif absolu de reduction des emissions de carbone a long terme* . Ainsi, il apparaît ici évident que Bellova doit, dans le cadre de cette exigence ACA 4, être en mesure de démontrer la manière dont elle incite et accompagne les parties prenantes concernées, notamment les compagnies aériennes Ryanair et Wizz Air, dans leurs propres trajectoires de réduction. Ceux deux compagnies affichent en effet des objectifs important en terme d'intensité carbone (c'est-a-dire les émissions de GES par pax.km) : - Ryanair : réduction de l'intensité carbone de -27% en 2030 par rapport a 2023 (A8 g éq CO2/pax.km contre 65 g éq CO2/pax.km) - Wizz Air : réduction de l'intensité carbone de -25% en 2029 par rapport à 2019 (42,6 g éq CO2/pax.km contre 57,2 g g éq CO2/pax.km) Pour tenir ces objectifs, les deux compagnies compte en très grande partie sur le recours au SAF, avec un usage très important par rapport à l'objectif fixé par ReFuel UE (2% en 2025 et 6% en 2030) : - Ryanair : , % de taux d'incorporation en 2030, contribuant à % à l'objectif de réduction de leur intensité carbone - Wizz Air : % de taux d'incorporation en 2029, contribuant à % à l'objectif de réduction de leur intensité carbone De plus, ces compagnies compte également sur l'intiative Single European Sky qui vise à avoir des routes plus directes, et ainsi permettre des réduction de GES de l'ordre de 10% à 15% Tout ceci soulève plusieurs questions : 1. Tout d'abord, alors même que Bellova doit connaitre ces objectifs dans le cadre de l'exigence du niveau ACA 4, pourquoi ces objectifs ne sont pas discuté ou intégré dans l'évaluation des émissions de GES de l'étude d'impact ? 2. Les objectifs annoncés par Ryanair et Wizz Air impliquent des niveaux d'incorporation de SAF sensiblement supérieurs aux minima réglementaires ReFuel UE (2% entre 2025 et 2029, 6% en 2030). Or, le taux d'incorporation effectivement disponible sur une plateforme dépend notamment de la disponibilité des SAF, de leur chaîne d'approvisionnement et de leur distribution. Dans ces conditions, quelles dispositions concrètes Bellova prévoit-elle de mettre en œuvre pour permettre aux compagnies opérant à Paris-Beauvais d'atteindre leurs objectifs respectifs d'incorporation de SAF (en plus de l'objectif réglementaire), et notamment les niveaux annoncés par Ryanair (12,5%) et Wizz Air (10%) à l'horizon 2029-2030 ? 3. La publication d'octobre 2025 "ReFuelEU Aviation Annual Technical Report" de l'EASA projette, à partir des unité existante et des projets en cours, une capacité de production de SAF de 3,6 millions de tonnes en 2030 (scénario dit "réaliste" selon l'EASA). Ce volume de production devrait permettre de tenir, de peu, l'objectif ReFuel UE d'incoportation de 6%. Mais pour tenir leurs objectifs de 12,5% et 10%, cela signifie qu'à elles seules, Ryanair et Wizz Air devraient mobiliser environ 33% des volumes de SAF produit en Europe en 2030, alors même que ces compagnies ne représenterait que de l'ordre de 15% des émissions de GES et 21% des mouvements du trafic aérien en Europe et au départ de l'Europe à cette date. Par conséquent, toujours dans le cadre de l'exigence ACA 4, comment Bellova considère que ces compagnies pourront avoir un accès privilégié aux SAF par rapport aux compagnies traditionnelles qui elles aussi affiches des objectifs d'incoporation supérieure à ReFuel UE (par exemple 10% pour Air France-KLM, Iberia, Finnair, SAS, Vueling) ? 4. Et la même question se pose pour Bellova : comment la société compte t-elle faire pour favoriser l'approvisionnement de sa plateforme avec des carburéacteurs à forte incorporation en SAF, face notamment aux plateformes de CDG ou Orly, dont les moyens économiques ne sont en rien comparables. 5. Dans le cadre des SAF, l'aspect économique est essentiel à deux titres : - le coût des SAF sera toujours 3 à 10 fois plus cher d'un carburéacteur 100% fossiles (c'est structurel, juste l'amortissement des capacités de production impacte le coût de la tonne de SAF entre 600 et 1200 €/tonne, auquel s'ajoute les matières premières, le fonctionnement, la maintenance, le remboursement des prêts, l'assurance, les salaires, la valeur ajoutée, la certification, etc …), - de plus, ces SAF en quantités limités feront l'objet d'un compétition d'accès par les différentes compagnies pour tenir leur objectifs d'incoporation supérieur à ReFuel UE Par conséquent, comment Bellova considère que ces enjeux économiques n'impacteront pas le modèle économique du low cost, alors même que ce modèle reposes sur des marges faibles, une optimisation maximale des coûts fixes, et est très sensibles au à la hausse du prix du carburéacteurs qui pourrait, toutes choses égales par ailleurs, faire passer la part du carburant dans les coûts d'exploitation de l'ordre de 40 % à une proportion très significativement supérieure (60% à 80%). Dans ces conditions, comment l'étude d'impact intègre-t-elle l'incidence potentielle de l'augmentation du coût du carburéacteur et du SAF sur les coûts d'exploitation des compagnies, leur modèle économique, leur politique tarifaire et, in fine, sur les hypothèses de trafic retenues pour le projet ? 6. Les compagnies aériennes sont bien conscientes de ces risques, puisqu'elles les écrivent dans leurs rapports annuels. Par exemple, pour les rapport FY2025, il est possible de lire : - pour Ryanair : en page 45 on peut lire " " et " *Currently SAF availability represents a small percentage of the aviation industry s needs The cost of SAF depending on the feedstock and country of upli t can be up to four times the cost of normal jet kerosene There is a risk through prohibitive pricing or lack of availability that the Group cannot meet mandated SAF blending requirements The EU Taxonomy is classifying what sustainable activities are with the aim of directing finance towards them The EU Taxonomy has a narrower definition of OpEx KPI relative to the Group s definition of OpEx and as such does not capture all sustainable expenditure e g SAF spend Therefore the sector may find it difficult to attract funding for investments* et plus simplement et directement, en page 17 : - pour Wizz Air l'incertitude est encore plus marquée comme on peut le lire en page 228 : ***There can be no assurance that sufficient SAF will be available in the market for Ryanair to purchase or that the cost of SAF will not have a material adverse effect on Ryanair s financial results*** *Europe faces several challenges in scaling SAF supply up to meet its per cent regulatory mandate and climate goals due to the production capacity shortfall feedstock limitation and high production cost The HEFA production pathway which dominates today s SAF production depends on used cooking oil UCO and waste fats which are already in short supply Europe consumes far more UCO than it collects making future expansion difficult Synthetic SAF e fuels production is currently very limited in Europe and it remains a major challenge to meet the per cent sub mandate by and the per cent UK mandate from High production costs synthetic SAF is more expensive than bio based SAF and jet fuel limited renewable energy availability renewable electricity for hydrogen production and policy market uncertainty slow progress in projects due to low mandate, a lack of long term price signals and investment certainty* ou encore Et même en page 215 : *The urgency to accelerate SAF production aligns with Europe s demand, and closing this gap is essential for achieving our shared environmental goals Higher operational and upstream costs in the medium term due to the increase in minimum SAF blending volumes in aviation fuel Non compliance and continued dependence on fossil fuels could lead to penalties* De plus, l'ensemble des études émanant elles-mêmes, comme les études des scénarios qui devraient, a minima, être prises en considération par Bellova dans le cadre de l'exigence ACA 4 et de l'analyse des conditions de réalisation des trajectoires de décarbonation annoncées, et plus simplement de la viabilité du projet en terme de trafic à 45 000 mvts/an durant a minima la période de concession. A noter que dans le cas de Ryanair, la seule "réponse" apportée par la compagnie est la suivante : *Under both scenarios the Group may face increased fuel costs driven by higher CO pricing and SAF costs From a technology perspective it is assumed that under each scenario aviation engine manufacturers continue to make improvements which deliver fuel efficiencies as has been seen historically Airlines demand for these will continue regardless of the climate scenario as a way to reduce ongoing operational fuel cost* " Il ne s'agit ici en rien d'une démonstration, mais uniquement un hypothèse, relevant de la pétition de principe, à laquelle peut être opposé sans aucune argument l'hypothèse inverse. Comment Bellova se positionne face à cette hypothèse des plus discutable, et qui pourrait avoir une influence non négligeable sur la viabilité du projet ? Et alors même que cette hypothèse est présente dans le rapport annuel FY2025 de Ryanair, pourquoi, en conséquence de l'exigence ACA 4, Bellova n'a pas intégrer la discussion de cette hypothèse, structurante, dans son étude d'impact ? 7. En janvier 2026, l'IATA s'est de nouveau exprimé, jugeant " " les objectifs d'incorporation de carburant d'origine non fossile dans les réservoirs des avions de ligne tels que définis par l'Union européenne à l'horizon 203578. Willie Walsh, directeur général de l'IATA, allant même jusqu'à affirmer " [...] *hors d atteinte* " Et ". Ouest France rapportant même dans son article du 29 janvier 2026 que " ( ) *Nous sommes tres en retard j ai toujours pense que* cette question n'est pas nouvelle. Un article d'Air Journal intitulé " : " datant du 5 avril 2025 rapport les éléments suivants : " 2021 *Les compagnies craignent que le cout des carburants non fossiles SAF ne rende le voyage en avion inabordable pour le grand public l ambition europeenne etait hors d atteinte* 2050, *ATA l aerien pourrait revoluer son objectif de zero emission nette de carbone faute de SAF suffisant* *En les compagnies aeriennes se sont* 290 *engagees a atteindre la neutralite carbone d ici principalement par le biais d une transition progressive vers le carburant d aviation durable„ SAF Cependant des tensions sont apparues entre les compagnies aeriennes et les aeroports les* 84% *„constructeurs les regulateurs aeriens et les entreprises du secteur de l energie„ Nous ne voyons pas les autres jouer leur role En realite ils sont en retard et vont dans la mauvaise direction declare a l agence Reuters Willie Walsh directeur general de* 2050. *l IATA qui rassemble quelque compagnies aeriennes representant du trafic aerien mondial Selon lui les autres acteurs du transport aerien sont tous engages a condition que ce soit nous qui payons la facture Et c est tout simplement inacceptable Nous allons devoir reevaluer l engagement en faveur de l objectif zero net en car nous n obtenons tout simplement pas le soutien dont les compagnies aeriennes ont besoin a t il affirme Ce que je constate aujourd hui c est une inquietude croissante* Des lors, face à ces éléments qui *de la part des directeurs de compagnies aeriennes qui s inquietent de la pression croissante exercee sur l industrie avec des couts encore plus eleves que les estimations alarmantes que nous avons recues a t il ajoute Ces propos marquent un net changement* ont été tenement réalyés dans les médias, pourquoi Bellova n'a pas intégré ce risque dans son étude d'impact ? 8. Le SGPE, dans différentes publications, souligne la décorrélation entre la croissance du transport aérien et son impact environnemental, et alerte sur la nécessité de mettre *de ton dix mois seulement apres une reunion de l IATA lors de laquelle Willie Walsh avait decrit l objectif environnemental comme existentiel et non facultatif et salue un consensus fondamental dans le secteur de l aviation* à disposition du secteur du transport aérien les ressources en biomasse nécessaires à la production de SAF que "sous conditions" d'un "développement raisonnablement" et indique également la ". De plus, dès septembre 2024, le SGPE alerte sur la difficulté d'atteindre l'objectif ReFuel 2035 (comme l'EASA puis l'IATA le confirme par la suite). De nouveau, pourquoi ces éléments n'ont pas été analysée par Bellova dans l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne la viabilité économique du projet d'agrandissement, la viabilité du modèle économique du transport aérien low cost, et son exposition au risque de ne pas pouvoir tenir le niveau de 45 000 mvts/an ? 9. Une comparaison des trajectoires historiques et des objectifs annoncés par Ryanair et Wizz Air conduit à constater que pour tenir leurs objectifs 2030 et 2029, ces compagnies devraient repectivement multiplier à 8,5 et 2,5 leur efforts de décarbonation au cours des 4 et 3 ans à venir par rapport à leur efforts au cours de 10 dernières années. Sans compter que la compagnie Wizz Air, qui avaient présenté une trajectoire annuelle jusque 2019 et en réalité toujours en retard sur les objectifs de cette trajectoire. Or, depuis 2026 les compagnies aériennes étant pleinement soumis au marché des quotas carbone, comment Bellova a intégrer le risque d'une non atteinte des objectifs de décarbonation des compagnies, et donc le risque sur le modèle économique du low cost d'une augmentation des coûts des compagnies (et donc des billets) nécessaires à l'achat des quota carbone supplémentaire pour compenser le surplus des émissions de GES ? 10. En ce qui concerne l'intiative Single European Sky, l'analyse des distances de vols réelles par l'observatoire Emissions Carbone BVA indique que pour l'aéroport de Paris-Beauvais les distances réelles des vols sont principalement comprises entre 5% et 10% supérieures à la distance orthodromique (distance "à vol d'oiseau). Par conséquent, la réduction des émissions de 10% à 15% envisagée pour cette initiative n'est pas opérante pour l'aéroport de Paris-Beauvais. Comment Bellova, dans le cadre de l'exigence ACA 4, a intégrer dans son évaluation des émissions de GES et dans les objectifs de décarbonation des compagnies ? 11. Bellova indique en page 19 de la pièce C1 : "A noter que Ryanair a annoncé que son objectif de réduction des émissions de gaz à effets de serre à court terme à été validé par l'initiative Science Base Targets (SBTi)." Il serait important de préciser, juste à la suite de cette phrase, que la validation par la SBTi porte sur la conformité de l'objectif à sa méthodologie et à une trajectoire de réduction compatible avec les objectifs climatiques. De plus, cette validation porte sur la réduction de -27% de l'intensité carbone de la compagnie, et ne garanti en rien une réduction nette des émissions de GES de la compagnie, comme je l'ai démontré dans ma crontribution. œ . Elle ne constitue ainsi en rien une réponse aux questions posées précédemment, qui restent donc pleinement ouvertes et dans l'attente de réponse de la part de Bellova. 12. Enfin, je me permets ici d'exprimer mon étonnement de devoir de nouveau formuler, dans le cadre de la présente enquête, un certain nombre de questions qui avaient déjà été largement documentées et argumentées lors de la concertation de 2025. Comme j'ai pu le l'appeler lors de la réunion du 26 juin, ma contribution de 70 pages (et non 160 pages comme indiqué lors de la réunion publique, ce qui résultait d'une confusion de ma part) transmise en juillet 2025, abordait déjà une grande partie des sujets développés dans les présentes questions. Bellova ne pouvait donc ignorer ni l'existence de ces interrogations, ni les arguments et données sur lesquels elles reposaient. Leur absence de traitement dans l'étude d'impact actuelle appelle dès lors une explication. Cette situation est d'autant plus surprenante que ces éléments s'inscrivaient précisément dans les objectifs affichés de la concertation. Le Dossier du Maître d'Ouvrage indiquait explicitement en page 37 vouloir : " " ainsi que : " : [...] *Garantir la tracabilite et la sincerite de la demarche* " Bellova demandait par ailleurs explicitement aux participants : " *Retracer chaque suggestion question ou avis dans des comptes rendus publics pour s engager de la diversite des points de vue Ecouter et recueillir les avis Favoriser le remontee d idees innovantes sur l insertion paysagere la decarbonation energies renouvelables carburants alternatifs la gestion des eaux pluviales etc Formulez vos remarques de f acon argumentee C est la qualite et la diversite des arguments echanges non leur quantite qui permettent de faire progresser la reflexion tres argumentee Il nous parait neanmoins utile de faire mention une* " ou encore " ", " ( ) " ( ) " ( )

						réflexion. Elle semble progressivement avoir été ramenée à une conception beaucoup plus restrictive : puisqu'elle était volontaire, Bellova pourrait finalement considérer qu'elle était libre de ne retenir que les éléments allant dans le sens du projet. Une telle conception serait pourtant difficilement conciliable avec l'esprit même d'une démarche de concertation, volontaire ou non : écouter une contribution ne signifie évidemment pas être tenu d'en suivre les conclusions, mais cela implique à tout le moins d'en examiner le contenu et d'en rendre compte lorsqu'ils portent sur des enjeux substantiels du projet, d'autant plus lorsque celle-ci répond directement à la demande du maître d'ouvrage en étant "argumentée". C'est précisément ce qui semble faire défaut ici. La question n'est donc pas de savoir si Bellova devait partager les conclusions de ma contribution de 2025, mais pour quelle raison les questions, données et arguments qu'elle contenait (et dont certains sont aujourd'hui directement pertinents pour l'étude d'impact) n'ont pas été examinés, discutés ou intégrés au dossier, alors même qu'ils avaient été explicitement sollicités dans le cadre de la concertation. Au terme de ces différents éléments, il apparaît que la trajectoire de décarbonation mobilisée pour justifier l'évolution du trafic de l'aéroport de Paris-Beauvais repose très largement sur des hypothèses dont la faisabilité réelle n'est pas démontrée dans le dossier. **Conclusion** Les réductions d'émissions attendues des compagnies aériennes reposent notamment sur des facteurs extérieurs au projet lui-même : disponibilité future des SAF en quantité suffisante, capacité des compagnies à accéder à ces volumes dans un contexte de forte concurrence, évolution de leurs coûts de production et d'approvisionnement, mise en œuvre effective du Single European Sky, renouvellement accéléré des flottes ou encore maintien d'un modèle économique compatible avec l'augmentation des contraintes climatiques et réglementaires. , : , , ,

335	Réponse		2026-08-23 22:07:50	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances sonores et de la pollution émise par les avions . Vous soulignez également le fait que les deux principales compagnies aériennes concernées ont leur siège à l'étranger et ne paient pas plusieurs impots et taxes en France (impot sur les sociétés en particulier) J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
336	Contribution	**Nouveaux services, nouvelles prestations c'est à l'opposé des efforts de sobriété souhaitables !!!!!!**	2026-08-23 22:16:28			Nouveaux services, nouvelles prestations c'est à l'opposé des efforts de sobriété souhaitables !!!!!!
336	Réponse		2026-08-23 22:15:39	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nouveaux services et prestations prévues dans le projet contraires aux orientations visant à limiter le développement de l'activité de transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
337	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-24 09:28:25			A l'heure du changement climatique et suite à cet été caniculaire, comment ignorer l'impact du trafic aérien sur l'environnement (émissions de CO2, nuisances pour la biodiversité)? Il est temps de songer plutôt à le réduire.
337	Réponse		2026-08-24 09:27:42	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'inssufisante prise en compte des impacts du transport aérien sur l'environnement, notamment en matière d'émissions de CO2. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
338	Contribution	**Un grand non à ce projet**	2026-08-24 09:39:33			Je me rallie à tous les arguments déjà cités qui sont contre ce projet (nuisances diverses, pollution, biodiversité...). C'est un premier pas vers encore plus de mouvements quotidiens, ce qui n'est pas du tout acceptable vu la situation climatique de la planète. Qu'est-ce que vous n'avez pas compris dans les conséquences liées au réchauffement climatique ? L'argent semble être tout ce qui compte pour vous. Ca en est devenu une obsession. Les valeurs humaines sont en perdition. Tout n'est que notions d'argent, d'économie et de profit. Et même en suivant votre raisonnement de "croissance", en quoi est-ce plus profitable économiquement pour notre pays de faire voyager des gens à l'étranger ? Ils resteraient en France, ils dépenseraient en France ! Et là ça serait bien plus bénéfique pour tout le monde ! La France est si belle en plus. Ce projet n'est pas du tout dans l'intérêt général, bien au contraire.
338	Réponse		2026-08-24 09:38:53	CE		Bonjour, Je vous remercie de cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts sur le réchauffement climatique. Vous exprimez, ensuite, votre souhait de donner la priorité au toruisme en fFance, plutôt qu'à l'étranger. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
339	Contribution	**Augmentation des survols de Saint-Germain-la-Poterie – nuisances sonores, trajectoires aériennes et demande de plafonnement du trafic**	2026-08-24 09:57:58			Monsieur le Commissaire enquêteur, Je souhaite apporter une nouvelle fois mon témoignage concernant l'augmentation des survols d'avions que nous constatons depuis quelques années à Saint-Germain-la-Poterie, et plus particulièrement dans le secteur de la rue des Tuileries. Je connais très bien ce village. Mes parents y habitent depuis 1974, à environ 700 mètres de notre maison. Nous-mêmes avons emménagé au 3 rue des Tuileries en décembre 2021. Lorsque nous sommes arrivés, les avions ne faisaient pas partie de notre quotidien. Je n'avais pas souvenir de passages réguliers au-dessus de notre maison. Il pouvait éventuellement y avoir, de mémoire, quelques passages le dimanche soir, mais cela restait très occasionnel. Puis la situation a progressivement changé. Il y a environ deux ou trois ans, nous avons notamment remarqué un nombre inhabituellement important d'avions passant au-dessus de nous pendant un week-end de l'Ascension. Ces avions semblaient suivre une trajectoire vers le sud. Ce qui nous avait alors semblé exceptionnel est progressivement devenu beaucoup plus fréquent. Aujourd'hui, nous constatons plusieurs passages certains jours, et parfois plusieurs fois par jour, quasiment au-dessus de notre maison. Nous voyons très clairement les avions et, lorsqu'ils viennent de décoller de Beauvais-Tillé, le bruit est particulièrement important. Certains passages sont tellement bruyants que j'en éprouve parfois presque de la peur. Ce n'est donc plus pour nous le passage occasionnel d'un avion que l'on remarque quelques secondes. C'est devenu une nuisance répétée qui fait désormais partie de notre quotidien. Une évolution que je demande à voir objectivement vérifiée J'ai déjà signalé cette situation le 15 juillet 2026 par mail à l'aéroport, dans le cadre de cette consultation. Je souhaite aujourd'hui préciser et compléter ce témoignage. Je ne prétends pas, en tant que riverain, pouvoir déterminer si les trajectoires aériennes ont officiellement été modifiées, ni pour quelle raison. En revanche, je peux témoigner de ce que nous constatons depuis plusieurs années : le nombre de passages d'avions au-dessus de notre maison a très nettement augmenté. C'est pourquoi je demande que cette évolution soit vérifiée à partir des données objectives disponibles. Combien d'avions survolaient réellement Saint-Germain-la-Poterie il y a 5 ou 10 ans ? Combien la survolent aujourd'hui ? Les trajectoires suivies sont-elles les mêmes ? L'augmentation du trafic de Beauvais-Tillé explique-t-elle tout ou partie de cette évolution ? Ces questions me semblent essentielles avant d'autoriser une nouvelle augmentation importante du trafic. Une connaissance du village qui permet de constater l'évolution Le fait que mes parents vivent dans le village depuis 1974, puis que j'y sois moi-même installé depuis décembre 2021, me permet de constater que cette situation n'a pas toujours existé sous cette forme. Il ne s'agit donc pas pour moi de contester la présence historique de l'aéroport ou de prétendre qu'il n'y a jamais eu d'avions dans le ciel de Saint-Germain-la-Poterie. Mon observation est différente : la fréquence des survols a progressivement augmenté et les nuisances sonores sont aujourd'hui devenues beaucoup plus présentes dans notre quotidien. Cette évolution mérite, selon moi, d'être objectivement mesurée avant toute nouvelle augmentation du trafic. Un environnement naturel particulièrement sensible Cette question est d'autant plus importante que Saint-Germain-la-Poterie comprend une partie du site Natura 2000 « Massif forestier du Haut Bray de l'Oise » (FR2200372), en lisière duquel notre maison se situe. Notre maison se trouve par ailleurs dans une zone naturelle. Il me paraît donc indispensable que les conséquences du développement de l'aéroport soient examinées au-delà des seules abords immédiats de la plateforme. Les nuisances sonores doivent être évaluées dans les communes et secteurs qui subissent aujourd'hui davantage de survols, et l'impact environnemental doit également être pris en compte dans les secteurs naturels concernés. Je ne demande pas la fermeture de l'aéroport Je souhaite être très clair sur ce point : je ne demande pas la fermeture de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Je comprends son importance pour le territoire et son activité économique. En revanche, je considère que son développement doit être maîtrisé. Je soutiens donc le principe d'un plafonnement à 32 000 mouvements par an, afin que l'augmentation du trafic ne se poursuive pas sans limite. Il me semble qu'un tel plafond permettrait à l'aéroport de continuer à fonctionner tout en apportant une limite claire à l'augmentation des nuisances pour les riverains. Ma demande Je demande donc que soient étudiés et rendus publics : • l'évolution du nombre de survols de Saint-Germain-la-Poterie au cours des dernières années ; • les trajectoires effectivement suivies au-dessus de la commune ; • l'altitude des avions lors de ces survols ; • l'évolution du niveau et de la fréquence des nuisances sonores ; • le lien éventuel entre l'augmentation du trafic de l'aéroport et l'augmentation des survols constatée localement ; • l'impact de cette augmentation sur les espaces naturels et notamment sur le secteur Natura 2000 du Massif forestier du Haut Bray de l'Oise. Je demande également que toute augmentation future du trafic soit précédée d'une évaluation sérieuse de ses conséquences sur les populations aujourd'hui davantage exposées. Enfin, je demande que le trafic de l'aéroport soit plafonné à 32 000 mouvements par an. Je le répète : il ne s'agit pas de demander la fermeture de l'aéroport. Il s'agit de trouver un équilibre entre son activité économique et le droit des habitants à préserver leur qualité de vie et leur environnement. Nous avons choisi de vivre à Saint-Germain-la-Poterie dans un environnement rural et naturel. Nous constatons aujourd'hui une évolution très nette des survols et du bruit aérien. Je souhaite simplement que cette évolution soit reconnue, mesurée objectivement et prise en compte avant de permettre une nouvelle augmentation du trafic. Je vous remercie de l'attention portée à cette contribution.
339	Réponse		2026-08-24 09:56:07	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous demandez des explications et des précisions sur les raisons de l'accroissement du nombre d'avions survolant la commune de Saint Germain la Poterie où vous résidez, ainsi que vos parents. Vous soulignez la situation particulière de votre commune au seind 'une zone NATURA 2000 justifiant une attention particulière. Vous exprimez, enfin votre souhait de voir le nombre de mouvements d'avions plafonné à 32 000 par an. Je demande à l'exploitant de vous répondre directement à propos de l'évolution du nombre d'avions survolant Saint Germain la Poterie. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

340	Contribution	**Cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis**	2026-08-24 20:26:00		20260821_161632-aca-pcaetdocx.docx	Bonjour, Comme je l'ai indiqué au cours de la réunion de lancement du 26 juin dernier, l'étude d'impact ne propose aucune analyse de cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis, alors même que cette demande est expressément formulée par l'Autorité environnementale dans son avis de cadrage. La seule réponse apportée par Mme Poncin au cours de cette réunion a été : " 20 ( )". C'est également en substance la seule réponse apportée par Bellova dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale sur le sujet du PCAET : *" La mesure 20. « du PCAET qui consiste a engager l aeroport dans une demarcation de decarbonation sur les effets directs a bien ete prise en compte" BELLOVA met tout en œuvre pour reduire les emissions de gaz a effet de serre sur son champ de responsabilite : raccordement au reseau de chauffage urbain electrification des flottes part d acces a l aeroport en bus urbains 20.* 2024. Ces réponses appellent plusieurs remarques. **1 La mesure 20 ne répond pas à la demande d'analyse de cohérence** Tout d'abord, le fait que la mesure 20 du PCAET ait été mise en œuvre, notamment au travers de l'obtention de la certification ACA, ne dispense en rien Bellova de conduire l'analyse de cohérence entre les émissions de GES du projet et les objectifs du PCAET, puisque cette analyse est explicitement demandée dans l'avis de cadrage de l'Autorité environnementale. Il s'agit en réalité de deux questions distinctes : - le PCAET prévoit-il une action concernant l'aéroport ? - le projet d'extension est-il compatible avec la trajectoire de réduction des émissions de GES fixée par ce même PCAET ? Ensuite, Bellova semble retenir une lecture particulièrement restrictive du PCAET, en se limitant aux actions et mesures qui y sont inscrites. Or, le plan d'action n'est pas un document autonome : il constitue la traduction opérationnelle d'une stratégie territoriale construite à partir du diagnostic et des potentiels de réduction identifiés. La logique du PCAET peut ainsi être résumée de la manière suivante : Diagnostic → Identification des potentiels de réduction → Objectifs de réduction → Plan d'action → Suivi et évaluation. Dans le rôle de synthèse du PCAET du Beauvaisis, les phases d'identification des potentiels de réduction et de définition des objectifs sont regroupées dans la présentation de la stratégie territoriale à +30 ans. **2 Le PCAET ne se résume pas à son plan d'action** 1 2 3 4 5 C'est donc bien l'ensemble de cette chaîne qu'il convient d'examiner pour apprécier la cohérence d'un projet avec un PCAET, et non la seule réalisation d'une action particulière. **Le plan d action n est donc pas autoportant il est bien construit en coherence avec les enseignements du diagnostic et de la strategie territoriale retenue. De meme le dispositif de suivi et d evaluation ne concerne pas uniquement l application du programme d action mais egalement les objectifs fixes dans la strategie** Le PCAET du Beauvaisis est particulièrement explicite sur le poids des émissions liées à l'aéroport : " 3.1. Diagnostic Page 58 à compléter la partie 1 du PCAET, l'aéroport génère en 2016 environ 3 Répartition entre les transports terrestres (96 700 t éq. CO2) et surtout les avions ( ). Les émissions des avions sont comptabilisées dans le poste "Transports non routier", qui représente environ 218 000 t éq. CO2, dont environ 97% correspondent donc aux émissions des avions. A l'échelle du territoire, l'aéroport représente donc environ % des 1 434 000 t éq CO2 émises au total en 2016 (6% pour les transports terrestres et 14% pour les avions). Le PCAET identifie ainsi explicitement l'aéroport comme : " **3 Ce que dit reellement le PCAET du Beauvaisis concernant l aeroport** **288 000 t eq CO2** **211 300 t eq CO2** Il ne s'agit donc manifestement pas d'un enjeu marginal du PCAET : . **20 les emissions liees a l activite aerienne constituent deja en 2016 une composante majeure des emissions du territoire** . **Ce point est particulierement important** **deux leviers 1 2** . Sur l'ensemble du poste "Transports non routiers", cela conduit à une réduction des émissions d'environ % entre 2016 et 2050. **Le PCAET fixe donc bien un objectif de reduction des emissions totales associees a l aeroport et non uniquement des emissions relevant de la responsabilite juridique directe du gestionnaire de la plateforme** **46 Et il est bien important de souligner que le PCAET ne limite donc pas l objectif de reduction aux seules emissions sous la responsabilite de l aeroport mais porte bien sur les emissions generees par l activite de l aeroport et notamment les emissions des avions** Ainsi, pour 2024, en appliquant cette trajectoire au périmètre des émissions aériennes, les émissions auraient dû se situer autour de . Il faut toutefois être précis sur le périmètre : le poste "Transports non routier" n'est pas constitué exclusivement des avions. Comme vu précédemment, ceux-ci représentent environ 97% des émissions de ce poste. Cette distinction est importante : elle permet de comparer les émissions actuelles de l'aviation avec le périmètre réellement concerné par le PCAET sans lui attribuer artificiellement la totalité des émissions du poste. **180 187 t eq CO2** **Et il convient de nouveau de rappeler que les objectifs du PCAET portent sur les emissions de CO2 prises dans leur ensemble et non uniquement sur les emissions directes relevant de la responsabilite juridique du gestionnaire de l aeroport Les emissions des avions sont donc bien concernees par cette trajectoire** *Engager l aeroport de Beauvais Tille dans un programme de reduction des emissions de gaz a effet de serre Obtention de l accreditation airport carbon* **C est precisement ici qu apparait une incoherence majeure entre le diagnostic les objectifs quantifies et le dispositif de suivi l indicateur retenu mesure la mise en uvre d une demarche mais ne permet pas de verifier l atteinte de l objectif de reduction des emissions** *un emetteur de GES significatif* **4 Une incoherence deja relevee par la MRAe Cette incoherence ne releve d ailleurs pas uniquement d une interpretation personnelle** *Concernant l aeroport qui represente des emissions de gaz a effet de serre dues au transport Cette action semble peu ambitieuse et de priorite la plus basse niveau sur alors qu il s agit d un enjeu essentiel du territoire Les huit actions peu prioritaires sont perenniser les travaux d amelioration du parc de logement individuel existant engager l aeroport de Beauvais Tille dans un programme de reduction des emissions de gaz a effet de serre gouverner le plan climat air energie territorial Cela ne parait pas en coherence avec le diagnostic qui avait notamment identifie les transports comme un secteur majeur pour la consommation d energie et les emissions de gaz a effet de serre en particulier avec l aeroport de Beauvais Tille La priorisation n est pas clairement expliquee ni justifiee* Force est donc de constater que ces recommandations n'ont visiblement pas été suivies, et que les incohérences identifiées à l'époque demeurent particulièrement visibles lorsqu'on confronte aujourd'hui les émissions effectivement observées et aux émissions projetées du projet. *L autorite environnementale recommande de renforcer l action visant a reduire les emissions de gaz a effet de serre de l aeroport de Beauvais afin de s assurer de sa mise en oeuvre dans un delai raccourci l autorite environnementale recommande de clarifier la redaction de presentation de la priorisation et d expliquer les choix en lien avec le diagnostic et la strategie* comparaison que l'étude d'impact aurait du permettre de réaliser. Sans même proposer de calculs réalisés à titre personnel, il est possible de reconstituer l'évolution des émissions de GES de l'aéroport à partir des données disponibles dans les publications de la DGAC entre 2016 et 2023, complétées par le bilan carbone communiqué par Bellova dans sa réponse à l'avis de l'Autorité environnementale pour 2024. Cette évolution peut être comparée à la trajectoire fixée par le PCAET. On constate ainsi que, jusqu'en 2019, les émissions de GES des aéronefs se situaient encore globalement à proximité de la trajectoire fixée par le PCAET. En 2020 et 2021, la crise du COVID a entraîné une chute très importante des émissions, directement liée à la diminution du niveau d'activité de l'aéroport. À partir de 2022, en revanche, les émissions annuelles sont très largement repassées au-dessus de la trajectoire du PCAET. La superposition du nombre annuel de mouvements permet également de constater que les émissions sont fortement corrélées au niveau d'activité de la plateforme. Le dépassement observé à partir de 2022 intervient ainsi dans le contexte de la très forte reprise du trafic après la crise sanitaire. Selon les données communiquées par l'aéroport, les émissions des avions ont atteint en 2024 (soit en excluant les impacts liés à l'approvisionnement en carburéacteur, non pris en compte dans le PCAET). Or, si l'on rapporte les objectifs du PCAET au périmètre des émissions aériennes, en tenant compte de leur poids dans le poste "Transports non routier", les émissions correspondant à la trajectoire attendue en 2024 devraient se situer autour de . **376 615 t eq CO2 301 292 t eq CO2** **5 Ou se situe aujourd hui la trajectoire des emissions** % . Plus encore, à l'échelle de la trajectoire du PCAET impliquant une diminution des émissions par rapport à 2016, les émissions avions ont au contraire fortement augmenté. Sur la base des chiffres disponibles pour 2024, le constat est donc le suivant : - objectif PCAET : une diminution des émissions de - % par rapport à 2016 ; - émissions effectivement constatées : une augmentation de + % par rapport à 2016. **180 187 t eq CO2 Les emissions effectivement constatees sont donc environ 67 superieures a ce que supposerait la trajectoire du PCAET** ? C'est précisément cette même analyse qu'il convient désormais de réaliser sur les émissions projetées. À partir de la figure 10 "Cumul des émissions en GES du trafic aérien sur 50 ans pour les situations avec et sans projet" présentée en page 63 de la pièce C2, il est possible de comparer les différents scénarios d'émissions de GES générés par les avions avec la trajectoire du poste "Transports non routiers" du PCAET. Cette comparaison nécessite de tenir compte du périmètre d'objectif des données présentées dans le PCAET et dans l'étude d'impact. A partir du tableau et de la figure présentés aux pages 60 et 61 de la partie 3 du PCAET, les émissions annuelles et la trajectoire d'émissions 2030-2050 du poste "Transports non routiers" peuvent être reconstituées, et élelon cette méthode de comparaison le cumul des émissions compatible avec une trajectoire conforme au PCAET pour les émissions des avions est de l'ordre de . La figure 10 de l'évaluation des émissions de GES de l'étude d'impact permet alors de comparer cette trajectoire de référence aux 6 scénarios étudiés : "Fil de l'eau avec SAF", "Fil de l'eau sans SAF", "Fil de l'eau avec SAF intermédiaire" et "Projet avec SAF", "Projet sans SAF", "Projet avec SAF intermédiaire ". **17 43 Cet ecart est considerable il est difficile d imaginer qu un ecart de cette ampleur puisse etre considere comme compatible avec la trajectoire du PCAET sans que une analyse specifique chiffree argumentee ne soit produite. 6 Et pour les années à venir 7 millions de tonnes equivalent CO2 entre 2030 et 2050** Même en étendant la trajectoire du PCAET jusque 2080, les émissions des différents scénarii restent bien au dessus des objectifs. Et surtout, le constat ne concerne pas uniquement le scénario correspondant au projet d'extension. **Cette comparaison montre que quel que soit le scenario SAF retenu les emissions cumulees des avions ne s inscrivent pas dans la trajectoire compatible avec les objectifs du poste Transports non routiers du PCAET** Cette conclusion renforce précisément la nécessité de produire l'analyse de cohérence demandée par l'Autorité environnementale : le sujet n'est pas seulement de déterminer si le projet génère davantage d'émissions que le scénario de référence, mais de déterminer si chacun des scénarios envisagés est compatible avec la trajectoire territoriale fixée par le PCAET. **Il concerne egalement le scenario Fil de l eau Il est donc important de souligner la consequence de cette analyse cela signifie que le projet n est pas compatible avec le PCAET mais egalement que l activite de l aeroport en l etat actuel c est a dire selon le scenario au fil de l eau n est pas non plus compatible avec le PCAET** Dans ce contexte, il apparaît impossible de considérer que la seule démonstration de l'atteinte des objectifs du PCAET. L'accréditation peut éventuellement témoigner de la mise en œuvre d'une démarche de réduction des émissions relevant du champ de responsabilité de l'aéroport. Mais elle ne permet pas, à elle seule, de démontrer que les objectifs territoriaux de réduction des émissions liés à l'activité aérienne sont atteints. **7 L ACA 4 ne permet pas de demontrer l atteinte des objectifs du PCAET** **Cette distinction est d autant plus importante que le PCAET a fixe des objectifs portant sur les emissions liees a l activite aerienne et non uniquement sur les emissions directement controlees par l exploitant de l aeroport On peut des lors legitimement s interroger sur le choix dans le PCAET de ne pas avoir retenu comme indicateur de suivi l evolution effective des emissions de GES liees a l activite aerienne alors meme que des donnees permettant de suivre cette evolution existaient et que la MRAe avait precisement alerte sur l ecart entre les actions mises en place** démarche ACA depuis 2022 **pour l aeroport et le diagnostic etabli dans le PCAET** . La question est beaucoup plus simple : **8 Une nouvelle certification ne peut effacer une trajectoire qui n est pas respectee Dans ces conditions mettre aujourd hui en avant l obtention de l ACA 4 les mesures de decarbonation relevant du champ de responsabilite directe de l aeroport ou encore la production d energies renouvelables ne repond pas a la question posee les emissions de GES liees a l activite aerienne sont elles aujourd hui sur la trajectoire de reduction fixee par le PCAET** ? Les données disponibles montrent clairement que ce n'est pas le cas. Et la situation est d'autant plus problématique que le projet soumis à concertation prévoit précisément une augmentation de l'activité de l'aéroport, alors même que les émissions liées à cette activité devraient, selon le PCAET, être en diminution. Enfin, M. Poncin indique également que : " **Il appartient donc au maitre d ouvrage de demontrer chiffres a l appui comment le projet d augmentation de la capacite de l aeroport pourrait etre considere comme coherent avec une trajectoire territoriale prevoyant une reduction substantielle des emissions liees a l activite aerienne alors meme que cette trajectoire est deja tres largement depassee 9 La revision prochaine du PCAET ne regle pas la question du projet actuel** 2019 . La question posée . Un PCAET est un document de planification destiné à fixer une trajectoire territoriale et à organiser les actions permettant de l'atteindre. *Le PCAET de va bientot faire l objet d un bilan et d une actualisation* **Il convient de rappeler que la perspective d une revision prochaine du PCAET ne permet pas de faire abstraction du document actuellement en vigueur** aujourd hui n'est donc pas de savoir si le prochain PCAET pourra éventuellement retenir de nouveaux objectifs ? Et si le diagnostic, les objectifs chiffrés et les données d'émissions disponibles montrent un écart aussi important entre la trajectoire fixée et la trajectoire réellement observée, il appartient au maître d'ouvrage d'en tirer les conséquences dans l'analyse environnementale du projet. **Il ne peut avoir vocation a etre ajuste a posteriori en fonction des projets ou des trajectoires que l on souhaiterait pouvoir autoriser** En effet, dans le cadre de la concertation, Laurent Goujon a déposé le 12 juin 2026 une contribution proposant déjà une analyse entre la situation actuelle et les objectifs du PCAET, soulignant la dérive à la hausse des émissions, mais rappelant également les objectifs de réduction fixés ainsi que les leviers nécessaires à l'atteinte de ces objectifs : maintien de la fréquentation de 2016 et réduction de l'intensité carbone par passager de 50 %. Ces éléments étaient donc disponibles dans le cadre de la concertation et permettaient déjà d'identifier la question centrale de la compatibilité entre le développement de l'aéroport et la trajectoire du PCAET. **10 Bellova ne peut pas feindre de decouvrir l objectif quantifie du PCAET** . Plus largement, le fait que le sujet du PCAET n'apparaisse pas dans le Dossier d'Enseignements et d'Engagements appelle également une explication, alors même que Bellova avait sollicité des contributions argumentées dans le cadre de la concertation, ce que Laurent Goujon a proposé en ce qui concerne le PCAET avec sa contriubution. La question n'est donc pas de savoir si Bellova connaissait l'existence du PCAET ou de son action 20 : **De nouveau il s agit donc ici d un choix de la part de Bellova de ne pas avoir traite et integre ces elements dans son evaluation des emissions de GES Choix que Bellova se doit de justifier** Il apparaît très clairement que l'étude d'impact ne peut se limiter à constater l'existence de l'action 20 et l'obtention de l'ACA 4 : elle doit démontrer, de manière quantitative et transparente, la cohérence du projet avec la trajectoire de réduction des émissions de GES fixée par le PCAET. Cette analyse doit notamment permettre de confronter : - le diagnostic du PCAET ; - les potentiels de réduction identifiés pour l'aéroport ; - les objectifs de réduction fixés pour le poste "Transports non routiers" ; - les émissions effectivement constatées depuis 2016 ; - les émissions projetées dans les différents scénarios de l'étude d'impact ; - et les mesures effectivement mises en œuvre par l'aéroport. et non pas se limiter uniquement à une analyse du plan d'action. **elle est de savoir pourquoi les elements relatifs a la trajectoire quantitative du PCAET a ses objectifs de reduction et aux leviers identifies par l aeroport n ont pas ete integres a l analyse environnementale du projet alors meme que ces elements lui avait ete portes a sa connaissance dans le cadre de la concertation prealable et que l avis de cadrage de l Ae le demandait Conclusion** **En l etat cette contribution montre qu il existe un ecart tres important entre la trajectoire fixee par le PCAET et les emissions actuellement observees ainsi qu une incompatibilite apparente entre cette trajectoire et les scenarios d emissions presentes dans l etude d impact Il appartient donc desormais a Bellova de repondre precisement a cette question et de demontrer chiffres a l appui en quoi le projet serait compatible avec les objectifs du PCAET actuellement en vigueur** De plus, les informations relatives au PCAET démontrant que celui-ci ne se limite pas à la seule action 20 / mesure 20 n'ont dès lors fait l'objet d'une communication dans le cadre de la concertation réalisée l'année passée . Il semble s'agir, une nouvelle fois, d'un écart entre la démarche formulée par Bellova de transmettre des « » et, en pratique, la prise en compte de ces contributions dans les documents produits à l'issue de la concertation et dans l'étude d'impact, comme l'a également constaté la CNDP dans son courrier *contributions argumentees* **et pourquoi le sujet du PCAET apparait absent du Dossier d Enseignements et d Engagements** du 27 octobre 2025. . Enfin, afin de répondre à la demande de la charte de bonne conduite, à savoir *mis des garanties sur les enseignements et engagements du maitre d ouvrage a la suite de la concertation sur la modernisation et le developpement de l aeroport de Beauvais Tille* **Bellova doit donc également s expliquer sur ce choix** *Si vous exprimez un desaccord proposez une alternative ou une piste d amelioration* (je proposerais la démonstration de cette affirmation dans une autre contribution).
340	Réponse		2026-08-24 12:45:53	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous analysez en détails, les écarts entre les émissions de CO2 constatées surr l'aéroport de Paris Beauvais (y coimpris les émissions des avions en vol) avec les objectifs fixés par le PCAET du Beauvaisis . Vous en tirez un certain nombre de constats et de conclusions à propos des objectifs de l'aéroport fixés dans l'étude d'impact. Vous pointez, également, l'absence d'analyse des écarts entre ces deux types de données (émissions constatées et objectifs du PCAET) dans l'étude d'impacts environnementaux. Je laisse l'exploitant vous répondre directement sur ces différents sujets. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
340	Réponse		2026-08-24 15:19:07	Pétitionnaire		Bonjour, merci pour cette contribution argumentée, Bellova n'a pas de réponse complémentaire à apporter à cette interprétation. Les objectifs de décarbonation de l'aéroport sont régulièrement partagés avec les services de l'agglomération charge du suivi du PCAET. Il n'appartient pas à Bellova de remettre en cause les objectifs ou la rédaction du PCAET, en répondant au constat de la contribution évoquant que "le diagnostic du PCAET, les mesures retenues, leur niveau de priorité et leurs modalités de suivi apparaissent particulièrement limités au regard des enjeux identifiés". Nous relayerons vos critiques aux entités concernées.
341	Contribution	**Relance sur questions**	2026-08-24 20:26:00			Bonjour, Tout d'abord, je n'ai pas eu de réponse de la part de Bellova aux questions posées dans les contributions suivantes : - Distance transport routier - Question - Hypothèses d'évolution de la flotte aérienne Ensuite, je n'ai pas de reponses non plus de la part de Bellova quand au choix du calendrier de la concertation, questions que je vais simplifier comme suit. Lors de la réunion du 26 juin, Mme Poncin a indiqué que la décision de mener la concertation à cheval sur les mois de juillet et d'aout relevé du choix de ne part finir la concertation durant ces mois comme le rapport le compte rendu : - " - , 15 15 " - " *Demarrage a la mi juin pour* ***eviter une fin au milieu de l ete*** *de l ete avec jours en juin et jours début septembre en dehors des conges scolaires Organisation des deux reunions publiques prevues par le code de l environnement durant ces deux periodes hors vacances scolaires* " D'où les questions suivantes : 1. si Bellova a envisagé un démarrage de la consultation plus tôt et qui aurait pu se finir durant le milieu de l'état, cela signifie que la consultation aurait pu être lancée entre le 15 avril et le 15 mai. Cela signifie également qu'à ces dates, les documents de consultation, dont l'étude d'impact, étaient finalisés. D'où la question suivante : pourquoi Bellova a attendu le 25 mai pour transmettre ces documents à l'Autorité environnementale, au risque de n'avoir l'avis de l'Ae que durant le déroulé de la consultation et donc avoir un temps plus limité pour que le public puisse en prendre connaissance, et n'a pas fait le choix de transmettre plus tôt ces documents à l'Ae afin de les mettre le plus tot possible à disposition du public ? 2. La présentation de la situation faite par Bellova relève d'un faux dilemme présentant uniquement deux possibilité : - possibilité 1 : lancement plus tôt, mais clôture durant les mois de congés scolaires - possibilité 2 : situation actuelle, à cheval sur les vacances, et avec l'avis de l'Ae en cours de consultation Mais en présentant uniquement ces deux possibilités, Bellova en passe une sous silence : en effet, pourquoi ne pas avoir attendu la fin de la période estivale pour mener la consultation sur les mois de septembre à décembre, période bien plus propice à la participation du plus grand nombre ? Cela aurait aussi permis à Bellova de mettre à disposition de l'Ae ces études, et ainsi d'avoir des l'avis de l'Ae dès le lancement de la consultation, voir aurait même permis à Bellova de répondre à cet avis voir modifier son étude d'impact ? Merci
341	Réponse		2026-08-24 13:06:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous revenez sur le calendrier de la consultation en cours, relative à la modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais. Vous rapplez les deux périodes envisagées par BELLOVA pour, la conduiite de cette consultation : entre le 15 avril et le 15 mai 2026 ou entre le 15 juin 2026 et le 15 septembre 2026 (solution retenue). Vous demandez les raisons pour lesquelles une organisation de la consultation entre septembre et décembre 2026 n'a pas été envisagée comme troisème hypothèse. Vous demandez, les, raisons pour lesquelles la demande d'avis de la Haute autorité environnementale, n'a pas été faite plus tôt pour permettre au public d'en avoir les résultats plus tôt et de disposer de davantge de temps pour en prendre connaissance et en faire l'analyse. Je laisse l'exploitant vous apporter ses réponses sur ces différents points. De mon côté, j'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
341	Réponse		2026-08-24 14:55:40	Pétitionnaire		Bonjour, 1. C'est la Préfecture qui a transmis le dossier dans les meilleurs délais après la nomination tardive du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif d'Amiens et une première rencontre organisée selon les contraintes d'agenda de chaque entité partie prenante (mairie, prefecture, commissaire enquêteur) pour convenir du calendrier et le valider. 2. Ce choix de calendrier a été réalisé en lien avec la préfecture et en adéquation avec le calendrier du projet. Le nombre de contributions et la présence en réunion publique justifient d'une participation active sur la période de consultation du public considérée.
342	Contribution	**Pourquoi les contribuables devraient-ils supporter les surcoûts générés par le développement de l'aéroport ?**	2026-08-24 20:26:00			La forte activité de l'aéroport a pour conséquence : · une plus grande fréquence du renouvellement total ou partiel des infrastructures et équipements (revêtements, voirie, éclairage) rendu nécessaire par l'usure · une maintenance préventive de l'espace public (entretien courant pour empêcher les dégradations / interventions correctives d'urgence) Pour sept millions de voyageurs concentrés sur les accès à l'aéroport de Beauvais, hors dépenses de l'aéroport lui-même, le surcoût total pour les collectivités locales (scénario bas) s'élèverait environ à 1,7 million d'euros par an répartis à peu près comme précisé ci-dessous. · entretien des chaussées : 0,7 million · entretien des trottoirs : 0,2 million · opérations de nettoyage : 0,3 million · signalisation : 0,1 million · entretien des espaces verts : 0,1 million · éclairage public : 0,1 million · eaux pluviales : 0,1 million · interventions exceptionnelles : 0,1 million. Ces dépenses annuelles correspondent donc à 0,24 euro par voyageur (dans un scénario bas), si les sept millions de voyageurs restent surtout autour de l'aéroport et très peu dans le centre-ville de Beauvais Pour la police et la sécurité publique, toujours hors coûts financés par l'aéroport, on serait autour de 1 à 1,5 million d'euros par an dans un scénario bas (si les voyageurs restent surtout sur les accès à l'aéroport et fréquentent peu le centre-ville). À noter, en réalité les surcoûts de police et de gendarmerie sont surtout liés aux renforts et aux heures supplémentaires réellement nécessaires. En résumé, 7 millions de passagers par an à proximité de l'aéroport entraînent des surcoûts pour les collectivités et services publics pour un montant total de 3 millions d'euros, hors dépenses financées par l'aéroport. Pour rappel, la redevance annuelle pour la concession de l'aéroport sera en moyenne de 2 millions d'euros. Ce montant est donc inférieur aux dépenses additionnelles qui seront supportés par les contribuables. Qui fera une bonne affaire avec l'extension de l'activité de l'aéroport de Beauvais ? PS : Dans cette contribution, le projet de bretelle de sortie de l'autoroute A16 au nord de Beauvais n'est pas évoqué (coût estimé de plus de 10 millions d'euros), projet "imposé" par le développement de l'aéroport (sinon, cette bretelle n'aurait aucune utilité publique)
342	Réponse		2026-08-24 13:19:17	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous effectuez une estimation des coûts indirects d'entretien des vories et abords auxquels s'ajoutent les charges de sécurité (police et gendarmeire). Vous arrivez à une estimation totale de 3 M€ par an. Vous soulignez le fait que ces charges soient prises en compte par les contribuables. Je laisse l'exploitant vous apporter les précisions qu'il juge nécessaire. De mon côté, j'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com

342	Réponse		2026-08-24 14:39:43	Pétitionnaire		Bonjour, Le projet de modernisation est entièrement financé par des entreprises privées, y compris en ce qui concerne les raccordements VRD divers. Bellova et le SMABT contribuent financièrement à plusieurs postes de dépenses publiques des abords de l'aéroport. Tenant compte : de l'absence d'intervalle de temps pris en compte pour les dépenses évoquées, du calcul très approximatif des impacts financiers sur la maintenance préventive et curative des infrastuctures et ressources considérées, de l'estimation non justifiée de la quote-part qui serait imputable aux usagers de l'aéroport, aucune analyse ne peut être rendue sur votre contribution.
343	Contribution	**Impact de l'extension aéroportuaire sur la qualité de vie**	2026-08-24 13:30:35			Les habitants du Beauvaisis sont confrontés aux conséquences à craindre du vaste projet d'extension de l'aéroport de BEAUVAIS TILLE. Cet onéreux et ambitieux projet est mis en œuvre pour accueillir dès 2033 - 9,4 millions de passagers (s'arrêtera t-on là ?) Habitante du MONT SAINT ADRIEN, je constate déjà aujourd'hui l'impact néfaste des activités aéroportuaires sur notre qualité de vie avec des nuisances sonores croissantes. Nous sommes par ailleurs exposés à la pollution aux particules fines, les données récoltées actuellement par les stations de mesure à proximité directe de l'aéroport montrant que ces concentrations de polluants dépassent très souvent les seuils recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé, et qu'elles font courir des risques sanitaires graves aux populations des zones survolées. Qu'en sera-t-il demain, avec l'expansion ?
343	Réponse		2026-08-24 13:30:02	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances sonores et de la pollution de l'air générée par l'activité de transport aérien de l'aéroport de Paris- Beauvais. Vous nous interrogez à propos de l'évolution de ces nuisances en cas d'extension du nombre de mouvements annuels d'avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
344	Contribution	**Non à cette extension d'aéroport !!**	2026-08-24 13:37:49			Les actions d'extension et d'augmentation du trafic aérien ne sont pas cohérentes avec nos besoins impératifs de réduction de l'empreinte carbone à l'échelle nationale et mondiale. Faut-il encore des étés caniculaires comme celui-ci pour se rappeler qu'il faut agir maintenant,même si on est déjà allés très loin ? Cela ne relève que du sens commun, arrivés au point où nous sommes et le constat que nous pouvons faire à propos de l'excès et de la banalisation du trafic aérien actuel.
344	Réponse		2026-08-24 13:36:29	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'empreinte carbone générée par l'activité de transport aérien et de la nécessité de réduire les émissions de CO2 face au dérèglement climatique . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
345	Contribution	**non à l'agrandissement de l'aéroport de BEAUVAIS qui est situé à TILLE**	2026-08-24 13:46:36			Dans le cadre de l'impact sur les nuisances sonores, polluantes, DE L'AEROPORT, serait il possible de savoir pourquoi la ville de BEAUVAIS qui est à fortiori : propriétaire de l'aéroport, N'EST PAS impactée du tout, par les survols des avions sur sa ville, et que celà incombe UNIQUEMENT à tous les VILLAGES sacrifiés autour ? Pourquoi les élus des villages ont il laissé faire cet état de fait ?.Les habitants ne sont pas informés. A l'avenir, Puisqu'il y aura plus de nuisances sonores et polluantes avec l'agrandissement , les riverains des villages devraient insister pour qu'il y ait des trajectoires de vols d'avions sur la ville de BEAUVAIS journellement, comme pour NOUS RIVERAINS, décideur de ce projet, que BEAUVAIS assume -, que celà soit rapporté sur le compte rendu du Commissaire Enquêteur. Je dis NON à l'agrandissement de l'aéroport, mais il est trop tard : le projet est déjà validé à l'heure actuelle.
345	Réponse		2026-08-24 13:45:44	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences sonores et en matière de pollution de l'air qui incombent uniquememnt aux habitants des communes rurales aux alentours de Beauvais et en aucun cas aux habitants de Beauvais. Vous demandez pourquoi les élus de ces communes rurales ont accepté une telle situation. . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
346	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**	2026-08-24 13:51:48			Habitante d'Haudivillers, je suis de plus en plus géné par le passage des avions. Changement de couloir depuis cette année. Je suis contre l'extension de l'aéroport.
346	Réponse		2026-08-24 13:51:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation du nombre d'avions survolant votre commune de résidence d'Haudivillers, liée à une modification des trajectoires des avions . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; j Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
347	Contribution	**Non à l'augmentation du trafic aérien**	2026-08-24 14:01:49			Bonjour, Habitante depuis mon plus jeune âge à Laversines, j'ai vu l'évolution du trafic aérien au fil des années. Étant jeune, nous aimions allé aux abords des pistes voir si un avion décollait ou atterissait. À aujourd'hui, les avions m'insupportent. Nous ne pouvons plus profiter de nos extérieurs, il y a des dépôts de conbutions ou autres sur nos fruits et légumes jouets extérieur des enfants ect... . Aujourd'hui nous respirons, ingerons des microparticules qui nous sont nocifs. Le bruit des avions devient éreintant, et maintenant on les entend depuis l'intérieur de la maison. Si vous souhaitez faire des travaux dans l'aéroport avec un bâtiment plus sein pour notre environnement, améliorer le confort des usagers c'est tout à votre honneur mais ne venez augmenter le trafic aérien pour amortir le coût de ces travaux. A combien estimez-vous la santé d'un être humain ? En augmentant le trafic aérien, c'est la santé des riverains que vous mettez en péril. Je ne sais pas si les décisionaires de ce projet liront ce messages mais mettez vous à notre place ! Si c'était vos amis, famille, enfants qui étaient concernés, auriez-vous le même raisonnement et la même volonté d'augmenter le trafic aérien ? En toute honnêteté je pense que NON. Que le trafic aérien augmente ou pas, de mon côté j'aurais ma conscience pour moi en ayant donné mon opinion. C'est le pot de terre contre le pot de fer, et malheureusement l'argent et le profit sont toujours plus fort que la raison. À bon entendeur, je vous laisse faire vos choix et prendre les bonnes décisions en tout état de cause. Une vie, une bonne santé ne s'achète pas ...
347	Réponse		2026-08-24 14:01:08	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air et des dépots extérieurs Vous concluez sur votre refus d'une extension de, l'activité de l'aéroport et de l'augmentation du nombre d'avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
348	Contribution	**Contre l'extension**	2026-08-24 20:26:00			Bonjour, Impossible de retrouver ma contribution du 12/07, donc je réitère : comment cautionner l'extension d'une activité si polluante, si destructrice du climat au niveau mondial, si impactante de la vie des habitants riverains des aéroports au niveau local. L'impact économique, l'appât du gain, ne peut justifier autant de dégâts irréversibles : climat, santé, pollution ... Non, à l'extension de l'aéroport. Oui à la conservation, l'amélioration de cette infrastructure mais pas davantage d'avions, non.
348	Réponse		2026-08-24 14:07:16	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts sur le réchauffement climatique, de l'augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air. Vous concluez sur votre refus d'une extension de, l'activité de l'aéroport et de l'augmentation du nombre d'avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. ; Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
348	Réponse		2026-08-24 14:26:16	Pétitionnaire	20260824_143620-contribution114.pdf	Bonjour, votre contribution du 12 juillet sur une motion de 2023 a bien été publiée et a fait l'objet d'une réponse, la voici en PJ pour mémoire.
						Bonjour, Dans sa réponse à l'Autorité environnementale, Bellova indique en page 38 que « », notamment pour justifier de la suffisance des mesures ERC engagées, en considérant notamment que « *le projet contribue aux objectifs territoriaux de developpement des energies renouvelables par une augmentation substantielle des capacites photovoltaiques installees sur le site aeroportuaire* ». Il ne s'agit évidemment pas ici de contester l'intérêt du développement du photovoltaïque. Le développement des énergies renouvelables, et notamment l'installation de panneaux photovoltaïques sur des surfaces déjà artificialisées, constitue au contraire un objectif pertinent au regard des enjeux de transition énergétique. La question est différente : *le projet genere une augmentation des emissions de gaz a effet de serre principalement liee a l evolution du trafic aerien, il presente plusieurs elements de coherence avec les orientations du PCAET du Beauvaisis et du SRADDET Hauts de France* **Cet argument doit toutefois etre fortement nuance au regard des ordres de grandeur presentes dans le dossier lui meme** ? L'examen des chiffres présentés dans le dossier conduit à apporter une réponse largement négative, pour plusieurs raisons. **la production photovoltaique supplementaire associee a l agrandissement de l aeroport peut elle reellement etre consideree comme un benefice environnemental propre au projet susceptible de contrebalancer meme partiellement les emissions supplementaires qu il engendre** Le dossier présentant le projet prévoit l'installation de panneaux photovoltaïques sur environ 115 000 m², pour une production annoncée de 25 000 MWh/an, selon la page 80 de la pièce C1. Sur la durée d'analyse de 50 ans retenue dans le dossier, cela représente 23 000 MWh/an × 50 ans = 1 150 000 MWh, soit 1 150 GWh de production photovoltaïque cumulée. Cependant, le dossier indique également, en page 58 de la pièce C2, que « » à hauteur de 40% de la capacité installée dans la situation avec projet. La situation « sans projet » comprendrait donc déjà 1 150 000 MWh × 40 % = 460 000 MWh de production photovoltaïque sur 50 ans. La production réellement supplémentaire associée au projet est ainsi de 1 150 000 − 460 000 = , soit 690 GWh sur 50 ans. **1. Une part importante du photovoltaique presente comme un benefice du projet est en realite deja prevue sans celui ci** *des panneaux photovoltaiques sont egalement installes en situation sans projet* : **690 000 MWh** Autrement dit, 40 % de la capacité photovoltaïque présentée comme faisant partie de la situation avec projet existe déjà dans le scénario de référence. Il convient donc d'éviter de présenter l'intégralité des 23 000 MWh/an comme une contribution environnementale propre à l'agrandissement de l'aéroport. **690 000 MWhCette distinction est deja importante. Le projet ne cree donc pas 1 150 GWh de production photovoltaique supplementaire, il en ajoute selon les propres hypotheses du dossier environ 690 GWh par rapport a la situation sans projet** Cette première réserve est d'autant plus importante que le dossier semble retenir une production photovoltaïque constante sur l'ensemble des 50 années de la période d'analyse. Or, la production d'une installation photovoltaïque n'est pas nécessairement constante sur une telle durée. La durée d'exploitation, le remplacement éventuel des équipements et la dégradation progressive de leur rendement constituent des paramètres qui peuvent avoir une incidence sur la production réellement obtenue et sur les émissions associées aux installations. À titre d'exemple, si l'on retient une perte de rendement de 0,5% par an après les 20 premières années d'exploitation, le rendement au terme de 30 années supplémentaires ne serait plus de 100 %, mais d'environ 86 %. De même, si les panneaux étaient remplacés à mi-parcours, les émissions liées à la fabrication et à l'installation des nouveaux équipements devraient apparaître à nouveau dans le bilan. **2. Une incertitude supplementaire concerne la production photovoltaique sur les 50 annees d analyse** . En effet, la figure 12 « Cumul des émissions en GES des panneaux photovoltaïques sur 50 ans pour les situations avec et sans projet », présentée en page 66 de la pièce C2, représenter une évolution linéaire des émissions sur l'ensemble de la période. Si un remplacement des installations intervient au cours de la période d'analyse, un nouvel épisode d'émissions devrait logiquement apparaître au moment du remplacement. À l'inverse, si les mêmes installations sont conservées pendant 50 ans malgré une dégradation progressive de leur rendement, la production ne devrait pas rester strictement linéaire sur toute la période mais devait s'aplanir entre les années 2050 et 2080. Ces éléments ne sont pas anecdotiques : **Les representations graphiques du dossier doivent donc etre examinees a la lumiere de ces hypotheses** Il serait donc utile que Bellova précise explicitement les hypothèses retenues concernant la durée de vie des installations, leur taux de dégradation, leur éventuel remplacement au cours des 50 années d'analyse et les émissions correspondantes. **ils conditionnent directement la quantite de production photovoltaique effectivement attribuable au projet et les emissions qui doivent etre prises en compte pour obtenir son benefice climatique net** Le tableau des émissions de GES présenté par Bellova en page 36 du mémoire en **3. Meme en retenant les hypotheses les**	

349	Contribution	**Mesure ERC de production photovoltaïque supplémentaire**	2026-08-24 20:26:00			réponse à l'avis de l'Ae fait apparaître : - 22 479 732 t éq. CO_2 en situation « sans projet » ; - 26 825 954 t éq. CO_2 en situation « avec projet ». L'écart entre ces deux situations atteint donc de 26 825 954 – 22 479 732 = 4 346 222 t éq. CO_2 signifiant que sur la période d'analyse de 50 ans, le projet génère ainsi, selon les chiffres mêmes présentés par Bellova, plus de 4,3 millions de tonnes éq. CO_2 supplémentaires. Ce chiffre doit être mis en regard des 690 000 MWh de production photovoltaïque réellement supplémentaires par rapport à la situation sans projet. Le simple rapport entre ces deux grandeurs est de 4 346 222 t éq. CO_2 ÷ 690 000 MWh = 6,30 t éq. CO_2/MWh soit , ´ . ₂/ . Ce ratio ne constitue évidemment ni le facteur d'émission du photovoltaïque, ni une estimation des émissions intrinsèques de cette technologie. Il s'agit uniquement d'un indicateur permettant de mettre en regard, dans le cadre spécifique du projet, l'ordre de grandeur des émissions supplémentaires générées et celui de la production photovoltaïque supplémentaire annoncée. À titre de simple mise en perspective, ce ratio peut être rapproché du facteur d'émission de l'électricité française utilisé dans le dossier, d'environ 0,05 kg éq. CO_2/kWh, soit un ratio d'environ fois supérieur à ce facteur de référence. Cette comparaison ne signifie évidemment pas que le photovoltaïque émettrait 6,30 kg éq. CO_2/kWh. ' ' ´ ´ ´ . Dans le scénario sans SAF, le ratio calculé à partir des émissions supplémentaires du projet atteint environ , ´ . ₂/ , soit près de fois ce même facteur de référence. ' ` ´ ´ ´

		WI22 AIP 4 questions SAF - Suite				la concertation préalable avait précisément pour objectif « » (je tiens ces échanges à votre disposition). Bellova disposait donc de ces éléments avant la réalisation de l'étude d'impact et avait elle-même indiqué que les contributions (qu'elle souhaite déjà argumentée) devaient pouvoir orienter et enrichir les études ultérieures. Or les questions que j'avais soulevées en 2025 sur la trajectoire de décarbonation, les hypothèses relatives au SAF, les objectifs des compagnies aériennes et leur faisabilité étaient précisément de nature à « » l'analyse ultérieure. L'absence de traitement identifiable de ces questions dans l'étude d'impact conduit donc légitimement à demander à Bellova de préciser si elles ont été examinées, et, dans l'affirmative, où et de quelle manière elles ont été prises en compte. À défaut, il serait légitime de demander pour quelles raisons elles n'ont pas été intégrées à l'analyse. : . À défaut, il serait légitime de demander pour quelles raisons ils n'ont pas été intégrés à l'analyse, alors même qu'ils portaient directement sur la trajectoire de décarbonation et sur la faisabilité de plusieurs hypothèses déterminantes du projet. Et de nouveau, cette question me paraît d'autant plus légitime que la CNDP avait relevé ma contribution comme étant « » et avait souligné son intérêt précisément parce qu'elle soulevait en amont des questions auxquelles les études ultérieures, et notamment l'étude d'impact, devaient apporter des réponses. Il ne s'agit donc pas de demander à Bellova de retenir les conclusions de ma contribution de 2025, mais de comprendre comment les questions qu'elle soulevait ont été traitées dans le cadre de la préparation du dossier actuel. « » Enfin, je souhaite revenir sur la référence, à deux reprises, à ma « longue contribution ». Cette formulation est assez surprenante au regard des propres règles de participation mises en place par Bellova, puisque la charte de bonne conduite associée aux contributions invitait explicitement les participants à : « . » Ma contribution avait précisément pour objet de répondre à cette exigence : elle reposait sur des données, des sources et une analyse détaillée des hypothèses retenues pour la décarbonation du projet. Exigence à laquelle je m'attache à chacune de mes contributions. **Il serait donc pour le moins paradoxal que le caractere developpe et documente d une contribution soit desormais presente comme une difficulte alors que Bellova invitait precisement les participants a privilegier la qualite et la diversite des arguments plutot que leur quantite Ce qui importe aujourd hui n est donc pas le nombre de pages de cette contribution mais le traitement des questions substantielles qu elle soulevait et qui etaient connues du maitre d ouvrage avant la realisation de l etude d impact En conclusion** La réponse actuelle de Bellova affirme que le dossier constitue une « », mais ne permet pas d'identifier les analyses précises sur lesquelles repose cette conclusion, ni la manière dont les différentes incertitudes que j'ai identifiées ont été évaluées. Je réitère donc ma demande que Bellova précise, de manière documentée : - les hypothèses quantitatives retenues concernant la décarbonation des compagnies et le SAF ; - les données et analyses permettant d'en apprécier la faisabilité ; - la manière dont sont évalués les risques liés à leur non-réalisation ; - les conséquences de ces différents scénarios sur les émissions, le trafic et la viabilité économique du projet ; - la manière dont les objectifs des compagnies, les objectifs ACA 4, le renouvellement des flottes et le Single European Sky ont concrètement été intégrés à l'analyse ; - et enfin, la manière dont les questions déjà soulevées lors de la concertation de 2025 ont été examinées et prises en compte dans l'élaboration de l'étude d'impact. Il ne s'agit pas de demander à Bellova de garantir la réalisation de chacune de ces hypothèses, ni de lui faire porter la responsabilité de politiques qui relèvent d'autres acteurs. -
350	Réponse		2026-08-25 13:18:49	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous revenez sur les questions de trajectoires de décarbonation définies par les compagnies de transport et celles définies dans l'étude d'impact du projet, ainsi que sur leur respect et conditions de mise en oeuvre. Vous soulignez, notamment l'insiffusance de la prise en compte de ces éléments par l'exploitant dans l'étude d'impacts. Comme vous l'induqez dans votre conclusion, la question est- de " ". J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
351	Contribution	**Opposition à l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tillé**	2026-08-24 20:40:25			Monsieur le Commissaire enquêteur, Je souhaite, à titre strictement personnel et en tant que riveraine de l'aéroport de Beauvais-Tillé, exprimer mon opposition au projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport ainsi qu'à l'augmentation du trafic aérien qui en découlera. J'habite à environ 16 km de Beauvais et à près de 20 km de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Malgré cette distance, je suis directement concernée par les trajectoires aériennes : un couloir de circulation passe aujourd'hui au-dessus de mon habitation. Cette situation m'amène à poser une question simple : jusqu'où doit-on étendre les nuisances d'un aéroport pour permettre son développement ? Je subis aujourd'hui les nuisances sonores liées aux passages répétés des avions au-dessus de mon domicile. Le problème n'est pas uniquement le niveau sonore d'un avion pris isolément. C'est surtout la répétition des survols, leur fréquence et leur amplitude horaire qui rendent ces nuisances particulièrement difficiles à supporter. L'aéroport fonctionne déjà sur une plage horaire très large, de l'ordre de 6 heures du matin jusqu'à 23 h 30, avec en outre un système de couvre-feu nocturne qui prévoit actuellement des dérogations. Pour les habitants situés sous les trajectoires, cela signifie que le calme nocturne et la tranquillité quotidienne sont déjà fortement réduits. J'ai personnellement constaté les conséquences que peuvent avoir des vols nocturnes sur le sommeil. Lorsque les avions fonctionnent toute la nuit, ce n'est plus une simple gêne : c'est une véritable nuisance, qui peut empêcher de bénéficier d'un sommeil continu, profond et réparateur. Or le sommeil n'est pas un confort secondaire. C'est un élément essentiel de la santé et de la qualité de vie. Je refuse donc que l'on considère comme acceptable le fait que des milliers de personnes puissent être régulièrement exposées au bruit aérien au nom du développement économique de l'aéroport. Je souhaite attirer particulièrement l'attention du commissaire enquêteur sur ce point. Je réside à près de 20 km de l'aéroport et je suis pourtant directement concernée par les trajectoires aériennes. Cela démontre que le périmètre de réflexion ne doit pas se limiter aux seules communes immédiatement voisines de Tillé. Les modifications récentes des trajectoires ont d'ailleurs déjà conduit à exposer de nouvelles populations aux nuisances aériennes. Une question parlementaire avait notamment signalé l'apparition de nuisances sonores, olfactives et visuelles dans plusieurs communes auparavant moins concernées. L'augmentation du trafic risque donc mécaniquement d'accroître le nombre de personnes exposées. Il me paraît difficile de soutenir qu'une augmentation importante du nombre de vols pourrait ne produire aucune augmentation des nuisances. Plus d'avions signifie : davantage de décollages et d'atterrissages ; davantage de passages au-dessus des habitations ; davantage d'événements sonores ; davantage de risques de perturbation du sommeil ; davantage d'émissions atmosphériques ; davantage de circulation routière autour de l'aéroport ; davantage de véhicules et de stationnements ; davantage d'émissions de gaz à effet de serre. Même si certains avions sont progressivement moins bruyants ou moins émetteurs, l'augmentation du nombre de mouvements peut annuler une partie de ces progrès. Il serait donc nécessaire de démontrer précisément que les gains technologiques annoncés compensent réellement l'augmentation du trafic projetée, et ce non seulement à proximité immédiate de l'aéroport mais également pour les populations situées sous les trajectoires. Je regrette que la question de la qualité de l'air soit parfois reléguée derrière celle du bruit. Les activités aéroportuaires génèrent des émissions atmosphériques liées aux aéronefs, mais également aux véhicules des passagers, des salariés, des transports collectifs, des taxis, des livraisons et de l'ensemble de l'activité logistique. Les polluants atmosphériques doivent donc être étudiés à l'échelle réelle du territoire concerné. L'aéroport dispose déjà d'un suivi de certains polluants atmosphériques, notamment les oxydes d'azote et les particules PM10. Le dossier actuel comporte également une étude spécifique « Air et Santé ». Je demande donc que soient rendues parfaitement accessibles les données permettant de connaître : les concentrations actuelles de NOx et de particules ; leur évolution avec l'augmentation du trafic ; les pics de pollution ; les populations exposées ; la contribution réelle de l'activité aéroportuaire ; l'impact cumulé avec le trafic routier. Avant d'autoriser une augmentation du trafic, il me semble indispensable de démontrer que celle-ci ne conduira pas à une dégradation significative de la qualité de l'air et de la santé des populations. Nous sommes aujourd'hui confrontés à une accélération du changement climatique, à des épisodes de chaleur de plus en plus fréquents et à la nécessité de réduire rapidement nos émissions de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, je m'interroge profondément sur la cohérence consistant à investir massivement dans l'augmentation d'une activité aérienne dont le développement entraîne mécaniquement davantage d'émissions. Les engagements de décarbonation et les panneaux photovoltaïques prévus dans le projet sont évidemment intéressants, mais ils ne doivent pas masquer la question essentielle : peut-on réellement parler de développement durable lorsque le projet repose simultanément sur une augmentation du trafic aérien ? Réduire les consommations énergétiques des bâtiments d'un aéroport ne suffit pas à neutraliser l'impact climatique des vols supplémentaires. Je ne nie absolument pas l'intérêt économique de l'aéroport pour le territoire. Les documents du projet font état de plus de 1 500 emplois directs en 2024, dont plus de 1 400 dans le Beauvaisis. Le projet annonce par ailleurs au moins 100 emplois pendant la phase de chantier et plus de 500 emplois directs et indirects liés aux travaux et à l'exploitation future. Mais il faut être extrêmement précis sur ce point. Combien de ces emplois sont réellement des emplois supplémentaires créés par l'agrandissement ? Combien sont des emplois temporaires ? Combien sont des emplois déjà existants qui seront simplement maintenus ou déplacés ? Combien seront réellement localisés dans l'Oise ? Et surtout : quel est le coût environnemental et sanitaire de ces emplois pour les populations qui subissent les nuisances ? L'emploi est évidemment important, mais il ne peut constituer à lui seul une justification suffisante lorsqu'un projet entraîne parallèlement davantage de bruit, de pollution, de circulation et d'émissions de gaz à effet de serre. Je comprends qu'un aéroport constitue un outil économique et qu'il puisse générer des emplois et des retombées pour le territoire. Je ne demande pas nécessairement la disparition de l'aéroport. Je demande simplement que son développement ait des limites. L'aéroport fonctionne déjà. Il accueille déjà plusieurs millions de passagers et génère déjà une activité économique importante. Pourquoi faudrait-il nécessairement augmenter encore son trafic ? Avant d'envisager davantage de vols, ne faudrait-il pas d'abord : mieux mesurer les nuisances ; respecter strictement les trajectoires ; mieux protéger les populations survolées ; renforcer le suivi de la qualité de l'air ; réduire les nuisances sonores ; garantir un véritable repos nocturne ; évaluer précisément les conséquences sanitaires ; mesurer les coûts indirects supportés par les collectivités et les habitants ? Je souhaite enfin insister sur ma situation personnelle. Je suis à près de 20 km de l'aéroport et pourtant je suis directement exposée aux survols. Cela montre que les conséquences de l'activité de Beauvais-Tillé concernent un territoire beaucoup plus vaste que le seul périmètre de l'aéroport. Nous ne devons pas devenir la variable d'ajustement du développement d'une infrastructure dont nous ne tirons pas nécessairement les bénéfices économiques mais dont nous subissons directement les conséquences. Je demande donc que soit pris en considération le principe selon lequel le développement économique ne peut se faire au détriment du sommeil, de la santé, de la tranquillité et de la qualité de vie des populations. Conclusion Pour toutes ces raisons, je donne un avis défavorable au projet d'agrandissement et d'augmentation du trafic de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Je demande que l'aéroport conserve une activité compatible avec la qualité de vie des habitants et que toute augmentation du trafic soit refusée tant que les nuisances sonores, atmosphériques, sanitaires et environnementales déjà existantes ne sont pas pleinement mesurées, reconnues et maîtrisées. L'aéroport fonctionne déjà. Il contribue déjà à l'économie locale et génère déjà des emplois. Je considère que cela ne justifie pas de faire supporter aux populations davantage de nuisances. Le développement économique d'un territoire ne devrait jamais se construire au détriment de la santé, du sommeil et de la qualité de vie de ses habitants. Je demande donc le rejet du projet d'agrandissement et d'augmentation du trafic aérien de l'aéroport de Beauvais-Tillé.
351	Réponse		2026-08-24 20:38:25	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des nuisances en matière de bruit, de pollution de l'air et d' impacts sur le réchauffement climatique et sur la santé des riverains . Vous soulignez l'élargissement des périmètres touchés par ces nuisances au delà des communes riveraines. Vous demandez des éléments permettant de mesurer les impacts de ces nuisances, dans la situation actuelle et avec le projet. Sans remettre en cause le principe des retombées économiques, vous nuancez les retombées en termes d'emploi par rapport à la situation actuelle. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com
352	Contribution	**Signalement de survols fréquents à Airion dès 4 h 19 du matin**	2026-08-25 20:26:00			Madame, Monsieur, Je réside au 3 rue de l'Église, 60600 Airion. Depuis quelque temps, je constate des passages d'avions très fréquents au-dessus de notre secteur. Plusieurs matins de suite, les survols ont commencé particulièrement tôt : vers 6 heures, puis 5 h 20 et, dernièrement, dès 4 h 19 du matin. Les avions se sont ensuite succédé régulièrement, parfois toutes les 3 à 4 minutes. Les passages sont également fréquents durant la journée. Je souhaiterais savoir si ces avions sont liés à l'aéroport Paris-Beauvais, si une modification des trajectoires aériennes est récemment intervenue et si les règles relatives aux vols nocturnes ont bien été respectées. Dans le cadre de la consultation publique concernant le projet de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport, ouverte du 15 juin au 15 septembre 2026, je demande que la commune d'Airion soit prise en compte dans les études portant sur les trajectoires et les nuisances sonores. Je souhaite également que mon témoignage soit enregistré comme une observation officielle dans le cadre de cette consultation. Je peux transmettre, si nécessaire, des relevés précis des horaires ainsi que des vidéos permettant de constater le bruit et la fréquence des passages. Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer l'origine de ces survols et les suites qui pourront être données à mon signalement. Cordialement,
352	Réponse		2026-08-25 11:27:38	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous nous interogez à propos des vols d'avions au dessus de la commune d'Airion. Vous soulignez l'accroissement du nombre d'avions survolant la commune d'Airion et mentionnez les nuisances générées en matière de bruit. Vous demandez la confirmation qu'il s'agit bien de vols à destination ou en provenance de l'aéroport de Beauvais. Je ne peux pas vous confirmer à partir des élément fournis, mais il est rpobable que ce soit le cas. Je demande à l'exploitant de préciser cette réponse et vous demander les précisions nécessaires pour confirmer la provenance et la destination des avions. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
352	Réponse		2026-08-25 16:19:29	Pétitionnaire	20260825_162739-contributionairion352.pdf	Bonjour, en complément des réponses par mail adressées à votre attention le 21 août via le site Aérovision par l'équipe relation riverains, je vous confirme, contrairement à ce qui est précisé ci-avant, qu'il ne peut s'agir de vols en provenance de l'aéroport de Beauvais-Tillé à 4h19 ni à 5h20 sur la semaine écoulée. Nous avons vérifié ces créneaux horaires entre le 17 et le 24 août via l'outil Aérovision, les deux seuls avions qui ont survolé Airion sur ces créneaux provenaient de l'aéroport Paris-CDG, la pièce jointe précisant les détails de ces vols. Comme précisé par l'équipe relation riverain, le couvre-feu en vigueur interdit les mouvements entre minuit et 5h. Les premiers survols d'Airion sur la semaine passée en provenance de Beauvais se situent aux alentours de 6h.
353	Contribution	**A long terme ?**	2026-08-25 20:26:00			Votre concession va jusqu'en 2054 or dans un Message précédent vous dites que les prévisions à long terme sont disponibles en mairies ou à la préfecture. Pourquoi ne pas aborder le sujet clairement ? Pourquoi si l'avenir de notre région est garantie, notre santé, nos nuits, notre cadre de vie n'est pas impacté d'ici 2054 ne voulez-vous pas être plus transparent sur vos projets à ce terme ? On se doute bien que d'ici à l'horizon 2030 tout ne sera pas figé et que le développement continuera ! Je vais m'adresser à ma mairie voir si ils ont un document à long terme comme vous semblez l'indiquer. Si déjà en 3 ans et demi les riverains dont je suis trouvent le projet insupportable, il serait invraisemblable que vous n'ayez pas déjà prévu bien pire... Pour les plus de 25 années qui suivront.
353	Réponse		2026-08-25 11:38:30	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution par laquelle vous nous faites part de vos inquiétudes à propos du développement de l'activité de l'aéroport sur le long terme au cours des 30 prochaines années. Vous demandez à pouvoir disposer des parties du dossier de consultation analysant les impacts et les incidences de l'évolution de l'activité de l'aéroport au delà de 2030. Je laisse l'exploitant compléter cette réponse avec les indications répondant à votre question. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. Dans l'immédiat, je vous invite à consulter les études disponibles sur le site et notamment le résumé non technique (pièce C3) qui apporte des réponses à bon nombre de sujets les plus fréquemment évoqués. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public

353	Réponse		2026-08-25 17:40:20	Pétitionnaire		L'étude d'impact environnementale a bien intégré les projection de trafic aérien sur la durée de la concession (figure 53 page 151 du document C2 téléchargeable sur le site). Les trafics routiers sont également projetés dans la durée. Tous les impacts ont été étudiés en conséquence. Les impacts du bruit et de la qualité de l'air sont par exemple projetés en 2030 et 2050 Les Gaz à Effet de Serre le sont sur 50 ans donc jusqu'en 2080 (figure 9 page 55 du même document). L'étude mise à disposition présente donc bien les impacts au-delà de l'année de mise en service prévue du projet de modernisation (2030).
354	Contribution	**erreur 404 due à l'IA qui répond...**	2026-08-25 11:53:06		20260824_194122-screenshot-2026-08-24-19-34-32-56-3aea4af51f236e4932235fdada7d1643jpg.jpg	TOUS les liens que vous collez systématiquement à vos réponses IA supposées renvoyer vers des explications et réponses, renvoient vers une page qui n'existe pas. Parce que l'IA ajoute sa réponse à l'URL. Ça n'est pas très sérieux et tend à prouver que les 1ère réponses sont effectivement faites par un robot... 😅
354	Réponse		2026-08-25 11:51:50	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous nous signalez le non fonctionnement du lien renvoyant aux différentes pièces du dossier de consultation et en particulier à la pièce C3 (Résumé non technique). Je vous présente toutes mes excuses pour l'absence de fonctionnalité de ce lien.Je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous, un lein rectifié répondant à votre demande. https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation-consultation-du-public
355	Contribution	**Évaluation socio-économique : caractère « prudent » ?**	2026-08-25 20:26:00		20260825_020548-frequentation-annuelle-toustique-oise-et-chiffre-cle-2019-2025-oise-tourismepdf.pdf	Bonjour, En page 87 de la pièce C2, à la suite du tableau présentant le bilan par acteur, l'étude socio-économique indique que certains bénéfices du projet ne sont pas intégrés à la VAN-SE : « - ` ´ ´ ´ ´ ´ -´ , ´ ` ´ ´ , ´ ´ . » *Au dela des effets monetarises presentes dans la decomposition de la VAN socio economique le projet genere des* ***benefices importants*** *pour d autres acteurs economiques* ***qui ne sont pas integres au calculm monetarise*** Sont notamment cités « ` , ´ ´ , ´ , ´ , ´ , ´ », qui ne sont pas valorisés dans la VAN-SE en raison de l'absence de méthodes conventionnelles stabilisées et reconnues à ce jour. *les principaux gains relatifs a l attractivite du territoire au developpement du tourisme a la creation et au maintien de l emploi ainsi qu aux dispositifs d insertion sociale* L'étude poursuit toutefois immédiatement en affirmant que : « , ´ ´ , ´ ´ . » *Ces effets bien que non monetarises constituent neanmoins des* ***retombees majeures*** *du projet* Puis elle en déduit que : « - ` ´ ` , ´ ´ ´ ´ – ´ ´ ´ . » *Leur non prise en compte dans la VAN confere ainsi au bilan socioeconomique un caractere* ***prudent*** *les resultats presentes* ***sous estimant*** *les benefices globaux du projet pour la collectivite* **En l etat cette analyse et presentation appellent plusieurs precisions** . ´ ´ ´ ^ « » « » ' ´ ' ? **1 Des effets non monetarises peuvent ils etre qualifies de *principaux gains* et de *retombees majeures* sans analyse permettant d en apprecier l ampleur** Le problème ne porte pas sur l'existence possible de retombées positives liées au projet. Il porte sur le raisonnement qui conduit précisément l'étude à passer de « ^ ´ ´ - ´ ´ ´ » à « ´ » puis à « - - ´ ´ ´ ». *ces effets ne peuvent pas etre monetarises dans la VAN SE faute de methode conventionnelle stabilisee ces effets constituent neanmoins des retombees majeures du projet la VAN SE sous estime donc les benefices globaux du projet* Or, la démonstration permettant l'articulation entre ces 3 énoncés n'est pas faite. ' ´ ´ ' ´ ´ . ´ , ' ´ ´ , **L absence de methode permettant de monetariser un effet signifie que cet effet n est pas integre au calcul Par definition elle ne permet donc pas d en determiner son importance son signe net ni son ordre de grandeur** La question est donc la suivante : ´ ´ - « » « ´ », ^ ' - ´ ? **sur quels elements objectifs les auteurs se fondent ils pour qualifier ces effets de principaux gains et de retombees majeures alors meme qu ils ne sont pas quantifies dans la VAN SE** Par exemple, leur auteur ont-ils réalisé une analyse de retours d'expérience sur d'autres plateformes aéroportuaires comparables ou d'une comparaison avec des territoires dépourvus d'aéroport ? Ou tout autre études ? , ' ´ ´ ´ ´ ' ´ ´ , ´ ´ ´ **Si de telles analyses existent il serait utile qu elles soient presentees et documentees afin de demontrer l articulation entre les trois enonces discute precedemment** . « » ? **2 Quels elements permettent de qualifier le bilan de *prudent*** Cette question est d'autant plus importante que l'étude ne se contente pas d'indiquer que certains bénéfices ne sont pas comptabilisés. ` ` « » ´ « - ´ ´ ´ ». Et ce alors même que le bilan par acteur présenté en page 295 de la pièce C1 démontre déjà largement que le bilan pour la collectivité est largement déficitaire : -6,5 M€ pour les riverains et -1 460,7 M€ pour la puissance publique. **Elle affirme que leur absence de prise en compte confere un caractere *prudent* au bilan et que les resultats sous estiment les benefices globaux du projet pour la collectivite** Or, cette conclusion suppose aussi implicitement que les effets non monétarisés non pris en compte sont globalement positifs et suffisamment importants pour modifier le diagnostic socio-économique. ' **C est precisement ce qui demande a etre demontre** Par exemple, l'Ae rappelle elle-même en page 42 de son avis que l'étude devrait identifier explicitement les effets environnementaux qui n'ont pas été monétarisés, en précisant notamment que leur absence du calcul « ' ». *ne signifie pas qu ils sont nuls* Cette remarque vaut dans les deux sens : un effet non monétarisé ne peut pas être considéré comme nul, mais il ne peut pas davantage être considéré comme nécessairement positif, majeur ou suffisamment important pour rendre le bilan global artificiellement défavorable.
355	Réponse		2026-08-25 14:24:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous effetuez une analyse critique du bilan socio économique des retombées de la présence de l'aéroport sur ,le territopire du Beauvaisis. Vous examinez et soulevez successivement des questions portant sur les points suivants : . ´ ´ - ^ ´ « » « » ' ´ ' ? L ' ' ´ ´ ' ´ ´ ´ ´ ´

355	Réponse		15:45:55	Pétitionnaire		Cette formulation ne visait pas à préjuger de l'importance relative de ces effets ni de leur capacité à modifier les résultats de l'évaluation socio-économique. Elle traduisait uniquement le constat que le périmètre de la VAN-SE est limité aux effets pouvant être quantifiés et monétarisés selon les référentiels méthodologiques en vigueur. Les résultats présentés doivent donc être interprétés au regard de ce périmètre d'analyse. Ainsi, les effets liés notamment à l'attractivité, au tourisme, à l'emploi ou à l'insertion sociale ont été mentionnés à titre qualitatif dès lors qu'ils sont régulièrement associés dans la littérature et les études sectorielles aux infrastructures de transport. Leur absence du calcul de la VAN-SE résulte des limites méthodologiques de l'exercice et ne remet pas en cause le fait qu'ils constituent des effets potentiels du projet, sans que leur contribution puisse être quantifiée dans le cadre de la présente évaluation socio-économique. Sur les analyses de sensibilité L'Autorité environnementale recommande de présenter des analyses de sensibilité relatives notamment aux hypothèses de trafic et aux gains de temps. Il est rappelé que des tests de sensibilité ont bien été réalisés dans le cadre de l'étude socio-économique et sont présentés dans le chapitre dédié. Ces analyses permettent d'apprécier la robustesse des résultats au regard des principales hypothèses structurantes retenues pour l'évaluation, notamment celles relatives aux gains de temps et aux paramètres socio-économiques utilisés dans le calcul de la VAN-SE. Les hypothèses de trafic aérien utilisées pour ces analyses correspondent aux hypothèses utilisées de manière cohérente dans l'ensemble des études du projet. Sur le tourisme : la synthèse de l'exploitant permettra de donner des éléments de réponses aux points soulevés. Des représentants du tourisme local seront également présents lors de la réunion publique du 8 septembre pour échanger sur ces points. Les chiffres déjà présentés et rappelés dans cette contribution, tout comme les témoignages de professionnels du tourisme depuis le début de la phase de concertation démontrent que la croissance du trafic a accompagné l'augmentation de la fréquentation des hébergements touristiques de l'agglomération (augmentation de 145 % du Chiffre d'affaires généré par l'activité des locations touristiques sur l'agglomération du Beauvaisis entre 2022 et 2025, source Liwango). En revanche, il est erroné de dire que seuls les 40% du trafic pour un voyage de loisir contribuent à une activité touristique, les 45 % de trafic lié à des voyages affinitaires constituent au contraire une opportunité pour des visiteurs privilégiés de faire du tourisme avec des « ambassadeurs » locaux que représentent leurs familles et amis. Sur l'emploi : l'analyse socioéconomique de 2024 mise en ligne et menée en effectuant des comparaisons avec d'autres plateformes aéroportuaires françaises au moyen de l'indice de l'emploi direct généré par unité de trafic à l'aéroport de Paris-Beauvais (inférieur à d'autres aéroports) se justifie bien, comme précisé, selon le modèle économique de l'aéroport, mais également par le modèle commercial de BVA : pas de fret, pas d'hôtel dans l'aéroport, couvre-feu strict. A contrario de Beauvais, par exemple, les aéroports de Marseille, Lyon, Nantes et même en moindre proportion Nice ont développé une importante activité de fret qui impacte sensiblement cet indice.
						Les effets directs, indirects, induits, catalytiques sur l'emploi liés au projet de modernisation qui accompagne une croissance modérée du trafic sont donc réels dans le Beauvaisis mais également comme démontré sur toute la zone de chalandise. A noter à l'échelle locale que les 1506 emplois directs présents sur la plate-forme représentent près de 70 % des emplois de la commune de Tillé (estimation basée sur le recensement INSEE 2022).
356	Contribution	**Un projet irresponsable !**	2026-08-25 12:12:20			Bonjour, Après l'été que nous venons de passer, où les canicules se sont succédées, la problématique de réchauffement climatique n'est plus une chimère entretenue par quelques pessimistes. La preuve est là : dans notre village, des panneaux annoncent "+4°, c'est pour nos enfants !"....c'est déjà faux, les + 4° sont aussi pour nous, avec impact sur la végétation et les cours d'eau et par ricochet sur toutes les professions qui nous nourrissent. Certes, ce sont nos politiques qui ont pris la décision, par intérêt économique, mais c'est aussi parce qu'un concessionnaire élabore un projet commercial d'extension. A chacun de prendre sa part de responsabilités dans ce projet irresponsable et destructeur. J'ajouterais que pendant ces canicules, on recherche la nuit un peu d'air (plus) frais en ouvrant les fenêtres. Mais entre respirer un peu mieux ou dormir au delà de 6h du matin (voire 5h45) , il faut choisir dans notre village survolé par les avions. Je ne souhaite pas de réponse formulée par IA.
356	Réponse		2026-08-25 12:07:10	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous nous rappelez les impacts de l'activité de transport aérien de l'aéroport en matière de bruit (nocturne en particulier) et sur le réchauffement clmatique. Ces sujets sont d'ore et déjà largement abordés par l'exploitant dans le dossier de la consultation et, en particulier les incidences en matière d'émissions de GES, principal facteur à l'origine du réchauffement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. NB cette réponse n'émane pas d'une IA quelconque.
357	Contribution	**Une concertation de façade : où est la démocratie notamment locale**	2026-08-25 19:27:57			L'enquête publique actuelle ne reflète pas une vraie concertation. Les réunions sont difficiement accessibles, pas transmis, envoyé en retard ou trop techniques et très complexes pour le grand public. Cette concertation se passe uniquement par internet alors que beaucoup de personnes dans les villages n'ont pas ou ne savent pas se servir de l'informationn ou aller sur internet. Exigence : Organiser une concertation aussi par voie postale, des ateliers participatifs en soirée et en week-end, avec des médiateurs indépendants, et rendre les études d'impact compréhensibles pour tous avec toute la documentation
357	Réponse		2026-08-25 19:26:42	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous nous faites part de votre sentiment à propos de l'organisation de la consultation. Vous estimez que le mode de contribution, majoritairement par le biais du site internet n'est pas adpté à tous, les publics. Je vous précise qu'il est possible de partiicper par courrier postal en envoyant sa contribution au Commissaire Enquêteur Mairie de Tillé 5 rue de l'Eglise 60000 TILLE. Les personnes intéressées peuvent également rencontrer, le commissaire enquêteur lors des 3 permanences dont 2 déjà passées (18 et 27 juillet) et une troisème le vendredi 11 spetmbre de 16h00 à 19h00. Lors de ces permanences, le public peut consigner ses observations sur un registre papier à leur disposition. Le dossier comporte également deux résumés non technique répondant à votre demande : Pièce A Présentation du projet non technique et Pièce C3 : Résumé non technique de l'étude d'impact. Ces pièces sont consultables sur le site internet mais également en version papier en mairied e tILLE. Enfin, deux réunions puubliques ont été programmées au cours de la consultation : la première le 25 juin 2026 et la seconde, le mardi 8 septembre à partir de 18h30 à la Salle des Fêtes de TILLE.
358	Contribution	**Les associations et les riverains, les grands oubliés du projet**	2026-08-25 19:41:08			Les avis des associations de protection de l'environnement et des collectifs citoyens ont été systématiquement minimisés. Leurs propositions n'apparaissent pas dans le dossier d'enquête. Il faut intégrer un comité citoyen indépendant dans le suivi du projet, avec un droit de veto sur les décisions impactant la qualité de vie et leur santé
358	Réponse		2026-08-25 19:40:14	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous soulignez l'insuffisante prise en compte des avis des associations de protection de l'environnement et des collectifs citoyens dans le dossier de la consultation. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
359	Contribution	Constat suite à concertation	2026-08-25 20:26:00			Bonjour, Suite au magnifique et indispensable projet de l'aéroport Paris Beauvais, j'ai naturellement laissé une appréciation très positive (économie, accueil du public, augmentation du trafic etc..). L'objet de mon mail est le constat d'un défoulement d'écologistes agressifs la plupart du temps qui évoquent une pollution à venir, j'en passe et des meilleures. Bien évidemment, leurs portables, leurs voitures.. ne polluent pas ! J'ai observé le même type de comportement collectif déchaîné lors de la concertation pour la modernisation de Roissy CDG. J'espère que ces comportements qui reflètent une tendance très actuelle d'hystérie collective « écologique » ne viendront pas altérer le projet. Car, malheureusement, combien de projets justement qui avaient un enjeu économique majeur ont dû être supprimés à cause de pressions sociales. Merci d'avoir pris le temps de me lire. Cordialement. Jean-Bruno Michaud
359	Réponse		2026-08-25 19:48:13	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous comparez le déroulement de la présente consultation relative à la modernisation de l'aéroport de Beauvais, avec la concertation relative à la modernisation de l'aéropoirt de Roissy CDG. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
360	Contribution	**Un projet obsolète face à l'urgence climatique**	2026-08-25 19:59:03			Le projet s'appuie sur des prévisions de croissance du trafic aérien datées d'avant la crise du COVID-19 et l'adoption de la loi Climat et Résilience. Aujourd'hui, la priorité doit être à la sobriété énergétique. = Annuler l'extension et investir dans des alternatives (LGV, trains de nuit, développement du fret ferroviaire).
360	Réponse		2026-08-25 19:58:10	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette proposition dans laquelle vous ,exprimez votre opposition à ce projet en raison de l'absence de prise en compte du contexte actuel militant en faveur d'(une sobriété énergétique et du refus de toute croissance des transports aériens. . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.

361	Contribution	**Des objectifs économiques surévalués - Les promesses d'emplois de l'aéroport : un mirage ?**	2026-08-25 20:04:02			Les études promettent 2 000 emplois directs, mais sans préciser leur nature (CDD, temps partiel, sous-traitance). L'exemple de l'aéroport de Roissy montre que 70 % des emplois sont précaires. Nous demandons à publier une étude indépendante sur la qualité et la pérennité des emplois créés, et conditionner les subventions publiques à des garanties sociales
361	Réponse		2026-08-25 20:03:14	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette proposition dans laquelle vous ,exprimez votre opposition à ce projet dans la mesure ,où vous contestez les retombées annoncées en matière d'emplois, en soulignant le caractère précaire de la majorité d'entre eux, comme à Roissy CDG . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
362	Contribution	**concertation**	2026-08-25 20:35:12			Habitant de TILLE « Quelques avions par semaine seulement avec un développement harmonieux et maîtrisé de l'aéroport » Voilà la phrase entendue il y a plus de 20 ans ! Le nombre de mouvements est devenu croissant, le nombre de passagers également sans aucune maîtrise, mais avec acceptation tacite de certains élus de l'époque. Promesses bafouées, oubliées ! Le couvre feu s'étendait de 23 heures à 6 heures du matin puis, avec l'autorisation de pouvoir baser quelques avions la nuit, cela a permis aux compagnies de partir très tôt , avant 6 heures. Le couvre feu est alors passé de minuit à 5 heures. Les riverains et villages survolés n'ont plus droit qu'à 5 heures de calme, silence, tranquillité. Les habitants n'ont jamais droit au repos ,même le dimanche. Puis des dérogations ont été données après minuit en cas de retard. Et maintenant il faudrait encore plus, jusqu'à 45000 mouvements en 2032, et après on nous trouvera de nouveaux arguments pour aller encore au - delà! Le développement d'un aéroport à moins de 500 mètres des habitations, situé entre un village et les quartiers de Beauvais est une aberration totale et irresponsable. Permettre encore une nouvelle extension, c'est amener une empreinte carbone supplémentaire liée non seulement aux avions déjà trop nombreux mais aussi à un trafic d'automobiles venant de loin, de taxis parisiens, de bus, de camions (livrant du kérosène!) toujours croissant, s'ajoutant à la pollution aérienne. Nous voyons un flot de voitures permanent se dirigeant dorénavant vers l'aéroport et en repartir. Nous voyons des taxis aux vitres teintées attendre dans les rues du village; A l'heure du réchauffement climatique, dénoncé chaque jour, et de la baisse nécessaire des émissions de carbone il n'est pas d'utilité publique de prétendre à un accroissement des structures de cet aéroport aussi proche de la vie d'habitants qui en subissent les nuisances : bruit de réacteurs assourdissants au décollage, odeurs de combustion du kérosène, circulation d'automobiles et de touristes irrespectueux de l'environnement et des règles de circulation. Il faut adapter le nombre de mouvements d'avions aux infrastructures existantes, se contenter des parkings bitumés qui ont déjà remplacé des espaces naturels. Il est urgent de réduire le nombre de vols et de passagers et non pas de vouloir toujours en ajouter. On compte déjà une soixantaine de départs et donc d'arrivées certains jours. Il n'y a aucune nécessité à encore plus, toujours plus. Les profits économiques pour certains et pour les compagnies aériennes étrangères justifient-ils la mise en danger sanitaire de la population.? (problèmes respiratoires, sommeil perturbé...) Profits pour certains mais perte de valeur des maisons subie par d'autres et tous les riverains installés depuis longtemps. L'offre de voyage pour des touristes partant en avion low-cost pour un week-end ne doit pas être plus privilégiée que la vie des résidents du Beauvaisis et des villages survolés . Augmenter les offres de destinations pour le plaisir de quelques-uns, c'est générer encore plus de destruction du climat, de réchauffement climatique et de canicules, de sècheresse, de problèmes de santé… c'est loin de privilégier l'intérêt collectif. NON les avions ne sont actuellement ni moins bruyants ni moins polluants. NON à ce projet plus nuisible qu'utile pour ce village et les communes environnantes dans lesquelles il faisait bon vivre. NON à une aggravation du réchauffement climatique et à ses conséquences visibles chaque jour. De rien. Avec plaisir.
362	Réponse		2026-08-25 20:30:31	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez le refus de ce projet en raison de ses incidences sur le dérèglerment climatique et de ses incidences pour les riverains en matière de bruit et de pollution. Vous déclarez votre refus de toute augmentation du trafic d'avions utilisés uniquement dans un but touristique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
363	Contribution	**Non à l'aéroport**	2026-08-25 20:43:48			Bonjour, Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais. Je ne crois pas un mot du discours qui se veut rassurant et modéré quant à l'extension du trafic. On connaît les avions, on connaît les nuisances qu'ils apportent sur la santé physique, sur la santé mentale à cause du bruit, on connaît les nuisances sur la faune, on connaît les nuisances sur la flore. On nous demande de défendre et protéger notre planète et on veut nous imposer un aéroport plus grand !! On va droit dans le mur et sans les phares !!! ÇA SUFFIT de nous prendre pour des gens qui ne comprennent rien ! NON et NON a l'extension de l'aéroport Paris Beauvais. AnneMArie Lacroix
363	Réponse		2026-08-25 20:42:54	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à toute extension de l'activité de l'aéroport en raison des incidences et nyisances en matière de bruit, de pollution de l'air. et sur l'environnement naturel (Faune et flore). J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
364	Contribution	**Les contribuables devraient-ils supporter les surcoûts générés par le développement de l'aéroport ? COMPLEMENT**	2026-08-25 20:52:57			Je suis très surpris de la réponse ANONYME qui a été faite sur le sujet. Mai je ne polémiquerai pas sur le sujet. Je tiens à préciser que mon expérience professionnelle m'a souvent obligé à faire des estimations de coût qui se sont avérées assez précises (cela impose bien sûr documentations, analyses, comparaisons, calculs prévisionnels, plans de contrôle et bien sûr rigueur) Aussi, je vais me contenter de donner des précisions. Axes routiers concernés : RD1001, RD901 et la rocade de Tillé sur 3 à 4 km2, soit 15 à 20 km de voiries qui prennent 80% du flux généré par les 7 millions de passagers En milieu urbain dense, le département dépense déjà 57.475 € / km / an juste pour maintenir les routes en bon état. Avec 7 millions de passagers, il faut refaire la couche de roulement tous les 7-8 ans au lieu de tous les 12-15 ans ainsi que la reprise des giratoires, l'orniérage aux arrêts de bus et le marquage au sol Pour 20 km de voiries impactées : + 1,0 à 2,0 M€ / an lissé sur 10 ans. Trottoirs, cheminements , pistes : peu de piétons en dehors de l'aéroport mais détériorations causées par les valises à roulettes, les déposes-minute sauvages par des véhicules qui montent sur les trottoirs causant des casses de bordures, de dalles. Mobilier public : glissières, panneaux, potelets arrachés, corbeilles qui débordent , éclairage public qui tourne H24, barrières anti-stationnement. Total pour l'agglo du Beauvaisis et le Département sur le secteur Tillé : un minimum de 1,7,M€ / an de surcoût d'entretien ou de renouvellement directement attribuable aux 7 millions de passagers. IMPORTANT : cette estimation n'intègre pas le coût lié aux places de stationnement gratuites occupées par des voyageurs. Si des centaines de places sont durablement occupées, cela peut générer des coûts supplémentaires pour la commune gestion, contrôle, usure et moindre disponibilité pour les habitants. Rappel : pour la police et la sécurité publique, toujours hors coûts financés par l'aéroport, on serait autour de 1 à 1,5 million d'euros par an dans un scénario bas (si les voyageurs restent surtout sur les accès à l'aéroport et fréquentent peu le centre-ville), surcoûts surtout liés aux renforts et aux heures supplémentaires réellement nécessaires. En résumé, 7 millions de passagers par an à proximité de l'aéroport entraînent des surcoûts pour les collectivités et services publics pour un montant total de 3 millions d'euros, hors dépenses financées par l'aéroport. Pour rappel, la redevance annuelle pour la concession de l'aéroport sera en moyenne de 2 millions d'euros. Ce montant est donc inférieur aux dépenses additionnelles qui seront supportés par les contribuables. Qui fera une bonne affaire avec l'extension de l'activité de l'aéroport de Beauvais ?
364	Réponse		2026-08-25 20:51:59	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous effectuez une estimation des coûts indirects supportés par les collectivités locales (Département de l'Oise, Commune de TILLE et Communnauté d'Agglo diu Beauvaisis) arrivant à un total de 3M€ /an. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
365	Contribution	**Un projet illégale et climaticide !**	2026-08-31 17:22:54			Monsieur le commissaire enquêteur, L'extension de l'aéroport de Beauvais est contestable sur le plan juridique et environnemental : 1. Non-respect des normes environnementales et sanitaires : L'extension entraînerait une augmentation massive du trafic aérien, donc davantage de nuisances sonores et de pollution de l'air. 2. Incohérence avec les objectifs nationaux : Le projet prévoit une hausse de 14 % des mouvements d'avions, ce qui est incompatible avec les engagements climatiques de la France et les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. 3. Avis défavorable de l'enquête publique : L'enquête publique montre sans aucune contestation possible un avis défavorable à l'extension, soulignant les conséquences sanitaires, climatiques et sociales graves du projet. 4. Contournement des procédures de démocratie locale : Les riverains et associations dénoncent un manque de transparence et un contournement des procédures de concertation, d'où la mobilisation judiciaire et citoyenne. En résumé, l'extension de l'aéroport de Beauvais est illégale et climaticide. Ce projet doit être abandonné !
365	Réponse		2026-08-31 17:21:46	CE		Bonjour, Je vous remercie pouir cette contribution par laquelle vous estimez nécessaire l'abandon de ce projet contestable sur le plan juridique et institutionnel. Vous appuyez votre position sur le non-respect des normes environnementales et sanitaires, sur l'incohérence avec les projets nationaux, sur l'avis défavorable de l'enquête publique et sur le contournement des procédures de démocratie locale. Concernant l'avis défavorable de l'enquête publique, j'attire votre attention sur le fait qu'il s 'agit d'une consultation publique et non d'une enquête publique. A ce titre, le commissaire enquêteur rend à la fin de la procédure, des conlcusions et non un avis. Par ailleurs, ces conclusions n'ont pas été formulées à ce jour. Il me semble donc prématuré de se prononcer à ce sujet, à l'heure actuelle. Concernant le manque de transparence et le contournement des procédures de concertation, l'ensemble des obligations légales ont éét respectées. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
366	Contribution	**Non au projet d'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-08-31 17:34:00			Le Haut Conseil pour le Climat préconise de stopper TOUTES les extensions d'aéroports en France. Alors que la changement climatique est maintenant effectif après l'été 2026 de canicules successives, d'incendies hors normes et de tornades dévastatrices, il est grand temps d'agir pour arrêter l'augmentation des gaz à effet de serre !! Tous les spécialistes du climat disent que ces épisodes seront plus fréquents et plus intenses. Et cela ne vous terrifie pas ? Moi je suis terrifiée. Nous ne sommes plus à l'heure du développement du trafic aérien, qui outre son impact sur le climat engendre de nombreuses nuisances reconnues (bruit, pollution multiples). Comment vont vivre les générations futures avec des températures qui dépassent déjà les 40 degrés ? Les promoteurs du projet de Beauvais n'ont ils pas d'enfants, de petits enfants? Quand vont ils comprendre les enjeux et les conséquences de telles décisions? Stoppez ce projet!
366	Réponse		2026-08-31 17:32:55	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison du non respect des recommandations du Haut Conseil pour le climat qui péconise l'interruption de tout projet de développement du transport aérien. Vous soulignez les incidences négatives du transport aérien, notamment en matière de réchauffement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.

367	Contribution	**Non au développement de l'aeroport**	2026-08-31 17:42:20			Dans ce contexte de rechauffement climatique où nous devons par tous les moyens réduire notre empreinte carbone. Nous devons collectivement réduire les déplacements en avion et nous voyons ici l'inverse. C'est donc un projet Totalement irresponsable .
367	Réponse		2026-08-31 17:41:36	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des péconisations actuelles de réduire notre empreinte carbone et pour cela d'annuler tout projet de développement du transport aérien. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
368	Contribution	**NON à l'agrandissement de l'aéroport BEAUVAIS TILLE et au plus de 45 000 mouvements**	2026-08-31 17:52:52			Il faut le rappeler : Initialement, le projet d'aménagement de l'aéroport de Beauvais-Tillé prévoyait 32 000 mouvements d'avions par an (décollages et atterrissages confondus), AVANT D'ETRE AUTORISE et RAMENE à 30 000 mouvements par an A LA SUITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE. En ce temps là, une enquete publique avait beaucoup d'importance - Évolution des chiffres clés Prévision initiale : 32 000 mouvements Plafond fixé par arrêté (2012) : 30 000 mouvements par an Réalité actuelle en 2026 : Le trafic a fortement dépassé ces seuils historiques pour atteindre près de 39 600 mouvements annuels. Pourquoi, a t on laissé à atteindre plus que le chiffre autorisé des mouvements de 39 600 /an alors qu'il était autorisé à 30 000 ? si vous le savez, alors une réponse s'impose- A quoi sert une autorisation préfectorale ? Pourquoi devrait on passer à 45 000 voir beaucoup plus, maintenant ??? qu'est-ce qui a changé en 2012 et en 2026 pour plus de mouvements, ce n'est pas le nombre de voyageurs, non non, les décideurs n'étaient pas les mêmes, voilà ? . les décideurs actuels ont il le projet caché de faire un aéroport équivalent à ORLY ?? Pourquoi la DELEGATION DE SERVICE PUBLIC a t elle été signée en huit clos, PAR LE SMABT :sans ETUDE D'IMPACT, SANS AVIS DE LA POPULATION POUR PLUS DE 45 000 MOUVEMENTS ? maintenant que cette DSP est signée à la va vite et qui promet à BELLOVA plus de 45 000 mouvements et plus , qui a été trompé dans cette affaire ?
368	Réponse		2026-08-31 17:52:09	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet. Vous rappelez le niveau d'activité de 30 000 mouvements en 2012 et la nouelle DSP sans étude d'impact préalable et sans consultation des habitants. J'attire votre attention sur l'absence d'indication du plafond du nombre de mouvements dans l'actuelle DSP. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
369	Contribution	**Mesure ERC de production photovoltaïque supplémentaire - Suite**	2026-08-31 19:49:33			Bonjour, Je fais suite à ma contribution « Mesure ERC de production photovoltaïque supplémentaire » et à la réponse apportée par Bellova, que je remercie pour ces précisions. Cette réponse appelle toutefois plusieurs remarques et questions complémentaires, qui constituent pour certaines une reformulation de ma contribution initiale afin de permettre à Bellova de répondre plus directement aux points soulevés. . Bellova indique que les ombrières sont prévues au titre de plusieurs réglementations, notamment la loi APER, la loi Climat et Résilience et le décret tertiaire, et renvoie à la pièce PC47. Je ne conteste évidemment pas que ces réglementations puissent conduire à l'installation d'ombrières photovoltaïques sur certaines surfaces. Ma question est différente : **1 Des precisions qui ne repondent pas a la question initiale** ? La réponse de Bellova confirme d'ailleurs que les installations concernent à la fois : - des infrastructures existantes ; - des infrastructures créées ou réaménagées dans le cadre du projet. **quelle part de la production photovoltaique presentee comme un benefice environnemental du projet est reellement imputable a l agrandissement de l aeroport** . Le dossier indique lui-même qu'environ 40% de la capacité photovoltaïque prévue dans la situation avec projet serait également présente dans la situation sans projet. La production photovoltaïque ne peut donc pas être considérée dans son intégralité comme un bénéfice **Cela confirme donc la necessite de distinguer ce qui releve reellement de l agrandissement de ce qui aurait vocation a etre realise independamment de celui ci** créé par l'agrandissement. Sur ce point essentiel, la réponse de Bellova n'apporte aucun élément nouveau. Bellova indique également que la mise en place des ombières photovoltaïque répond à plusieurs obligations réglementaires. Tout d'abord, cela ne permet toujours pas de déterminer quelle part de cette production constitue réellement un bénéfice environnemental additionnel imputable au projet. Et ensuite, dès lors qu'une partie des installations aurait été réalisée indépendamment du projet afin de satisfaire aux obligations réglementaires, cette production relève du scénario de référence et ne peut pas, sans justification complémentaire, être portée au crédit du projet au titre de ses mesures ERC. La **2 Une obligation reglementaire ne peut pas etre assimilee automatiquement a une contrepartie du projet** question est donc simplement la suivante : ? Le dossier d'étude d'impact pourrait par exemple distinguer : - A m² d'ombrières, produisant X MWh/an, correspondant aux obligations applicables sans projet ; - B m², produisant Y MWh/an, correspondant aux obligations supplémentaires résultant du projet ; - C m², produisant Z MWh/an, correspondant à **quelle est la production photovoltaique reellement supplementaire apportee par le projet par rapport a la situation sans projet apres prise en compte des installations qui auraient de toute facon ete realisees au titre de la reglementation** une production réellement supplémentaire et volontaire pouvant être associée aux mesures ERC. A défaut, l'affirmation figurant page 37 du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae « 23 000 / 115 000 ² : 62 303 2 50 » agrège des productions dont une partie aurait, selon le dossier lui-même, existé en l'absence du projet et aurait du alors être formulée en « Z / C ² : zz zzz 2 50 » Le fait qu'une installation soit ***Production de plus de MWh an d energie via m d ombrieres photovoltaiques tCO eq evitees sur ans*** bénéfique pour l'environnement ne suffit pas à faire de celle-ci un bénéfice du projet : encore faut-il démontrer qu'il n'aurait pas été obtenu en l'absence du projet. ***Production de plus de MWh an d energie via m d ombrieres photovoltaiques tCO eq evitees sur ans*** Bellova explique que la réalisation d'ombrières sur les parkings existants nécessiterait de neutraliser temporairement des places et qu'il serait donc nécessaire d'augmenter préalablement la capacité de stationnement. Cet argument explique le phasage opérationnel du projet, mais ne répond pas à la question posée. Que les ombrières soient réalisées avant ou après l'extension des **3 Le phasage des travaux ne repond pas a la question environnementale** parkings ne permet pas de déterminer si leur production constitue un bénéfice environnemental additionnel attribuable à l'agrandissement. La question demeure donc entière : ? Et une nouvelle question arrive ensuite : ***combien de capacite photovoltaique supplementaire le projet cree t il reellement par rapport a la situation sans projet*** ***quelle capacite creee pour le projet releve d une obligation reglementaire*** . ? 4. 50 Bellova indique également que le cahier des charges prévoit des dispositions permettant d'optimiser la production ainsi que des mesures de maintenance et éventuellement de stockage. Mais ma contribution ne mettait pas en cause la volonté de Bellova de maintenir les installations fonctionnelles en bon état. Elle interrogeait les hypothèses effectivement retenues dans le bilan environnemental sur 50 ans. Deux questions demeurent donc : - quel taux de dégradation des panneaux a été retenu dans les calculs ? - un remplacement des panneaux ou d'autres équipements est-il prévu au cours des 50 années d'analyse, et les émissions correspondantes ont-elles été intégrées ? Car la lecture des courbes de la figure 12 ne fait apparaitre aucune prise en compte de l'un ou l'autre de ces éléments. Le fait qu'un cahier des charges impose une maintenance rigoureuse ne permet pas, à lui seul, de répondre à ces questions. . Bellova conclut : « ***Les hypotheses retenues sur ans restent a preciser*** ? » **5 . La question principale l imputation au projet** ***la production photovoltaique supplementaire associee a l agrandissement de l aeroport peut elle reellement etre consideree comme un benefice environnemental propre au projet susceptible de contrebalancer meme partiellement les emissions supplementaires qu il engendre*** . Selon les chiffres présentés dans le dossier, le projet entraîne environ 4,35 millions de tonnes éq. CO2 supplémentaires sur 50 ans. Le bénéfice climatique net associé au photovoltaïque est présenté à hauteur de 29 599 t éq. CO2, tandis que les émissions « évitées » annoncées atteignent 62 303 t éq. CO2. Même en retenant l'hypothèse la **La reponse est OUI En l etat cette conclusion constitue une affirmation et non une demonstration nouvelle** plus favorable de 62 303 t éq. CO2, cela représente environ 0,23% des émissions du scénario avec projet. Avec le bénéfice climatique net de 29 598 t éq. CO2, on tombe à environ 0,11%. Surtout, environ 40% de la capacité photovoltaïque présentée dans le scénario avec projet existerait déjà dans le scénario sans projet. . Ces chiffres ne démontrent évidemment pas que le photovoltaïque serait inutile. Ils montrent simplement qu'il est nécessaire de distinguer « » de « ». Cette distinction n'est toujours pas apportée dans la réponse de Bellova. **La contribution reellement additionnelle de l agrandissement est donc necessairement inferieure a la production totale mise en avant par Bellova** Enfin, Bellova présente le développement photovoltaïque sur le site aéroportuaire comme un élément permettant de caractériser le projet comme favorable aux objectifs territoriaux de développement des énergies renouvelables. Mais **le benefice environnemental global du developpement du photovoltaique la contribution environnementale additionnelle reellement creee par l agrandissement de l aeroport** rien ne démontre que cette production supplémentaire soit conditionnée uniquement à l'agrandissement de l'aéroport. Le même objectif pourrait être poursuivi sur d'autres surfaces déjà artificialisées du territoire **6 Le developpement regional du photovoltaique n est pas necessairement conditionne a l agrandissement** : parkings, bâtiments commerciaux ou industriels, équipements publics, etc. Deux décisions distinctes sont ainsi mises en relation : - développer les énergies renouvelables ; - augmenter la capacité et le trafic de l'aéroport. La première ne nécessite pas nécessairement la seconde. En revanche, les émissions supplémentaires liées à l'augmentation du trafic aérien sont, elles, directement liées au projet. Il n'est donc pas possible de considérer automatiquement que la réalisation d'installations photovoltaïques sur le site permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs de la région Hauts-de-France et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis en la matière constitue une contrepartie environnementale des émissions supplémentaires du projet simplement parce que les deux opérations sont réalisées dans le même
369	Réponse		2026-08-31 18:18:18	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous demandez des précisions relatives à la réparttion des retombées énergétiques des panneaux photovoltaiques, entre la part sans projet sur les équipements exsiatnts et la part réellement liée au projet implantés sur les nouveaux équipements. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation
370	Contribution	**Objectifs de décarbonation des compagnies Ryanair et Wizz Air + questions SAF - Suite**	2026-08-31 20:26:00			Bonjour, Je remercie Bellova pour sa réponse à ma contribution. Cette réponse appelle toutefois une remarque importante, car elle ne répond pas réellement aux interrogations soulevées. En effet, Bellova indique que « » et que « [...] ». ***le DDAE depose et le memoire en reponse a l IGEDD constituent une demonstration suffisamment robuste l evaluation de ce projet tres complexe prend bien en consideration les incertitudes et les differents contributeurs au dela des seuls effets directs du concessionnaire*** Je ne remettais pourtant pas en cause, de manière générale, le fait que le DDAE comporte une évaluation des émissions de GES ou qu'il prenne en compte des émissions indirectes. **Je questionnais precisement la robustesse des hypotheses determinantes sur lesquelles cette evaluation repose** . **1. Affirmer que les incertitudes sont prises en compte ne permet pas de repondre a la question** Ma contribution identifiait plusieurs incertitudes susceptibles d'affecter directement la trajectoire de décarbonation retenue dans le dossier : - disponibilité et coût futurs des SAF - capacité des compagnies à atteindre leurs propres objectifs d'incorporation - renouvellement des flottes - évolution des coûts liés au carbone - mise en œuvre du Single European Sky, etc. **Bellova affirme que ces incertitudes sont prises en consideration mais ne precise ni lesquelles ni selon quelle methode ni avec quelles hypotheses ni avec quelles consequences sur les resultats** . **Il ne s agit donc pas de demander a Bellova de garantir l avenir Il s agit de demander de montrer comment les incertitudes identifiees ont ete integrees dans l analyse** Par exemple, lorsqu'une trajectoire de réduction des émissions repose sur une hypothèse d'augmentation importante de l'utilisation des SAF, l'existence d'une incertitude sur leur disponibilité et leur coût devrait pouvoir être traduite dans l'étude par des hypothèses ou scénarios permettant d'en mesurer les conséquences.
370	Réponse		2026-08-31 18:22:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous nous questionnez à propos de la robustesse des hypothèses retenues en matière d'évolution des émissions de CO2 dans le cadre de ce projet et de respect des hypothèses de décarbonation prévues dans les trajectoires des Compagnies aériennes et de l'aéroport. Vous demandez, notamment à l'exploitant de caractériser et de préciser les incertitudes auxquelles il fait référence dans l'étude d'impacts. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.

371	Contribution	**Facteur d'émissions carbone + Distance des vols - Suitex2**	2026-08-31 18:37:58			Bonjour, Je remercie Bellova pour sa réponse à ma contribution. Toutefois, cette réponse ne répond (de nouveau) pas aux questions posées, ni aux demandes de précisions méthodologiques formulées dans ma contribution et reprises de manière explicite par le commissaire enquêteur. Ma contribution ne demandait pas simplement si les hypothèses de trafic retenues étaient, de manière générale, « ». Elle demandait précisément comment ces hypothèses avaient été construites et justifiées, notamment concernant les distances parcourues et le calcul des émissions de GES des aéronefs. Le commissaire enquêteur a d'ailleurs parfaitement résumé ces demandes en indiquant que je sollicitais de l'exploitant des précisions sur « *realistes et coherentes* ». Or la réponse de Bellova se limite à affirmer que « *les utilisations de ces donnees dans les etudes et la methodologie utilisee pour le calcul des moyennes Le trafic de l Aeroport de Paris Beauvais est considere comme suffisamment mature pour que les hypotheses de trafic prises en compte et deja explicitees soient considerees comme realistes et coherentes* ». **De nouveau cette affirmation ne permet pas de repondre aux questions posees** : elle ne précise notamment pas : - quelle distance moyenne a été retenue ; - comment cette distance moyenne a été calculée ; - quelles distances entre aéroports ont été utilisées ; - comment ces distances ont été pondérées pour obtenir une moyenne représentative du trafic ; - quelles données de consommation des aéronefs ont été retenues ; - quelle méthodologie a été utilisée pour convertir ces données en émissions de GES ; - ni comment les hypothèses retenues ont été confrontées aux données historiques disponibles et aux évolutions annoncées par les compagnies fréquentant la plateforme, - ni, enfin, pourquoi ces informations méthodologiques n'ont toujours pas été intégrées de manière explicite dans l'étude d'impact. « » . Cette distinction me paraît d'autant plus importante que les émissions du trafic aérien représentent la très grande majorité des émissions de GES associées au projet. La robustesse des hypothèses utilisées pour les calculer constitue donc un élément déterminant de l'évaluation environnementale. Je ne demande pas à Bellova de prévoir avec certitude l'évolution future du trafic aérien. Je demande simplement que les hypothèses retenues dans le dossier soient explicitées, justifiées et vérifiables par le public, en particulier lorsqu'elles déterminent une part aussi importante du bilan environnemental. Je réitère donc les demandes formulées dans ma contribution initiale : que soient présentées la méthodologie de calcul des émissions des aéronefs, les principales données utilisées et la justification des distances moyennes retenues dans les différents scénarios. À ce stade, et comme pour certaines réponses précédentes, la réponse apportée par Bellova porte donc sur la plausibilité générale de l'hypothèse, mais ne répond pas à la demande portant sur sa construction, sa justification et sa méthode de calcul. Je maintiens en conséquence les interrogations soulevées dans ma contribution initiale. **Affirmer qu une hypothese est *realiste et coherente* ne constitue pas une demonstration de la maniere dont cette hypothese a ete etablie**
371	Réponse		2026-08-31 18:37:01	CE		Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous demandez des précisions sur les hypothèses prises en compte pour évaluer les émissions de CO2 des avions dans le scénario projet. Vous demandez à ce que les hypothèses retenues dans le dossier soient explicitées, justifiées et vérifiables par le public, leur construction, leur justification et leur méthode de calcul. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
372	Contribution	**Moderniser l'aéroport sans augmenter le trafic : préserver notre cadre de vie**	2026-08-31 19:02:26			Habitants du Fay-Saint-Quentin, nous souhaitons apporter notre témoignage dans le cadre de la consultation publique concernant le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais. Nous tenons tout d'abord à préciser que nous ne sommes pas opposés à l'aéroport. Nous utilisons nous-mêmes parfois l'avion et reconnaissons l'utilité de cette infrastructure. Lorsque nous nous sommes installés au Fay-Saint-Quentin, nous avions également connaissance de la présence de l'aéroport et de son activité. Nous entendons régulièrement les avions et, dans l'ensemble, nous considérons que les nuisances actuelles restent aujourd'hui supportables. Cela ne signifie pas pour autant qu'elles n'existent pas ! Les nuisances sonores sont une réalité au quotidien. Lorsque l'on se trouve à l'extérieur, le passage d'un avion peut obliger à interrompre une conversation ou à parler plus fort. À notre domicile, il arrive également que le babyphone se déclenche lors du passage d'un avion, y compris lorsque les fenêtres et les portes sont fermées. Aujourd'hui, cet impact reste pour nous supportable. Mais notre inquiétude principale concerne une éventuelle augmentation du nombre de vols et de rotations. La modernisation de l'aéroport ne doit pas automatiquement conduire à une augmentation du trafic aérien. Un aéroport peut être rénové, modernisé et offrir de meilleures conditions d'accueil aux voyageurs : cela ne change pas le fait que les avions continuent à passer au-dessus de nos têtes. Nous avons fait le choix de vivre à la campagne, notamment pour bénéficier d'un cadre de vie particulier. Il est important de préserver cet équilibre. Aujourd'hui, les conséquences de l'activité aéroportuaire ne concernent plus uniquement les communes situées à proximité immédiate de l'aéroport : de nombreux villages autour de Beauvais sont concernés par les passages d'avions et leurs nuisances. Il existe également un impact moins visible, mais qui nous paraît tout aussi important : l'impact environnemental du trafic aérien. Vivre à la campagne ne signifie pas être à l'abri des conséquences environnementales liées à cette activité. La qualité de notre environnement et les conséquences du transport aérien sur le réchauffement climatique doivent également être prises en compte dans la réflexion sur l'avenir de l'aéroport. Nous sommes également préoccupés par les conséquences d'une éventuelle augmentation du trafic sur les déplacements routiers. L'entrée de Beauvais est déjà fortement saturée aux heures de pointe, notamment dans le secteur de Leroy Merlin. Cet axe constitue également l'un des principaux itinéraires que nous empruntons pour rejoindre notre commune. Si le trafic de l'aéroport augmente, comment la circulation routière va-t-elle évoluer ? Les infrastructures et les accès seront-ils réellement capables d'absorber des flux supplémentaires sans aggraver les difficultés déjà rencontrées quotidiennement ? Travaillant également à Tillé, l'un d'entre nous constate régulièrement certains problèmes liés aux déplacements des voyageurs : des véhicules stationnés de manière inadaptée, des automobilistes perdus qui s'arrêtent dans des endroits gênants, parfois à proximité des ronds-points, ou encore des situations pouvant perturber la circulation et poser des questions de sécurité. Le développement d'une infrastructure aussi importante ne peut pas être pensé uniquement à travers des chiffres de fréquentation, des capacités d'accueil ou des objectifs économiques. Il doit aussi prendre en compte l'expérience quotidienne des personnes qui vivent réellement sur ce territoire. Il est donc essentiel que les décisions concernant l'avenir de l'aéroport soient prises en tenant compte des habitants des communes concernées, de leur cadre de vie et de ce qu'ils constatent chaque jour. Nous ne sommes pas opposés à la modernisation de l'aéroport. En revanche, nous sommes opposés à une augmentation du trafic aérien qui entraînerait davantage de vols et de rotations au-dessus de nos communes. L'aéroport peut évoluer et être modernisé tout en restant à une taille compatible avec son territoire et son environnement. La modernisation ne doit pas devenir un moyen d'accepter, à terme, une augmentation permanente du trafic. L'enjeu est de trouver un équilibre : conserver un aéroport utile et fonctionnel, tout en protégeant le cadre de vie des habitants, l'environnement et les communes qui vivent quotidiennement avec les conséquences de son activité.
372	Réponse		2026-08-31 19:01:12	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous nous faites part de vos inquiétudes à propos des incidences d'une augmentation du trafic sur l'aéroport. Vous n'êtes pas opposés à la modernisation de l'aéroport, mais vous craignez une augmentation des nuisances en maatière de bruit, de circuilation routière et d'acroissement des émissions de CO2 contribuant au dérèglement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
373	Contribution	**Pour une réelle limitation des rotations à l'aéroport de Beauvais-Tillé**	2026-08-31 19:15:12			Résidant à Beauvais depuis des dizaines d'année, je constate un environnement sonore se dégradant à vitesse grand V. Voici quelques exemples parmi de nombreux autres : certains boulevards sont devenus de véritables circuits avec leur lot de vitesse et de pollution sonore, le ciel se voit strié de bandes de condensation aggravant l'effet de serre et surtout de bruits prolongés de moteurs d'avion. Si l'aéroport de Tillé se développait encore, cela renforcerait ce constat. Par exemple, les matins à 6 heures moins 5, le vrombissement de l'avion qui va décoller s'entend fortement au niveau du centre commercial du Jeu de Paume. Il faut également constater les allées-et-venues des camions de livraison , allées-et-venues qui ne pourront que se multiplier avec la plate-forme de la zone de l'aéroport, aggravant ainsi toutes les pollutions qui en déclineront. Quelle asphyxie pour les générations actuelles dont les personnes les constituant ne sont pas égales quant à la santé, et surtout quel cadre de vie (de survie !) pour les générations suivantes. Par ailleurs, la population apprécie modérément qu'on la considère naïve et mal informée : peut-on raisonnablement penser que l'avion sera "vert" en 2050, voire plus tôt, autrement dit avec zéro émission nette ? Dans son propre intérêt également le secteur aéronautique, se doit de devenir responsable !
373	Réponse		2026-08-31 19:12:51	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous manifestez votre opposition à ce porjet, en raison des incidences grandissantes pour les habitants de Beauvais, en matière de bruit, de circulation routière et de rejets dans l'atmosphère Vous etimez, en consquence nécessaire de n'envisager aucun accroissement de l'activité de l'aéroport. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
374	Contribution	**Non au projet**	2026-08-31 19:23:26			Ce projet est encore réfléchi a court terme pour tous les sujets liés à la santé publique, à la biodiversité, aux dérèglements climatiques. Quand allons-nous enfin comprendre que nous ne pouvons poursuivre dans cette direction. Nous subissons déjà énormément de trafic aerien et de voiture, pensez vous que ces éléments sont sans incidence sur notre santé et celle de nos enfants ?! Il est indispensable que les acteurs économiques et les collectivités se mobilisent pour stopper ce genre de projet.
374	Réponse		2026-08-31 19:22:50	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous affirmez votre opposition à ce projet en raison des impacts sur la santé des riverains , sur la biodiversité et sur le dérèglement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
375	Contribution	**Réfléchissons avant d'agir**	2026-09-01 08:35:16			A l'heure du réchauffement climatique n'avons nous pas d'autres priorités. L'extension de l'aéroport pour qui ? Pour quoi? Le trafic actuel, la pollution actuelle ne suffisent donc pas! La qualité de l'air sur Beauvais est très médiocre. Ce projet semble économiquement intéressant mais sur le long terme ? Il faudrait plutôt investir dans le ferroviaire moins gourmand en énergie et beaucoup moins polluant. Le couvre feu actuel n'est pas toujours respecté non plus. Plusieurs fois j'ai été réveillée par un décollage très matinal (quelques minutes avant 5h du matin). Je considère que notre territoire ne doit pas céder aux promesses mais au contraire faire preuve enfin de courage pour garder un aéroport de taille humaine et protéger la population.
375	Réponse		2026-09-01 08:33:04	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet compte tenu des consommations énergétiques des avions et de leur caractère polluant. Vous préconisez en conséquences un recours accru au transport ferroviaire et l'absence d'augmentation de l'activité de l'aéroport. Vous signalez, enfin, le non respect des horaires du couvre feu. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.

376	Contribution	**Objectif SAF de Ryanair et viabilité du projet**	2026-09-01 08:56:55			Bonjour, Je viens de tomber sur cette déclaration de ' , datant de : " ´ ´ ' - % ' ` % " Je me permets de rappeler la date de cette déclaration : https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/carburants-non-fossiles-doutes-de-compagnies-aeriennes-sur-les-objectifs-europeens_184848 Deux questions pour Bellova : 1. Puisque Bellova connait les objectifs de décarbonation de Ryanair d'ici 2030 en accord avec les exigences de la certification ACA 4, quelle est la position de Bellova quand au fait que le PDG de Ryanair reconnait que l'atteinte du niveau d'incorportation en SAF de 6% fixé par ReFuel UE est inatteignable, mais que la compagnie conserve tout de même un objectifs de décarbonation pour 2030 dont 50% de cet objectif repose sur un taux d'incorporation de 12,5% ? 2. Puisque le objectif de décarbonation 2030 de Ryanair ne pourra pas être atteint, la compagnie s'expose donc clairement à un double risque financier et un risque physique : - risque 1 : la nécessité d'achat supplémentaire de quota carbone (quota carbone dont le montant devrait substantiellement augmentée puisque toutes les compagnies aériennes européenne qui se sont fixées des objectifs de décarbonation d'au moins 10% d'incorporation n'atteindront pas ce seuil, et toutes devront alors recourir à l'achat de quota carbone) - risque 2 : l'exposition à des pénalités si la compagnie n'a pas pu acheter suffisamment de quota pour couvrir l'ensemble de ces émissions. Pour ces deux risques, à la lumière du modèle économique d'une compagnie aérienne low-cost dont le principe est d'optimiser les coûts fixes au maximum, la seule possibilité qui apparait est donc d'augmenter le tarif de ces billets. - risque 3 : la nécessité pour la compagnie de réduire son activité, afin de faire correspondre ces émissions de GES avec les quotas carbone que la compagnie aura pu se procurer. Ces risques sont donc susceptibles d'exposer les compagnies à une augmentation de leurs coûts de conformité carbone, pouvant se traduire, selon les arbitrages opérés par les compagnies, par une modification de l'offre ou une réduction de certaines capacités, ou par une hausse des tarifs. Par conséquent, et puisque la déclaration de Michael O'Leary a été faite ^ , il apparait alors étonnant que ces risques ne sont pas discutés et analysés dans l'étude d'impact. Par exemple, pourquoi l'ensemble des scénarii de l'analyse de la sensibilité de la VAN-SE considèrent un trafic aérien constant d'environ 45 000 mvts entre 2030 et 2080 ? Comment, face à ce constat, Bellova justifie de ne pas avoir réaliser d'analyse de sensibilité dans laquelle le trafic aérien pourrait être contraint à la baisse, en lien avec les enjeux climatique et énergétique, durant au moins une certaine période afin d'en évaluer les conséquences sur la viabilité économique du projet ? Enfin, avant toute réponse, il paraît important d'indiquer ici à Bellova qu'avant de qualifier ces questions comme ne relevant pas de son périmètre de responsabilité et, par conséquent, de les exclure du champ de l'étude, il convient de rappeler qu'elles portent précisément sur des facteurs susceptibles de remettre en cause la viabilité même du trafic retenu dans les différents scénarios. À ce titre, elles relèvent directement de l'analyse de la viabilité économique du projet : si les contraintes climatiques, énergétiques ou réglementaires sont susceptibles de modifier durablement le niveau de trafic, elles sont nécessairement susceptibles de modifier les résultats de l'analyse socio-économique et, in fine, la viabilité du projet. Ne pas analyser ces facteurs, ou les exclure a priori du champ de l'étude au motif qu'ils ne relèveraient pas directement de la responsabilité de Bellova, ne constitue donc pas seulement un choix de périmètre : cela pose une véritable question de rigueur méthodologique, dès lors qu'ils sont susceptibles d'affecter directement les hypothèses structurantes du projet. C'est, par exemple, précisément l'objet d'une analyse de sensibilité : apprécier dans quelle mesure les résultats du bilan varient lorsque les principales hypothèses susceptibles de les déterminer évoluent, qu'il s'agisse de facteurs endogènes au projet ou de facteurs exogènes susceptibles d'affecter son environnement économique, énergétique ou réglementaire. Or, à l'exception du scénario SAF/2, l'analyse présentée ne semble pas tester la sensibilité de la VAN-SE à l'évolution de plusieurs facteurs endogènes pourtant susceptibles de conditionner directement la viabilité du trafic retenu. Dans ces conditions, il paraît difficile de considérer comme suffisamment robuste un bilan reposant notamment sur l'hypothèse d'un trafic constant d'environ 45 000 mouvements annuels entre 2030 et 2080, sans analyse de sensibilité permettant d'apprécier les conséquences d'une baisse durable du trafic liée, par exemple, aux contraintes croissantes de décarbonation du transport aérien.
376	Réponse		2026-09-01 08:55:53	CE		Bonjour, Je vous remerciue de votre contribution dans laquelle vous commencerz par rappeler la déclaration de ' , datant de affirmant que " ' - % ' ` % ". Vous en déduisez une série de réflexions sur la robustesse des hypothèses retenues par BELLOVA dans son étude d'impact. Vous en tirez d'autres hypothèses relatives aux évolutions des émissions carbone prévues, à l'évolution des tarifs, de l'offre et de l'activité de Ryaner susceptibles de remettre en cause les analyses et conclusions des études conduites par BELLOVA. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
377	Contribution	**Non à l'extension de l'aeroport et à l'augmentation du trafic**	2026-09-01 09:04:29			Habitante de Savignies je suis totalement opposée à ce projet d'extension de l'aéroport, c'est un investissement sans aucune logique, qui bénéficiera à moins de 20% de la population. C'est un contre sens au regard de l'impact environnemental du trafic aérien en tant que tel mais également tous les effets induits d'imperméabilisation des sols, de pollution de l'air, de nuisance sonores... mes enfants sont asthmatiques, comme de plus en plus de personnes, soyez responsables et ne sacrifiez pas la santé de toute un territoire au plaisir de quelques riches. Et investissons cet argent pour l'intérêt général, là où il est vraiment utile pour essayer de pouvoir vivre au mieux dans le monde qui nous attend.
377	Réponse		2026-09-01 09:03:37	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des impacts multiples en matière de santé publique , de nuisances sonores, d'imperméabilisation des sols et de pollution de l'air. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
378	Contribution	**Une définition du « champ de responsabilité » de Bellova qui mérite d'être précisée - Suite**	2026-09-01 09:31:06			Bonjour, Je remercie Bellova pour sa réponse. Toutefois, celle-ci ne répond pas à la question précise soulevée dans ma contribution, qui portait sur la distinction entre le champ des incidences à analyser dans l'étude d'impact et le champ de responsabilité directe de l'exploitant. Bellova indique que l'étude d'impact « ` , , ´ ». ' ´ ´ . En effet, la pièce C1 du dossier définit elle-même, en page 516, une incidence indirecte comme résultant « ´ ` » et précise qu'elle peut concerner des territoires éloignés du projet ou apparaître dans un délai plus ou moins long, indiquant également que les incidences peuvent être temporaires ou permanentes et que les incidences positives du projet sont également décrites. ' ^ ` ' . Cependant Bellova semble introduire dans ses réponses une distinction différente, en indiquant notamment que les effets des avions en vol sortiraient de son « » et du « ». Or, sauf erreur de ma part, le cadrage préalable rendu par l'Autorité environnementale précise justement le champ et le degré de précision attendus de l'étude d'impact et demande notamment que les émissions des avions soient prises en compte. « , ' , ´ ´ , ´ ´ » . La question reste donc entière : ? Cette distinction est d'autant plus importante que Bellova reconnait elle-même que certaines composantes extérieures à son contrôle direct sont prises en compte lorsqu'elles conditionnent les résultats du projet, alors que d'autres semblent pouvoir en être exclues. C'est notamment le cas du SAF et des émissions de GES. Bellova considère que son rôle consiste à s'assurer que les fournisseurs approvisionnant la plateforme puissent fournir des carburants respectant les taux d'incorporation prévus par la réglementation, mais considère ensuite que les émissions produites par les avions en vol, qui dépendent notamment du niveau d'incorporation du SAF fourni sur la plateforme, sortent de son champ de responsabilité directe. Il apparaît dès lors une difficulté de cohérence dans le périmètre retenu. ´ ^ ^ ' ´ ´ ^ ` ^ ´ ´ , ^ ` - ^ ` ' . La question n'est donc pas de savoir si Bellova maîtrise directement les émissions des avions en vol. Elle est de savoir si ces émissions constituent une incidence liée au projet et, lorsqu'elles sont prises en compte dans l'évaluation, selon quelles hypothèses et avec quelles limites. Cette question est d'ailleurs particulièrement importante puisque Bellova reconnait elle-même que les émissions des avions en vol représentent l'écrasante majorité des émissions engendrées par le projet (96%) et que leur prise en compte est essentielle pour apprécier le respect de la stratégie nationale bas carbone. Je demande donc à Bellova de préciser : - selon quels critères est défini le « » du projet ; - sur quel fondement est établie une correspondance entre ce champ et son « » ; - et pourquoi l'absence de maîtrise directe de certains facteurs conduirait à les exclure de l'analyse, alors même qu'ils peuvent conditionner directement les incidences environnementales du projet ou les hypothèses retenues pour les évaluer. À ce stade, la réponse de Bellova (« [...] ´ ») confirme finalement le principe général exposé dans le dossier, mais ne permet toujours pas de comprendre où Bellova place concrètement la limite entre les incidences relevant du projet et celles qu'elle considère comme extérieures à son champ d'analyse. Je maintiens donc cette interrogation. Merci
378	Réponse		2026-09-01 09:30:12	CE		Bonjour, Je ,vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous revenez sur la distinction entre le champ des incidences à analyser dans l'étude d'impact et le champ de responsabilité directe de l'exploitant. Vous rappellez que Bellova indique que l'étude d'impact « ` , ". Vous nous posez, ensuite une question " ´ ´ - ' ^ ' ? " et ensuite, selon quels critères est défini le « » du projet. Vous concluez en indiquant que les réponses de BELLOVA ne permettent toujours pas de comprendre où Bellova place concrètement la limite entre les incidences relevant du projet et celles qu'elle considère comme extérieures à son champ d'analyse. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
379	Contribution	**Erratum [Une définition du « champ de responsabilité » de Bellova qui mérite d'être précisée – Suite]**				Bonjour, À la relecture de la pièce C1, notamment du § 7.1.1 en page 359, j'ai omis de relever un élément qui me paraît pourtant particulièrement important au regard de ma contribution précédente. Bellova indique explicitement, à propos de l'augmentation du trafic aérien et de ses conséquences sur les émissions de GES : « ´ ´ ´ % ´ . [...] ' ' ´ ´ , ´ ´ - [...] ´ ´ ´ ´ ´ . » **Le trafic aerien en phase exploitation est la principale source d emissions de GES du projet avec 96 des emissions totales L impact de l augmentation du trafic aerien de l Aeroport Paris Beauvais est evalue comme etant fort direct permanent et sur le long terme** **Cette formulation appelle une precision supplementaire concernant la distinction operee par Bellova entre le champ des incidences du projet et son champ de responsabilite directe** En effet, comme vu précédemment, Bellova indique par ailleurs que les effets des avions en vol sortiraient de son « » et du « ». *champ de responsabilite directe* *cadre de la demande d autorisation environnementale* Or, dans la pièce C1, Bellova ne se contente manifestement pas de mentionner les émissions des avions comme un élément extérieur au projet : ' ´ , ´ % ´ , « ´ , ». **elle identifie l augmentation du trafic aerien comme la principale source d emissions de GES du projet representant 96 des emissions totales et qualifie explicitement son impact de** ***fort direct permanent et sur le long terme*** Il apparaît donc nécessaire de comprendre comment ces deux affirmations s'articulent : ` ' , - « », « » « » ' ´ ´ ´ ´ ´

						champ de responsabilité
379	Réponse		2026-09-01 14:00:18	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous revenez sur la définition et les limites exactes du « d ´ » de Bellova en ajoutant un complément d'information. . Vous rappelez pour ce faire, deux phrases empruntées à la pièce C1 du dossier : « ´ ,, % ´ . [...] ’ ’ ´ ’ ´ - [...] ´ ´ champ e responsabilite .". Vous concluez par la question suivante : « », - totales ´ L impact de l augmentation du trafic aerien de l Aeroport Paris Beauvais est evalue comme etant fort direct, permanent et sur le long terme ’ ? J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. **Le trafic aerien en phase exploitation est la principale source d emissions de GES du projet avec 96 des emissions** **« comment une incidence que Bellova qualifie elle meme de *directe* et qui constitue de tres loin la principale incidence du projet en matiere d emissions de GES peut elle simultanement etre consideree comme sortant de son *champ de responsabilite directe* et du *cadre de la demande d autorisation environnementale***»
380	Contribution	**Mesure R22z « Réduction des émissions de GES » - Contractualisation des SAF**	2026-09-01 15:27:01			Bonjour, Je souhaite apporter une précision concernant la mesure R22z « Réduction des émissions de GES » présentée en page 359 de la pièce C1. La description de la mesure relative au SAF indique : « , , (, -) 20 % ` ’ 2035 ». Cette formulation appelle plusieurs précisions. En effet, sauf erreur de ma part, le règlement européen ReFuelEU Aviation prévoit précisément une part minimale de SAF de 20% à compter de 2035, après des taux progressifs de 2025 à 2030. Le règlement prévoit ensuite une augmentation progressive de cette part au-delà de 2035. *Contractualisation de l usage de carburants d aviation durables SAF e f uel pour au moins des besoins a l horizon* ´ ’ . Cette mesure ne relève donc en rien du projet, elle est également applicable dans le cas ou le projet ne se réalise pas. De plus, si l'engagement consiste à contractualiser l'utilisation d'au moins 20% de SAF en 2035, alors que ce taux correspond précisément au minimum réglementaire applicable à cette échéance, il ne semble pas, en l'état, possible d'identifier quelle réduction d'émissions supplémentaire est attribuable à la mesure elle-même, par rapport à une situation dans laquelle l'aéroport et les opérateurs respecteraient simplement leurs obligations réglementaires. Cette question est d'autant plus importante que la mesure est présentée dans le dossier comme une mesure de réduction des émissions de GES. Il serait donc utile que Bellova précise si les réductions d'émissions associées à cette mesure sont calculées par rapport à un scénario sans réglementation ReFuelEU, ou par rapport à un scénario intégrant déjà les obligations réglementaires applicables au trafic aérien. Il serait également utile de préciser pourquoi la mesure est formulée uniquement à l'horizon 2035, alors que le règlement prévoit une augmentation progressive des taux d'incorporation de SAF au-delà de cette échéance ou pourquoi cette mesure n'a pas été aligné avec les objectifs de Ryanair et Wizz, visant des taux d'incorporation de 12,5% et 10% en 2030, au delà donc des 6% réglementaire. Quelle trajectoire d'incorporation du SAF Bellova retient-elle donc après 2035 dans le cadre du projet, notamment pour les horizons 2040, 2045 et 2050, et quelles hypothèses ont été utilisées pour déterminer cette trajectoire ? Par ailleurs, le fait que Bellova retienne explicitement un objectif d'au moins 20% à l'horizon 2035 appelle une autre précision. En faisant de cette contractualisation une mesure du projet, Bellova semble considérer que cet objectif est techniquement, opérationnellement et contractuellement atteignable à cette échéance. Il serait donc utile de préciser sur quelles données et analyses repose cette hypothèse de faisabilité. Une analyse a-t-elle été réalisée afin de vérifier la disponibilité des volumes de SAF nécessaires, les capacités d'approvisionnement de la plateforme, les conditions contractuelles permettant d'atteindre ce taux et, plus généralement, la faisabilité de l'objectif retenu à l'horizon 2035 ? Si oui, pourquoi cette analyse, qui paraît structurante pour apprécier la crédibilité de la trajectoire de décarbonation retenue dans l'étude d'impact, n'est-elle pas versée au dossier ? , ` ´ % ( ), ˆ ´ ˆ ` ,´ ˆ œ ` ´ , ´ ,´ - émissions du trafic aérien représentent, selon la pièce C1, 96% des émissions totales du projet. « » : Le respect des obligations minimales de fourniture de SAF relève en premier lieu des fournisseurs de carburant, tandis que le règlement impose à l'entité gestionnaire de l'aéroport des obligations distinctes, notamment en matière de facilitation de l'accès au SAF. Or Bellova choisit ici de faire de la « » du SAF une mesure du projet, alors même que cette utilisation dépend d'acteurs et de décisions qui ne relèvent pas de son contrôle direct. Il serait donc utile que Bellova précise selon quel critère elle considère, dans ce cas, que cette composante extérieure relève de son champ de responsabilité et peut constituer une mesure du projet, alors que les émissions des avions en vol, qui dépendent notamment du carburant effectivement utilisé, seraient quant à elles considérées comme sortant de ce même champ. **Des lors il serait utile que Bellova precise quelle est la part reellement additionnelle de cette mesure par rapport au simple respect de la reglementation applicable** **Enfin si Bellova considere que la disponibilite et la contractualisation de 20 SAF constituent une mesure relevant du projet en plus d etre un minimum reglementaire il parait necessaire de connaitre les hypotheses permettant d etablir que cette mesure pourra effectivement etre mise en uvre A defaut la reduction d emissions associee au SAF repose elle meme sur une hypothese de faisabilite qui devrait etre explicitee et justifiee** **De plus cette mesure appelle egalement une clarification au regard du champ de responsabilite de Bellova evoque dans des contributions precedentes** *contractualisation de l usage*
380	Réponse		2026-09-01 14:53:58	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous revenez sur les trajectoires des compagnies aériennes en matière d'incorporation de SAF dans les prochaines échéances.Vous posezles questions suivnates à l'exploitant : ` , ´ ´ ´ ´ ? Quelle trajectoire d'incorporation du SAF Bellova retient-elle donc après 2035 dans le cadre du projet, notamment pour les horizons 2040, 2045 et 2050, et quelles hypothèses ont été utilisées pour déterminer cette trajectoire ? Vous demandez en conclusion que Bellova précise selon quel critère elle considère, que la contractualisation de l'usage du SAF relève de son champ de responsabilité et peut constituer une mesure du projet, alors que les émissions des avions en vol, qui dépendent notamment du carburant effectivement utilisé, seraient quant à elles considérées comme sortant de ce même champ. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l’objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. **Des lors il serait utile que Bellova precise quelle est la part reellement additionnelle de cette mesure par rapport au simple respect de la reglementation applicable**
381	Contribution	**ANALYSES SUR LE PROJET D'EXTENSION AEROPORT BEAUVAIS**	2026-09-01 15:43:15			Les enquêtes et récentes analyses sur le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais (géré par BELLOVA pour le SMABT) révèlent d'importantes failles règlementaires, techniques et environnementales. Ces vulnérabilités sont : 1. LA FAILLE JURIDIQUE MAJEURE : LE FAUX PLAFOND DES 45 000 VOLS : c'est le point le plus fragile du dossier épinglé par l'Autorité Environnementale. --- absence d'obligation contractuelle : Les élus mettent en avant un plafonnement politique à 45 000 mouvements par an POUR RASSURER. Or, ce seuil ne figure pas de manière juridiquement contraignante et opposable dans le contrat de concession liant le SMABT au gestionnaire BELLOVA. --- capacité technique sous estimée : le dossier indique que la piste peut techniquement accueillir 26 à 27 vols par heure. Cela laisse une marge technique permettant de dépasser très largement le plafond annoncé, sans qu'AUCUN GARDE FOU REGLEMENTAIRE précis ne soit défini. 2. LES FAILLES DE L'ETUDE D'IMPACT (SANTE ET CLIMAT) : Les études environnementales fournies par le porteur de projet souffrent d'omissions que les collectifs attaquent devant le Tribunal Administratif : --- L'incompatibilité avec l'Accord de Paris : Le projet prévoit d'absorber une croissance forte pour atteindre 7,7 à 9 millions de passagers par AN. L'étude d'impact omet de démontrer comment cette hausse massive est compatible avec la trajectoire nationale de réduction des gaz à effet de serre (trajectoire SNBC 2030). ---- L'évaluation lacunaire de la pollution de l'air : Les Associations de défense pointent une sous évaluation de l'impact des particules fines (PM2.5) et ultra-fines émises lors des phases d'atterrissage et de décollage sur la santé des populations survolées. 3. L'INCOHERENCE DU DIMENSIONNEMENT : --- La distorsion des chiffres : l'aéroport a accueilli environ 6,7 millions de passagers en 2025 pour une capacité d'accueil théorique initiale de seulement de 2 MILLIONS . L'argument des opposants consiste à démontrer que la restructuration des terminaux (194 MILLIONS d'euros de travaux) cassera définitivement les verrous logistiques, rendant la croissance future du trafic low-cost totalement HORS DE CONTROLE. 4. LE CALCUL ECONOMIQUE DES SURCOUTS PUBLICS : ----La charge pour le CONTRIBUABLE : L'étude économique du projet omet souvent de comptabiliser les coûts indirects pris en charge par les COLLECTIVITES LOCALES : modification des accès routiers (exemple projet de 3ème sortie d'autoroute dédiée) , gestion des déchets augmentée, et insuffisance des budgets du PLAN DE GENE SONORE (PGS) POUR ISOLER L'INTEGRALITE DES LOGEMENTS touchés.
381	Réponse		2026-09-01 15:42:21	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous pointez différentes failles règlementaires, techniques et environnementales du projet de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais : le plafond des 45 000 mouvements non contractualisé, les failles de l'étude d'impact constituées d'omissions et la non prise en compte des accords de Paris, les investissements prévus permettant une croissance de l'activité au delà de ce qui est annoncé et la prise en compte incomplète des surcoûts à la charge des collectivités. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l’objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
382	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**	2026-09-01 15:58:24			1. Un aéroport qui est principalement au service des Franciliens et des voyageurs internationaux à destination de l'Ile-de-France. 2. Un aéroport dont les usagers se déplacent esentiellement par voie routière (navette, véhicule personnel, taxis) donc en émettant beaucoup de GES, en créant des nuisances et des accidents. 3. Un aéroport où la plupart des vols sont assurés par des compagnies étrangères dont les bénéfices ne sont pas imposés en France et qui emploient leur personnels dans des conditions indignes. 4. Un aéroport dont les nuisances sont supportées par la population locale. Donc, non à l'extension dans ce schéma pervers.
382	Réponse		2026-09-01 15:57:24	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des destinations finales des voyageurs, principalement en Ile de France, de compagnies aériennes relevant de sièges à l'étranger, des nuisances sur les réseaux routiers local et de façon générale, des nuisances supportées par les populations locales. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l’objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
383	Contribution	**Sommes nous sur la bonne trajectoire avec ce projet?**	2026-09-01 16:12:55			Sommes nous sur une bonne trajectoire? En 1987 le rapport Brundtland de l'ONU a posé les bases du développement durable avec le soucis de répondre aux besoins du présent sans compromettre les générations futures. En 1992 le sommet de la terre à Rio de Janeiro a consacré le concept autour de 3 piliers: -Environnement: protéger les éco-sytèmes et les ressources naturelles. -Economie: assurer une production viable et durable -Social: garantir la satisfaction des besoins fondamentaux des humains. Depuis plus de 30 ans, les COP successives et les rapports du GIEC font le constat redondant et dramatique de l'urgence d'agir. Fort de tant de rapports et de réunions, le dépôt d'un permis de construire pour l'extension de l'aéroport de Beauvais est-il légitime ou sommes nous dans une schizophrénie collective? Sur la légitimité la réponse est non. Pourquoi? Ce projet de développement ne coche aucune case en terme de durabilité: -Il compromet l'avenir des générations futures par rapport à la dérive climatique en cours où le trafic aérien a une grosse part de responsabilité. -Il a un impact environnemental très négatif dont l'argumentation est amplement développée dans ce cahier d'enquête... -Il autorise une économie mortifère et artificielle: la pratique de prix dérisoires encourage une consommation superflue et non vitale. Ces prix dérisoires sont permis par la non prise en compte dans le prix du billet des dommages environnementaux généraux (dérive climatique) et locaux (pollution de proximité) que subissent les riverains et c’est donc la collectivité qui en supporte le différentiel de coût. De plus la position dominante de certaines compagnies leur permet d'imposer des charges d'exploitation inférieures à la réalité qui est compensée par des fonds publics, et notamment les impôts locaux. -Il ne sert pas l'économie locale, car les touristes ne visitent pas les villes périphériques qui abritent les aéroports mais n'ont qu'une obsession, celle de prendre une navette dès l’atterrissage vers la capitale proche. -Paris rejette à sa périphérie les nuisances des compagnies low cost qui se développent en se gardant les compagnies régulières avec des passagers à fort pouvoir d'achat. Il y a bien d'autres façons, durables et positives, de développer un territoire en misant et en investissant sur le dynamisme des acteurs locaux qu'ils soient agriculteurs, commerçants ou industriels, bien ancrés dans le territoire, plutôt que de se livrer au pouvoir de multinationales extérieures qui imposent leurs conditions et ne sont là que par opportunisme commercial et fiscal. Habitant de Laversines, commune très impactée par l'aéroport, notre famille non seulement subit toutes ces nuisances, mais en plus paie des impôts pour permettre son développement au travers des infrastructures nécessaire à son exploitation, subit la baisse de valeur induite de son patrimoine immobilier et s'interroge sur la légitimité d'élus locaux qui font fi de la qualité de vie de leurs administrés, par peur de ne pas obtenir une subvention d'investissement de la communauté de commune pour leur fonctionnement... Il me semble que la qualité de vie de leurs administrés doit être la priorité dans leur choix politique, car à quoi servirait d'obtenir une subvention pour un parcours de santé par exemple, si les habitants sont agressés en permanence par les avions!

383	Réponse		2026-09-01 16:11:50	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous soulignez le décalage entre ce projet, l'évolution de l'activité de l'aéroport et les conclusions et recommandations des différents spmmets et accords internationaux en matière de protection de notre environnement et de recommandations d'un développement maitrisé. Vous soulignez, ensuite, le modèle économique de cet aéroport déconnecté de l'économie locale, orienté vers l'Ile de France et bénéficiant prioritairement à des compagnies aériennes étrangères. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
384	Contribution	**Les petites communes rurales n'ont pas a subir toutes les nuisances**	2026-09-01 18:02:45			Alors que nous sommes appelés à réduire notre impact environnemental, pourquoi vouloir encore augmenter le trafic aérien, avec d'avantage de vol , de pollution et de nuisances ? Les habitants des communes rurales sont directement concernés. Les trajectoires aériennes doivent être respectées . Les survols plus que répétés notamment depuis la reprise post confinement entrainent bruit, pollution et dégradation de notre qualités de vie. Nos villages ne peuvent être sacrifiées pour remplir les poches de certains. Il serait également nécessaire de s'interroger sur la capacité actuelles des infrastructures a absorber toujours plus de trafic. Enfin dernier point, qui profite réellement des retombées économiques et qui subit les nuisances au quotidien ? Nous demandons simplement que le développement économique ne se fasse pas au détriment de l'environnement et des habitants notamment dans les petites communes rurales. Notre territoire n'est pas qu'une zone de passage, c'est avant tout notre lieu de vie !
384	Réponse		2026-09-01 16:21:00	CE		Bonjour, Je vous remercie pour ctte contribution par laquelle vous manifestez votre désaccord vis-à-vis de ce projet, en raison des impacts négatifs supportés par les habitants des communes rurales à la périphérie de Beauvais : bruit, pollution, congestion des accès routiers, dégradation de votre qualité de vie. Vous soulignez à l'inverse les retombées économiques au profit de sociétés étrangères non concernées par les incidences supportées par les habitants. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
385	Contribution	**Non a l'extension de l'aeroport**	2026-09-01 18:12:13			Habitants de Beauvais , sommes solidaires des villages impactés et disons NON à l'extension de l'aéroport !
385	Réponse		2026-09-01 18:08:35	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport et votre solidarité avec les habitants des communes rurales vosines de Beauvais. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
386	Contribution	**Approvisionnement pétrolier de l'Europe : une vulnérabilité du projet absente de l'analyse**	2026-09-01 19:01:32	20260831_024824-echanges-bellova-ftu-demande-modification-deepdf.pdf		Bonjour, Je souhaite revenir sur la question de la vulnérabilité du projet aux tensions futures sur l'approvisionnement pétrolier européen, question que j'ai déjà explicitement soulevée à plusieurs reprises dans mes prises de parole, ainsi que dans ma contribution à la concertation préalable de 2025. . Elle ne consistait pas à simplement affirmer qu'il n'y aurait « » en 2035 comme avait pu le reformuler et le résumer M. Martin lors de la réunion de clôture de la concertation préalable du 3 juillet 2025, mais à poser une question beaucoup plus simple : **Cette question n est donc pas nouvelle pour Bellova** *plus de petrole* ? (Et donc, sur l'approvisionnement pétrolier nécessaire à la production des carburéacteurs, puisqu'il est désormais reconnu par le secteur aéronautique lui-même que les SAF ne seront pas en quantités suffisantes) ? Or, lors de la réunion de lancement du 26 juin, lorsque j'ai interrogé Bellova sur l'absence de prise en compte de cette problématique dans l'étude d'impact, notamment la partie relevant de la vulnérabilité, il m'a été répondu selon le compte rendu : « . » . Tout d'abord, si Bellova a en effet investigué cette question, il apparait ici comme une difficulté majeure du dossier que Bellova ne produise pas dans l'étude d'impact d'analyses permettant de démontrer cette affirmation. Ensuite, comme déjà indiqué précédemment, j'avais porté à la connaissance de Bellova cette question au cours de mes prises de parole lors des réunions publiques du 26 juin et 3 juillet 2025, et via ma contribution écrite réalisée dans le cadre de la concertation préalable. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet indique d'ailleurs explicitement que j'avais « ( ) 2030-2035 ». J'ai même reporté cette question à la connaissance de Bellova à travers deux courriers transmis les 3 et 19 décembre 2025, courriers dans lesquels je contestais, dans la ligne de l'avis des garants de la CNDP d octobre 2025, la légitimité du Dossier des Enseignements et des Engagements publié par Bellova fin septembre 2025, considérant que ce dossier présentait une vision largement favorable du projet, ne reprenant pas fidèlement et ne laissant pas transparaitre la réalité des échanges et positions exprimées au cours de la concertation. https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-10/Avis%20des%20garants%20sur%20la%20re%CC%81ponse%20de%20Bellova.pdf https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/evenements/reunion-publique-savignies/20250725_125557-250703crreunionpubliquesavignies.pdf https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/contributions/un-projet-fallacieux-sur-lenjeu-climat-et-qui-va-rapidement-se-heurter-aux-enjeux-energetique/20250712_205238-2025-07-12-bva-contribution-ftupdf.pdf Il est donc difficile de comprendre ce que Bellova entend par l'absence « d'informations » sur ce sujet : **.le risque avait ete explicitement porte a sa connaissance a plusieurs reprises des la concertation prealable de 2025 au moyen d une contribution ecrite etayee et de prises de parole publiques dont au moins une a fait l objet d une reponse orale de la part de Bellova Il appartenait donc desormais a Bellova dans le cadre de l elaboration de l etude d impact et de l analyse de vulnerabilite d en apprecier la pertinence et le cas echeant de demontrer pourquoi ce risque ne devait pas etre retenu** *l approvisionnement en petrole dans les prochaines annees* **Cette reponse appelle aujourd hui une clarification de la part de Bellova** *Nous n avons pas eu d informations relatives aux eventuelles difficultes dans* *et que la baisse attendue de la production mondiale de petrole d ici* *estime que les carburants durables SAF ne representerait qu une solution tres limitee* *rendrait le modele low cost intenable* réunion de lancement, selon laquelle elle ne disposait pas d'informations relatives aux éventuelles difficultés d'approvisionnement en pétrole dans les prochaines années. En effet, face à la faible quantité de publications disponibles sur le sujet, ma contribution s'appuyait notamment sur le rapport du Shift Project de mai 2021 consacré à l'approvisionnement pétrolier futur de l'Union européenne, dont l'objectif était précisément de caractériser les risques pesant sur l'approvisionnement futur en pétrole brut de l'UE-27 et de la France. **Ce rapport concluait notamment que la decennie 2030 verrait un declin marque de la production des principaux pays fournisseurs de l Union europeenne et que cette evolution etait susceptible de reduire la part de l UE sur le marche mondial et d engendrer des contraintes d approvisionnement** . https://theshiftproject.org/publications/petrole-risques-approvisionnements-europe/ Or, depuis, cette analyse a en outre été complétée par des travaux plus récents de l'Agence internationale de l'Énergie, entité mondialement reconnue pour ses publications et rapports sur les enjeux énergétique. **Ces travaux soulignent notamment que les taux de declin naturels significatifs des champs petroliers actuellement en production necessitent des investissements continus pour maintenir les capacites de production engendrant la vulnerabilite accrue des regions fortement importatrices telles que l Union Europeenne** . Et en l'état des ressources connues (qui couvre déjà la quasi-totalité du globe), la mise en exploitation des champs pétroliers encore non ou mal nécessairement des investissements importants (car ces champs sont petits ou complexes à exploiter) et ne permettrait de toute façon pas à elle seule de compenser le déclin naturel significatif identifié précédemment. https://iea.blob.core.windows.net/assets/9ea2076e-5a0d-4a0d-9767-a1eec20aff23/TheImplicationsofOilandGasFieldDeclineRates.pdf **Il ne s agit donc pas d exiger de Bellova qu elle prevoie avec certitude l evolution future du marche petrolier mais de comprendre pourquoi un risque susceptible d affecter directement un intrant essentiel au fonctionnement de l activite aerienne n a pas fait l objet d une analyse prospective comparable a celle appliquee aux autres facteurs susceptibles d affecter le fonctionnement futur du projet alors meme que ce risque avait ete porte a sa connaissance Cette question me parait d ailleurs particulierement importante au regard du contenu meme du dossier** . L'étude de vulnérabilité du projet indique qu'elle se doit de contribuer à la complétude de l'étude d'impact et qu'elle vise notamment à permettre d'identifier les effets susceptibles d'affecter le fonctionnement du projet. Et cette étude de vulnérabilité analyse de manière détaillée de nombreux facteurs susceptibles d'affecter l'exploitation future de l'aéroport et raisonne à différents horizons temporels, jusqu'en 2050 et 2100. **Il parait donc difficile de comprendre pourquoi un risque de contrainte progressive sur la disponibilite et le prix des carburants necessaires a l activite aerienne n aurait fait l objet d aucune analyse prospective dans le cadre de l appreciation de la vulnerabilite du projet alors meme que celle ci raisonne a plusieurs horizons temporels et cherche a identifier les facteurs susceptibles d affecter son fonctionnement futur** . La question est d autant plus importante que Bellova retient elle-même dans ses hypothèses un niveau constant de l'activité aérienne sur plusieurs décennies, qu'elle reconnait que les émissions des avions constituent l'essentiel des émissions du projet, et que la capacité d'usage des SAF est fortement remis en cause directement pas des acteurs du secteur du transport aérien lui-même. Plusieurs interrogations essentielles restent ainsi sans réponse : - que se passe-t-il si l'approvisionnement pétrolier européen devient progressivement plus contraint au cours des années 2030-2040 ? - quelle quantité de carburant fossile serait alors effectivement disponible pour le transport aérien, compte tenu des autres usages prioritaires de cette ressource ? - quel serait l'impact d'une augmentation durable et importante du prix du carburant sur la demande de transport aérien et, par conséquent, sur les hypothèses de trafic retenues pour le projet ? (Cette question paraît d'autant plus importante que les hypothèses de trafic constituent elles-mêmes la donnée structurante du projet de modernisation et conditionnent une part importante des incidences environnementales, des besoins d'infrastructures et de l'équilibre économique du projet) - dans quelle mesure le développement du SAF permettrait-il réellement de compenser cette contrainte, compte tenu des limites d'approvisionnement de cette ressource et des besoins des autres secteurs ? - quelles conséquences ces différents scénarios auraient-ils sur la viabilité économique du projet de modernisation ? Cette dernière question me paraît particulièrement importante. **Un projet d infrastructure aeroportuaire est concu pour plusieurs decennies Il ne suffit donc pas de demontrer que les hypotheses de trafic sont realisables dans les conditions actuelles il convient egalement d apprecier leur robustesse face aux evolutions susceptibles d affecter les conditions physiques et economiques necessaires a leur realisation** . A la lumière de ces éléments, je demande donc à Bellova de préciser : - pourquoi le risque de tensions futures sur l'approvisionnement pétrolier européen, pourtant explicitement porté à sa connaissance dès 2025, n'a pas été intégré à l'analyse de vulnérabilité du projet ; - si une analyse de sensibilité du projet à différents scénarios de disponibilité et de prix du pétrole a été réalisée ; - dans l'affirmative, de présenter les hypothèses, résultats et conséquences de cette analyse sur les trajectoires de trafic retenues ; - dans la négative, d'indiquer sur quel fondement Bellova considère que ce facteur peut être écarté de l'analyse de vulnérabilité et de l'appréciation de la viabilité à long terme du projet. De plus, puisque cette question avait été explicitement soulevée dès la concertation préalable et avait fait l'objet d'une contribution écrite argumentée, puis de plusieurs prises de parole et relances ultérieures, elle ne constitue donc ni une question nouvelle ni une hypothèse apparue après l'élaboration du dossier. Dans ces conditions, il apparaît nécessaire que Bellova précise pourquoi ce risque n'a pas été intégré au Dossier des Enseignements et des Engagements, puis à l'analyse de vulnérabilité, alors même qu'il est susceptible d'affecter à la fois la disponibilité et le coût d'un intrant indispensable à l'activité aérienne, les hypothèses de trafic retenues et, in fine, la viabilité économique du projet. Enfin, tout cela soulève de nouveau la question de la cohérence du « » de Bellova. Lorsque cela conduit à intégrer les émissions des avions, Bellova indique que l'étude prend en compte les contributeurs au-delà des effets directs du concessionnaire. Lorsqu'il s'agit, en revanche, d'un risque susceptible d'affecter la disponibilité ou le prix du carburant nécessaire à ces mêmes avions, ce facteur n'est pas analysé dans la vulnérabilité du projet. Il serait donc utile que Bellova précise selon quel critère elle distingue les facteurs externes qu'elle considère comme pertinents pour l'analyse de ceux qu'elle écarte, et qu'elle justifie ce critère au regard des caractéristiques propres au projet. *champ de responsabilite*
386	Réponse		2026-09-01 18:59:18	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous revenez sur les probabilités et les conséquences d'une hausse du prix du pétrôle au cours des prochaines années. Votre question principale porte sur les ? Vous estimez également nécessaire de procéder à des évaluations et des analyses des conséquences d'une hausse du prix du pétrole sur le trafic et sur l'équilibre économique général du projet. Vous vous étonnez également des raisons de l'absence de tels analyses dans l'étude d'impact et dans l'étude de vulnérabilité, alors que ce sujet était connu dès la panse de concertation. Vous demandez, enfin à l'exploitant de préciser si de telles analyses ont été menées et non reprises dans le dossier de consultation. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. **consequences les tensions croissantes sur l approvisionnement petrolier europeen sur un projet aeroportuaire dont le modele repose tres majoritairement sur la poursuite et l augmentation du trafic aerien**

387	Contribution	**Analyses du projet d'extension de l'aéroport BEAUVAIS TILLE**	2026-09-01 19:57:16			Les enquêtes et récentes analyses sur le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais (géré par BELLOVA pour le SMABT) révèlent d'importantes failles règlementaires, techniques, et environnementales. Ces vulnérabilités sont : 1. LA FAILLE JURIDIQUE MAJEURE : le faux plafond des 45 000 vols - C'est le point le plus fragile du dossier, épinglé par l'Autorité Environnementale. ---Absence d'obligation contractuelle : Les élus mettent en avant un plafonnement "politique" à 45 000 mouvements par an, POUR RASSURER. Or, ce seuil ne figure pas de manière juridiquement contraignante et opposable dans le contrat de concession liant le SMABT au gestionnaire BELLOVA. ----Capacité technique sous-estimée : Le dossier indique que la piste peut techniquement accueillir 26 à 27 vols PAR HEURE. Cela laisse une marge technique permettant de dépasser très largement le plafond annoncé, sans qu'aucun garde-fou règlementaire précis ne soit défini. 2. LES FAILLES DE L'ETUDE D'IMPACT (SANTE ET CLIMAT) Les études environnementales fournies par le porteur du projet souffrent d'omissions que les collectifs attaquent devant le Tribunal Administratif : --- L'incompatibilité avec l'Accord de Paris : Le projet prévoit d'absorber une croissance forte pour atteindre 7,7 à 9 millions de passagers par AN. L'étude d'impact omet de démontrer comment cette hausse MASSIVE est compatible avec la trajectoire nationale de réduction des gaz à effet de serre (trajectoire SNBC 2030). ----L'évaluation lacunaire de la pollution de l'air : Les associations de défense pointent une sous évaluation de l'impact des particules fines (PM2.5) et ultra-fines émises lors des phases d'atterrissage et de décollage sur la santé des populations SURVOLEES. 3. L'INCOHERENCE DU DIMENSIONNEMENT : ----La distorsion des chiffres : l'Aéroport a accueilli environ 6,7 millions de passagers en 2025 pour une capacité d'accueil théorique initiale de seulement 2 MILLIONS. L'argument des opposants consiste à démontrer que la restructuration des terminaux (194 millions d'euros de travaux) cassera définitivement les verrous logistiques, rendant la croissance future du trafic low-cost totalement HORS DE CONTROLE. 4. LE CALCUL ECONOMIQUE DES SURCOUTS PUBLICS : ----La charge pour le contribuable : l'étude économique du projet omet souvent de comptabiliser les coûts indirects pris en charge par les collectivités locales : - modification des accès routiers (exemple : projet de 3ème sortie d'autoroute dédiée) - gestion des déchets augmentée - et insuffisance des budgets du PLAN DE GENE SONORE PGS pour isoler L'INTEGRALITE des LOGEMENTS TOUCHES. etc.... En résumé, je m'oppose fermement à ce projet d'extension de l'aéroport BEAUVAIS TILLE
387	Réponse		2026-09-01 19:49:54	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous pointez différentes failles règlementaires, techniques et environnementales du projet de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais : le plafond des 45 000 mouvements non contractualisé, les failles de l'étude d'impact constituées d'omissions et la non prise en compte des accords de Paris, les investissements prévus permettant une croissance de l'activité au delà de ce qui est annoncé et la prise en compte incomplète des surcoûts à la charge des collectivités. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. NB contribution identique à la numéro 381 - de Didier COCHER du 30/08:2026
388	Contribution	**Limite de 45000 mouvements non contractuelle**	2026-09-01 20:09:07			Bonjour, Comment pouvoir être d'accord avec cette extension ? 1/ Comme l'indique l'article du Courrier Picard du 29/08/2026 : l'autorité environnementale a relevé qu'aucun plafond à 45000 mouvements ne figure dans le contrat de concession entre Bellova et le SMABT ! C'est donc la porte ouverte à des nuisances sans limites ! 2/ Alors que le réchauffement climatique s'accélère plus vite que les prévisions du GIEC, après les canicules à répétitions subies cette année, l'augmentation du trafic aérien ne fera qu'aggraver la situation en termes d'émissions de gaz à effet de serre et les arguments d'avions moins polluants à l'avenir ne sont que pures spéculations. Attendons qu'ils soient en service avant d'envisager une éventuelle extension.
388	Réponse		2026-09-01 20:08:13	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre refus de ce projet, en raison de l'absence d'un engagement contractuel sur un plafond de 45 000 mouvements par an. Vous soulignez également l'impact des émissions de CO2 contribuant au réchauffement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
389	Contribution	**Contraire à la Charte de l'environnement 2004**	2026-09-01 20:21:44			Art. 1er. - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Art. 2. - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement. Art. 5. - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage. Le dépassement du seuil de 1,5°C supplémentaire de la température à la surface du globe par rapport à la période préindustrielle, est décrit par le GIEC comme un point de bascule, entraînant de nombreux bouleversements irréversibles sur les écosystèmes, dont l'humanité fait partie. Or aucun scénario du GIEC ne prévoyant une augmentation globale du CO2 n'est compatible avec une décrue des températures d'ici 2100. L'accord de Paris sur le climat et les rapports du GIEC pointent l'extrême urgence à diminuer nos émissions carbone. Chaque tonne de CO2 compte, autoriser l'extention des capacités d'un aéroport dont les aéronefs en sont émetteurs est-il légal ? Responsable ? Juste ?
389	Réponse		2026-09-01 20:20:30	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution à l'occasion de laquelle vous joignez différents articles de la Charte de l'Environnement de 2004. Vous rappelez ensuite le rapport du GIEC et de l'accord de Paris sur le climat qui recommandent une diminution urgente de nos émissions de CO2. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
390	Contribution	**Non au développement de l'aéroport**	2026-09-01 20:37:34			A l'heure du réchauffement climatique, des feux qui ravagent nos forêts, des tornades qui détruisent des villages... , développer les aéroports est une aberration. L'offre actuelle est bien suffisante en horaires et en destinations, nul besoin d'en rajouter. Développer l'aéroport, c'est augmenter le nombre de vols et par conséquence augmenter les nuisances sonores déjà subies par les habitants de Tillé et des villages alentours (dont je fais partie). Les avions sont bruyants n'en déplaise à ceux qui souhaitent ce développement et n'habitent pas sur place. Un avion est bruyant avant son décollage pour chauffer ses réacteurs, c'est bruyant au décollage, c'est bruyant à l'approche de l'aéroport lorsqu'il baisse d'altitude (mon domicile est survolé chaque jour par les avions en approche de la forêt de Hez). L'avion électrique ce n'est pas pour demain... Développer l'aéroport, c'est augmenter la pollution liée au kérosène et aux carburants des véhicules privés, taxis, bus...qui transitent par Tillé. C'est par conséquence augmenter les émissions de CO2... Développer l'aéroport, c'est augmenter la circulation sur Tillé et Beauvais. C'est augmenter la fréquence des incivilités des conducteurs qui ne respectent pas les signalisations routières ou de stationnement. Développer l'aéroport, c'est aussi augmenter la circulation à l'intérieur même du village, par les véhicules qui rejoignent les parkings privés (on peut se poser la question de leur encadrement). C'est augmenter la fréquence du bruit des portières qui claquent, du bruit des valises à roulettes, la fréquence du bruit des conversations des voyageurs qui ne pensent qu'à leurs vacances et aucunement aux habitants du village. Imaginez l'été lorsqu'on essaye de dormir les fenêtres ouvertes... N'oublions pas les déchets laissés par ces accros des voyages. Je pourrais aussi parler du respect des couloirs aériens, du couvre-feu qui s'est réduit... Alors NON, NON et encore NON au développement de l'aéroport. Voir Tillé où j'ai grandi se transformer de cette manière me désole. J'invite tous les décideurs (qui ne pensent qu'à leurs intérêts et leurs profits) à passer une journée à Tillé pour se rendre compte de toutes ces nuisances qui existent déjà et qui ne feront qu'augmenter. Ils ne les subiront pas car ils n'habitent pas sur place !!!
390	Réponse		2026-09-01 20:36:28	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution au travers de laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison des nuisances sonores, de la pollution de l'air, des congestions routières induites, des incivilités des voyageurs et des chauffeurs de taxis dans TILLE et des stationnement sauvages . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
391	Contribution	**Analyse de sensibilité des traînées de condensation**	2026-09-02 09:19:04			Bonjour, Suite à la question de Dominique Lazarski sur les traînées de condensation (appellées aussi ici "effets hors CO2"), Bellova justifie la non prise en compte de celles-ci dans le scénario central de l'étude d'impact par plusieurs argument : - " - et car l'ADEME précise dans la Base Carbone que : " *Les effets exacts des traînées de condensations sont a ce jour encore assez peu connus* *Les emissions liees aux trainees de condensation ne doivent pas etre prises en compte dans le cadre de l information GES des prestations de transport et ne sont pas obligatoires dans le cadre de l article pour la realisation des bilans d emissions de GES* Si ces arguments sont entendables, il convient ici d'en proposer une analyse. **Tout d abord la formulation avancee ici par Bellova indiquant que *Les effets exacts des traînees de condensations sont a ce jour encore assez peu connus* apparait comme une affirmation a fortement relativiser** En effet, dans sa réponse Bellova s'appuie principalement sur des publications issues des instances internes à son secteur d'activité (OACI, EASA) et ne fait pas mention de publications scientifiques pourtant reconnues. Il est possible de faire ici référence notamment aux publications suivantes : **1 Lee all 2021** *The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for to* - en 2018, le forçage radiatif effectif (ERF) de l'aviation est estimé à + - le CO_2 représente **100 9 mW m** - les traînées et cirrus induits par les traînées constituent le premier contributeur positif, avec **34 3 mW m** - l'ensemble des effets non-CO_2 représentent même au total environ % du forçage net de l'aviation ; - **57 4 mW m 66** **66** **les auteurs concluent egalement que selon leur methode d equivalence l aviation provoque actuellement un rechauffement environ trois fois superieur a celui associe a ses seules emissions de CO2** 2. - environ % des vols de 2019 ont produit une traînée ayant un effet net de réchauffement ; **Teoh R et al 2024** *Global aviation contrail climate effects from to* - mais seulement % de l'ensemble des vols ont produit % du forçage énergétique annuel des traînées ; **14** - le forçage radiatif net mondial des traînées en 2019 est estimé à mW/m² (même ordre de grandeur que Lee & all.) **2** **80**

						62 1 3. l'ADEME a publié en avril 2021 avec le CITEAP le rapport " et les auteurs soulignent que ce forcage est comparable a celui du CO de l aviation " dans lequel elle conclue notamment que : - " *Etat de l art de la recherche scientifique sur l impact climatique des trainees de condensation des avions* [...] 1,9 ` 2,8 2. ( ) 1,9 2,8, - ` - *Dans les etudes plus anciennes qui ne prenant en compte que l impact des trainees persistantes l Index de Forcage Radiatif RFI est estime entre et c est a dire que les effets climatiques totaux etaient de a fois plus grands que les effets des seules emissions CO Les trainees persistantes contribuent seules dans ce contexte de a „ au Forcage Radiatif RF total de l aviation Lorsque les etudes plus recentes ajoutes les effets de cirrus de trainees l Indéx de Forcage Radiatif augmente et il est estime entre et Les nuages induits par l aviation trainees persistantes et cirrus de trainees contribuent dans ce contexte entre et au Forcage Radiatif total de l aviation* 15 % ` 41 % 3,8 4,3. ( ) 71 % 75 % 2 *L evolution des connaissances demontre une plus grande importance des effets des trainees de condensation sur le climat a mesure que les methodologies d ameliorent* ***Il est ainsi recommande de prendre en compte ce parametre lors des evaluation de l impact climatique global de l aviation Inclure uniquement les effets des emissions de CO pourrait conduite a de fausse bonne idees car des actions de reduction de ces seules emissions pourrait entrainer une augmentation des effets des trainees de condensation*** *Les facteurs d equivalent CO constant sont imprecis notamment car il existe de forte independances entre l impact climatique et le lieu d emissions ainsi que l altitude de vol et la distance de vol Des facteurs multiplicateur dependant a minima de la distance de vol refletant doc des altitudes de vol differentes devraient etre utilises Toutefois a ce stade de connaissances scientifiques il n y a pas une methodologie consolidee permettant d appliquer de tels facteurs de facon generalisee La presente etude recommande ainsi de maintenir l equivalent CO constant dans la Base Carbone de l ADEME actuellement egal a* ( ) 2 2. 2 " " **Ainsi a la lumiere de ces elements s il est vrai que *effets exacts des trainees* font encore a ce jour l objet de discussion quand la meilleure methodologie applicable pour leur prise en compte dans les bilan de GES leurs *effets exacts* sur le climat sont en revanche largement documentes et leur importance a l echelle du secteur aerien est desormais etablie par une litterature scientifique abondante Si leur quantification precise et plus encore leur attribution a un vol une liaison ou une activite aeroportuaire donnee restent affectees d incertitudes importantes celles ci ne remettent pas en cause l existence ni le caractere potentiellement majeur de ces effets a l echelle du transport aerien** Ensuite, Bellova justifie également l'exclusion de la prise en compte des traînées de condensation dans son évaluation des émissions de GES et de l'étude socio-économique par le fait que l'ADEME précise dans la Base Carbone que " 75 " *Les emissions liees aux trainees de condensation ne doivent pas etre prises en compte dans le cadre de l information GES des prestations de transport et ne sont pas obligatoires dans le cadre de l article pour la realisation des bilans d emissions de GES* **Il est essentiel ici d interpreter cette position de la l ADEME avec grande prudence pour ne pas en tirer de conclusion trop hatives il s agit bien ici d un choix methodologique traduisant l incertitude documentee precedemment entre l impact des effets hors CO2 a l echelle du trafic aerien global et l attribution de cet impact a un niveau inferieur d activite vols aeroports compagnies** C'est d'ailleurs ce que dit exactement l'Ae dans son avis sur l'étude d'impact concernant ce sujet " **Ce choix methodologique de ne pas prendre en compte l effet des trainees dans les facteurs d emission de la base carbone de l ADEME ne signifie pas que leur impact climatique est nul** " *Leur absence du calcul ne signifie pas qu ils sont nuls* : **A l exposition de ces elements l affirmation de Bellova** *Les effets exacts des trainees de condensations sont a ce jour encore assez peu connus* **apparait donc difficilement recevable l existence l ordre de grandeur et les mecanismes physiques de ces effets sont aujourd hui largement documentes et quantifies a l echelle globale** Cependant, ces éléments mettent bien en avant les difficultés méthodologiques permettant de retranscrire cet impact global au niveau inférieur correspondant à celui des vols attachés à une activité aéroportuaire. **En consequence le choix de Bellova de ne pas integrer les effets des trainees de condensation dans son scenario central apparait recevable et justifier** En effet, l'absence d'analyse de sensibilité est d'autant plus surprenante que l'incertitude identifiée par Bellova n'est pas une incertitude portant sur l'existence de l'effet climatique, mais principalement sur les modalités de sa quantification et de son allocation aux différentes composantes du trafic aérien. **Toutefois pourquoi Bellova n a pas tenu d analyse de sensibilite sur ce sujet** **Une analyse de sensibilite n aurait donc pas eu pour objet de presenter comme certaine une valeur scientifiquement incertaine mais precisement de mesurer l influence de cette incertitude sur les resultats de l etude notamment l evaluation des emissions de GES et l etude socio economique pour laquelle Bellova a justement eu recours a des analyse de sensibilite notamment concernant la trajectoire de deploiement des SAF** À titre exploratoire, une valorisation complémentaire des effets climatiques non-CO2 associés aux traînées de condensation a été réalisée. Contrairement aux émissions de CO2 fossile, dont le niveau diminue directement avec l'augmentation de la part de SAF, l'effet climatique des traînées dépend principalement des conditions de vol, des émissions de particules et des conditions atmosphériques rencontrées. Il ne peut donc pas être considéré, sans justification supplémentaire, comme diminuant dans les mêmes proportions que les émissions de CO2 fossile. Sous l'hypothèse simplificatrice d'un niveau d'externalité lié aux traînées constant entre les scénarios SAF et SAF/2, leur coût actualisé sur la période d'analyse est estimé à environ €. Cette hypothèse conduit à réduire très fortement la VAN-SE, autour de € dans le scénario de déploiement des SAF conforme à ReFuelEU, et même à la ramener à environ € dans le scénario de déploiement réduit. Soit des réduction de l'ordre de % et % par rapport aux résultats des scénarii Base et SAF/2 (respectivement , € et , €) présentés dans l'analyse de sensibilité en page 297 de la pièce C2. **1 420 M** **3 000 M** **311 M** **70 ,90 4 393 3 M 3 284 2 M** **En l etat de ces estimations et si de telle valeur venait a se etre confirmer par une analyse de sensibilite realise dans les regles par Bellova ces resultats renforcerait la robustesse de l etude et permettrait d eclairer plus precisement l importante variabilite auquel est exposee la valorisation actulisee nette quand au risques climatiques globaux** **En definitive deux questions distinctes se demarquent** D'une part, la littérature scientifique ne permet certes pas encore de déterminer avec une précision suffisante un facteur d'équivalence universel permettant d'attribuer les effets des traînées de condensation à chaque vol, chaque liaison ou chaque activité aéroportuaire. Cette difficulté méthodologique est explicitement reconnue par l'ADEME et peut légitimement conduire à ne pas intégrer ces effets dans le scénario central de l'étude. D'autre part, cette incertitude méthodologique ne saurait être assimilée à une incertitude portant sur l'existence ou l'importance de l'effet climatique. Les travaux scientifiques disponibles, notamment ceux de Lee et al. (2021) et de Teoh et al. (2024), ainsi que l'état de l'art publié par l'ADEME, montrent au contraire que les effets non-CO2 de l'aviation, et en particulier les traînées de condensation et les cirrus induits, constituent une composante importante du forçage climatique du secteur. " " **Dans ce contexte le choix de ne pas integrer ces effets dans le scenario central peut etre compris comme un choix methodologique prudent face aux incertitudes de quantification et d allocation En revanche ces memes incertitudes ne semblent pas constituer une justification suffisante pour ecarter toute analyse de sensibilite** Une telle analyse n'aurait pas consisté à considérer comme certaine une valeur scientifiquement incertaine, mais à mesurer la sensibilité des résultats de l'étude à différentes hypothèses compatibles avec l'état des connaissances. Elle aurait notamment permis de déterminer dans quelle mesure l'intégration, même sous forme d'une fourchette, des effets hors CO2 aurait modifié l'estimation des émissions climatiques associées au trafic étudié et, surtout, les conclusions de l'analyse socio-économique. Cette question apparaît d'autant plus importante que l'Autorité environnementale avait explicitement demandé que les effets des traînées de condensation soient pris en compte. L'exercice exploratoire présenté ci-dessus montre en effet que l'enjeu n'est pas marginal : sous l'hypothèse retenue, la prise en compte des effets des traînées réduirait la VAN-SE d'environ 3,0 Md€, faisant passer celle-ci de 4,39 Md€ à 1,42 Md€ dans le scénario SAF, et de 3,28 Md€ à seulement 0,31 Md€ dans le scénario SAF/2. Autrement dit, l'ordre de grandeur retenu dans cette illustration conduit à une diminution d'environ 68 % et 91 % respectivement de la VAN-SE. Ces résultats ne doivent évidemment pas être interprétés comme une quantification définitive du coût des traînées de condensation. Ils montrent en revanche que l'incertitude associée à ces effets est
391	Réponse		2026-09-02 09:17:42	CE		Bonjour, Je vous rtemercie pour cette contribution dans laquelle vous analysez les connaissances scientifiques et techniques permettant une meilleure connaissance et une estimation des incidences des traînées de condensation et plus gébéralement des rejets des avions hors CO2. Une estimation globale des émissions des avions en vol pourrait être 2 à 3 fois supérieure aux émissions de CO2 pris isolément. . Vous reconnaissez les limites des connaissances scientifiques ne permettant pas de quantifier précisément let d'affecter par vol les émissions liées aux traines de condensation. Vous suggérez toutefois une prise en compte des émissions liées aux trainées de condensation sous forme de "fourchette" dans l'analyse de sensibilité. La prise en compte de ces éléments aurait un effet important sur la VAN de ce projet estimée selon vous de la façon suivante : sous l'hypothèse retenue, la prise en compte des effets des traînées réduirait la VAN-SE d'environ 3,0 Md€, faisant passer celle-ci de 4,39 Md€ à 1,42 Md€ dans le scénario SAF, et de 3,28 Md€ à seulement 0,31 Md€ dans le scénario SAF/2. Autrement dit, l'ordre de grandeur retenu dans cette illustration conduit à une diminution d'environ 68 % et 91 % respectivement de la VAN-SE. Vous invitez l'exploitant à rectifier l'étude de sensibilité sur la base des éélments et connaissances rappelés dans votre contribution. . J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. NB En complément de vos contributions, un résumé / synthèse de vos analyses par souci pédagogique faciliterait leur compréhension et leur appréhension par le public. Merci d'avance.
392	Contribution	**Impact carbone des nouveaux bâtiments**	2026-09-02 09:23:14			Bonjour, Selon la page 37 de pièce C1 le projet pévoit que " 1 2 ´ 14 000 ² ` 43 000 ²" soit une augmentation de surface de 43 000 - 14 000 = 29 000 m², correspondant donc à la création de nouveaux bâtiments. *La surface totale des Terminaux et ainsi reunis passera de m a m* Les émissions de GES associé à la construction de ces nouveaux bâtiments sont intégrés dans l'évaluation des émissions de GES, et selon le tableau 6 présenté à la page 56 de la pièce C2, ces nouveaux bâtiments engendreront 5 721 t éq CO2, soit 5 721 / 29 000 = 197 kg éq CO2 / m². Cette émission de GES rapporté au m² est intéressante car elle permet de situer le niveau d'émissions de ces bâtiments par rapport au seuil réglementaire de la RE2020, applicable depuis le 1er mai 2026 notamment aux aérogares (certes la méthodologie de calcul appliqué dans l'étude d'impact et celle applicable dans le cadre de la RE2020 ne sont pas les mêmes, mais puisque l'approche "dynamique simplifiée" de la RE2020 n'a pas été appliquée dans l'étude d'impact, cela permet de limiter les écarts entre ces deux méthodologies). Ainsi, le Décret n° 2026-16 du 15 janvier 2026 relatif aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments d'activités tertiaires spécifiques et de bâtiments à usage industriel et artisanal en France métropolitaine (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000053378848) fixe pour les périodes 2025 à 2027, 2028 à 2030 puis 2031 et au-delà les niveaux d'émissions maximales autorisées par m² d'aérogare construit : - 2025 - 2027 : 1 120 kg éq CO2 / m² - 2028-2030 : 950 kg éq CO2 / m² - 2031 et au-delà : 780 kg éq CO2 / m² Ainsi, la valeur calculée précédemment pour la construction de l'aérogare prévu dans le projet, pour rappel 197 kg éq CO2 / m², interroge. Elle est en effet environ 83% plus faibles que les émissions générées par les pratiques actuelles (seuil 2025-2027) et même déjà 75% plus faible que le seuil 2031. A la connaissance des difficultés actuelles rencontrées et explicitées par l'ensemble de la filière construction-bâtiment pour atteindre aujourd'hui les seuils 2031 pour les bâtiments d'habitations, de bureaux et d'enseignements pour lesquels la réglementation est déjà en place depuis 2022, il semble improbable qu'un aérogare, puisse t-il se prévaloir d'une certification BREEAM, soit déjà en mesure de se situer 75% en dessous du seuil réglementaire de 2031. En terme d'émissions absolues, les émissions à la construction devraient alors être de l'ordre de : - 32 400 t éq CO2 selon le seuil 2025 - 27 550 t éq CO2 selon le seuil 2028

						- 22 620 t éq CO2 selon le seuil 2031 Certe, cela ne remet de nouveau en rien l'ordre de grandeur des émissions de GES générées par les différents scénarii du projet, qui restent de loin driver par les émissions des avions, mais cela augmente d'un facteur 4 à 6 les émissions associées par la construction des bâtiments. Par conséquent, comment Bellova justifie de cet écart ? De plus, depuis le début de la concertation, Bellova se prévaut de limiter les émissions de GES lié à la construction (par exemple, le CR de la réunion du 21 mai 2025 rapporte les propos suivants de Mme Nathalie Poncin " 30 %") il convient de demander à Bellova sur quelle base cette économie de 30% a été initialement évaluée, et comme elle est évalué à la lumière du résultats de 5 721 t éq CO2 présenté dans la pièce C2. *Ce dernier accueillera certaines fonctions tout en limitant la construction neuve ce qui permet d economiser environ sur le bilan carbone de la construction*
392	Réponse		2026-09-02 09:22:37	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous comparez la méthodologie de calcul appliqué des émissions de CO2 dans l'étude d'impact pour les superficies de l'exention des aérogares et celle applicable dans le cadre de la RE2020 . Vous estimez l'évaluation des émissions de CO2 selon la méthodologie applicable dans le cadre de la RE2020 de 4 à 6 fois supérieure à l'évaluation indiquée dans l'étude d'impact. Par ailleurs vous rappelez que "depuis le début de la concertation, Bellova se prévaut de limiter les émissions de GES lié à la construction". Vous demandez en conclusion à BELLOVA de justifier ces écarts. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. NB En complément de vos contributions, un résumé / synthèse de vos analyses par souci pédagogique faciliterait leur compréhension et leur appréhension par le public. Merci d'avance.
393	Contribution	**Commentaires et questions sur les « objectifs partagés de décarbonation avec la communauté aéroportuaire »**	2026-09-02 12:39:04		20260901_024217-quantification-des-mesures-erc-et-du-projet-energopdf.pdf	Bonjour, La présente contribution fait suite à la réponse apportée par Bellova à la contribution intitulée « ». En effet, Bellova y indique : *Une definition du champ de responsabilite de Bellova qui merite d etre precisee* « 2026 *Sur les emissions indirectes Bellova poursuit sa demarche de facilitation pour optimiser les objectifs partages de decarbonation avec la communaute aeroportuaire Le SAF en est un exemple je vous renvoie a notre illustration relative aux echanges avec la societe ENERGO qui demarrera en octobre les travaux de sa premiere unite de valorisation de biogaz en methanol* Cette réponse appelle plusieurs remarques. La première concerne la nature même de cette « ». La réponse de Bellova présente une démarche générale de décarbonation de la communauté aéroportuaire, mais sans préciser quelle contribution environnementale supplémentaire et effectivement imputable au projet de modernisation celle-ci permettrait d'apporter (à l'instar de ma contribution sur les capacités de production photovoltaïque). *demarche de facilitation* Cette distinction est importante puisque, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, Bellova présente plusieurs de ces actions comme des mesures de réduction des émissions de GES du projet. Ainsi, la page 37 du mémoire en réponse indique notamment « » *Des mesures de reductions des emissions de GES sont deja prevues par Bellova sur l aeroport Ces mesures visent principalement les consommations energetiques des batiments des vehicules de l aeroport et des avions* Sont alors notamment citées : - le raccordement des terminaux au réseau de chaleur urbain de Beauvais, annoncé comme permettant une réduction de 21 862 tCO_2eq cumulées sur 50 ans ; - la production de plus de 23 000 MWh/an via 115 000 m² d'ombrières photovoltaïques, annoncée comme permettant 62 303 tCO_2eq évitées sur 50 ans ; - le renouvellement des engins de piste et des navettes par des véhicules B100 ou électriques, annoncé comme permettant une réduction de 2 255 tCO_2eq cumulées sur 50 ans. Soit (même en laissant de côté mes réserves sur l'attribution au projet de la totalité des capacités photovoltaïque, pour ces seules mesures quantifiées) annoncées comme évitées sur 50 ans, correspondant à environ , % des émissions du total des émissions générées par le projet quel que soit le scénario SAF. **86 420 t eq CO2** **0 3** **Mais il serait toutefois necessaire de distinguer encore d avantage les emissions effectivement evitees par le projet des emissions evitees par des actions qui relevent plus largement de la politique de decarbonation de la plateforme qui existaient deja qui auraient ete realisees independamment du projet ou qui resultent d obligations reglementaires** Cette question est particulièrement importante au regard de la notion même de mesure ERC : si ces actions sont présentées comme permettant de réduire les incidences du projet, il convient de pouvoir déterminer ce qui relève réellement d'une mesure du projet et ce qui relève d'une politique générale de décarbonation de l'aéroport. ** **Quantification des mesures** Ce point a déjà été exposé dans une autre contribution concernant les capacité photovoltaïque, mais à la lecture des mesures présentées par Bellova, il se pose également pour le cas des véhicules fonctionnant au B100. En effet, Bellova indique que « 100% 100 » et annonce une réduction de 2 255 t éq CO2 sur 50 ans. *des autocars desservant la plateforme fonctionnent exclusivement au B* **Or cette mesure est deja en application et la reduction d emissions en resultant ne peut pas en l etat etre consideree comme une reduction d emissions generee en totalite par le projet de modernisation** **Il conviendrait donc de preciser quelle modification apportee par le projet permettrait de generer effectivement cette reduction par rapport a la situation de reference** La même question se pose donc pour les ombrières photovoltaïques. Selon les données déjà examinées dans une précédente contribution, le bénéfice net serait ainsi de 29 599 t éq CO2 sur 50 ans, donc sensiblement inférieure à la valeur brute annoncée de 62 303 t éq CO2. Par ailleurs, le fait qu'une partie des surfaces d'ombrières soit susceptible de relever d'exigences réglementaires interroge également sur la possibilité de considérer l'intégralité de cette production comme une mesure ERC additionnelle du projet. Mais même en retenant, par souci de prudence et dans une hypothèse favorable à Bellova, la valeur brute annoncée de 62 303 t éq CO2, le poids de cette mesure demeure très limité à l'échelle des émissions totales du projet. Le mémoire cite également le « 100% » sans toutefois quantifier directement les émissions de GES évitées par cette mesure, mais il est néanmoins possible d'en apprécier approximativement l'ordre de grandeur à partir des éléments fournis par Bellova. *Passage a un equipement LED des pistes et batiments*
393	Réponse		2026-09-02 12:38:33	CE		Bonjour, Je vous remercie pour certte contribution dans laquelle vous analysez en détail les réduction d'émissions de CO2 annoncées par BELLLOVA. Il s'agit des réductions liées à 'lintroduction d'une partie de SAF dans les carbrants, des mesuresliées aux installations au sol et du passage des autocars et des véhicules de service utilisés sur la plateforme à des moteurs électriques. Vous demandez à l'exploitant des précisions visant à quantifier les réductions d'émissions de CO2 réellement liées au projet après déduction des réductions réalisées dans le scénario sans projet et des incidences des obligations règlementaires. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation. NB En complément de vos contributions, un résumé / synthèse de vos analyses par souci pédagogique faciliterait leur compréhension et leur appréhension par le public. Merci d'avance.
394	Contribution	**Suite - Relance sur questions**	2026-09-02 13:02:37			Bonjour, Suite à ma contribution "Relance sur questions", je prends note de la réponse de Bellova concernant la transmission du dossier à l'Ae par la Préfecture, procédure que je ne connaissais pas et qui est donc différente de celle relevant d'une instruction par un MRAe. Merci pour ces précisions. Cependant, le reste de la réponse qui indique " " ne répond pas (une fois de plus) à ma question initiale qui était " " : - 1. *Ce choix de calendrier a ete realise en lien avec la prefecture et en adequation avec le calendrier du projet Le nombre de contributions et la presence en reunion publique justifient d une participation active sur la periode de consultation du public consideree* 2. *La presentation de la situation faite par Bellova releve d un faux dilemme presentant uniquement deux possibilite possibilite lancement plus tot mais cloture durant les mois de conges scolaires possibilite situation actuelle a cheval sur les vacances et avec l avis de l Ae en cours de consultation* *Mais en presentant uniquement ces deux possibilites Bellova en passe une sous silence en effet pourquoi ne pas avoir attendu la fin de la periode estivale pour mener la consultation sur les mois de septembre a decembre periode bien plus propice a la participation du plus grand nombre* 3. En quoi le calendrier du projet ne pouvait pas être intialement calé, ou par la suite ajusté au fur et à mesure de l'avancement de la procédure, afin de tenir cette consultation durant une période plus propice à la participation du public ? Et potentiellement en disposant par la même de l'ensemble de pièce du dossier afin de ne pas avoir à en découvrir de nouvelles au fur et à mesures de la consultation. De plus Bellova n'a toujours pas répondu à mes contributions "Distance transport routier" et "Question - Hypothèses d'évolution de la flotte aérienne".
394	Réponse		2026-09-02 13:01:44	CE		Bonjour, Je vous remercie pour ccette contribution dans laquelle vous revenez sur le sujet du calendrier de la consultation en cours. Vous demandez les raisons pour lesquelles la solution d'une consultation organisée entre septembre et décembre 2026 n'a pas été examinée et adoptée. Vous aviez déjà posé la même question dans votre contribution (N° 341) à laquelle l'exploitant a apporté une réponse. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.

395	Contribution	**Réponse à la réponse de Bellova - Bilan sur la prise en compte du PCAET**	2026-09-02 13:31:37			Bonjour, . Le commissaire enquêteur a lui-même résumé l'objet de cette contribution sur le PCAET en relevant qu'elle analysait « » les écarts entre les émissions de CO2 constatées sur l'aéroport, y compris celles des aéronefs en vol, et les objectifs fixés par le PCAET, et qu'elle mettait notamment en évidence l'absence d'analyse de ces écarts dans l'étude d'impact, alors même que cela était demandé par l'Ae dans son avis de cadrage. Il a indiqué avoir pris bonne note de ces observations et a invité Bellova à répondre directement sur ces différents sujets. La réponse finalement apportée par Bellova est la suivante : « . » Puis Bellova ajoute : « [...] . » Cette réponse appelle plusieurs vives observations. Ma contribution ne demandait pas à Bellova de « » le PCAET. Elle posait une question beaucoup plus simple : c ? La contribution détaillait notamment : - le diagnostic du PCAET ; - les émissions attribuées à l'activité aérienne ; - les potentiels de réduction identifiés ; - les objectifs quantifiés fixés par le PCAET ; - les données d'émissions disponibles depuis 2016 ; - l'évolution réelle de ces émissions ; - les émissions projetées dans les différents scénarios de l'étude d'impact ; - et l'absence, dans l'étude d'impact, d'une analyse mettant en regard ces données et la trajectoire du PCAET. . Elle ne fournit notamment aucune analyse alternative de la trajectoire d'émissions, aucun calcul permettant de démontrer que les émissions actuelles seraient compatibles avec le PCAET, aucune analyse montrant que les scénarios du projet permettraient de rejoindre cette trajectoire et aucune explication sur l'absence de cette analyse dans l'étude d'impact. « » C'est pourtant précisément ce point que ma contribution avait cherché à clarifier. Le PCAET ne se résume pas à son plan d'action, et encore moins à une seule mesure concernant l'aéroport. Il repose sur une chaîne cohérente : diagnostic → identification des potentiels de réduction → objectifs quantifiés → plan d'action → suivi et évaluation. Le fait que l'action 20 ait été mise en œuvre, notamment avec l'obtention de l'ACA 4, répond à la question de savoir si cette action a été réalisée. Cela ne répond pas à la question de savoir si la trajectoire d'émissions effectivement observée et celle résultant du projet sont compatibles avec les objectifs quantifiés du PCAET. C'est précisément cette distinction qui était au cœur de ma contribution. Or, Bellova ne répond pas à cette distinction. « » Bellova indique que « » . » Cette précision est importante. Elle signifie en effet que les échanges entre l'exploitant de l'aéroport et les services de la collectivité chargés du suivi du PCAET ne sont manifestement pas inexistants (collectivité également copropriétaire de l'aéroport). Dès lors, une question essentielle se pose : ? « » . Il ne s'agit donc pas simplement d'affirmer que « » . » Cette affirmation est parfaitement compréhensible prise isolément : Bellova n'est évidemment pas l'autorité compétente pour modifier ou adopter le PCAET. Prendre en compte un objectif territorial dans la conception et l'évaluation d'un projet n'est pas la même chose que remettre en cause cet objectif. Bellova peut donc parfaitement ne pas être compétente pour modifier le PCAET tout en étant tenue, dans le cadre de l'analyse de son propre projet, d'expliquer comment celui-ci s'inscrit dans la trajectoire territoriale existante. C'est précisément ce que demandait ma contribution et, surtout, ce qui avait été demandé dans le cadrage de l'étude d'impact. « » Cette réponse rejoint par ailleurs une question plus générale déjà soulevée dans plusieurs contributions. Lorsque le territoire, ses infrastructures, ses choix publics ou les orientations de l'agglomération servent à justifier ou à valoriser le développement de l'aéroport, Bellova les mobilise naturellement dans la présentation de son projet, le justifiant même directement en « ». Mais lorsqu'il s'agit d'intégrer dans ce même projet les objectifs environnementaux fixés par ce territoire, Bellova considère soudainement que ces objectifs relèvent exclusivement « » et ne se sent alors pas ici en obligation de « porter les choix des élus » en matière environnementale. Il ne s'agit évidemment pas de demander à Bellova de décider du PCAET. Enfin, il convient de rappeler que Bellova ne peut pas présenter aujourd'hui cette question comme une problématique nouvelle ou découverte dans le cadre de l'enquête. Une contribution déposée en 2025 par Laurent Goujon avait déjà proposé une analyse argumentée du projet au regard des objectifs du PCAET, en identifiant notamment la question de la trajectoire des émissions et les leviers de réduction identifiés par le PCAET. Plus largement, les questions relatives à la compatibilité du projet avec les objectifs climatiques et énergétiques avaient déjà été soulevées dans la concertation et avaient été identifiées comme devant être approfondies dans les études ultérieures. La question qui se pose aujourd'hui n'est donc pas de savoir si Bellova connaissait l'existence du PCAET ou de son action 20. Elle est de savoir pourquoi les éléments quantitatifs relatifs à la trajectoire du PCAET, aux objectifs de réduction et aux écarts déjà observables entre cette trajectoire et les émissions de l'aéroport n'ont pas été intégrés à l'étude d'impact, alors même que ces questions avaient déjà été portées à la connaissance du maître d'ouvrage dans le cadre de la concertation et qu'une analyse de cohérence avec le PCAET avait été demandée dans le cadrage environnemental. ** Au terme de cet échange, force est donc de constater que la réponse de Bellova ne remet en cause aucun des principaux constats exposés dans cette contribution et n'apporte aucun élément permettant de démontrer la cohérence du projet avec la trajectoire du PCAET. Elle confirme au contraire deux éléments particulièrement importants : - Bellova indique ne pas avoir de réponse complémentaire à apporter à l'analyse présentée ; - Bellova indique parallèlement que ses objectifs de décarbonation sont régulièrement partagés avec les services de l'agglomération chargés du suivi du PCAET. Je demande en conséquence au commissaire enquêteur de consigner clairement dans son rapport l'ensemble de ces éléments, et notamment : - l'absence de réponse de fond de Bellova aux analyses et constats présentés dans cette contribution ; - l'absence, dans l'étude d'impact, de l'analyse de cohérence entre les émissions du projet et la trajectoire du PCAET, pourtant demandée dans le cadrage environnemental ; - l'écart mis en évidence entre la trajectoire fixée par le PCAET et les émissions effectivement constatées, notamment concernant les émissions liées à l'activité aérienne ; - l'absence de démonstration permettant d'établir que les scénarios de développement présentés dans l'étude d'impact permettent de rejoindre ou de respecter cette trajectoire ; - la mobilisation à géométrie variable des choix des élus et des orientations du territoire, invoqués lorsqu'ils permettent de justifier ou de légitimer le projet, mais renvoyés aux « entités concernées » lorsqu'il s'agit d'en assumer les objectifs environnementaux ; - les questions soulevées par la déclaration de Bellova selon laquelle les objectifs de décarbonation de l'aéroport sont « régulièrement partagés » avec les services de l'agglomération chargés du suivi du PCAET, et notamment sur la manière dont est effectivement suivi l'écart entre ces objectifs et la trajectoire réelle des émissions de l'aéroport.
395	Réponse		2026-09-02 13:30:39	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous revenez sur l'analyse du respect des objetifs fixés par le PCAET en matière d'émissions de CO2 sur la base d'une comparaison avec les données du blian de l'exploitation de l'aéroport et avec les objectifs du projet. Vous soulignez l'insuffisance des réponses de l'exploitant aux questions posées dans votre précédente contribution à ce sujet. Comme pour les autres contributions, j'ai pris bonne note de vos observations. Je ne manquerai pas de les reprendre dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront, par ailleurs, l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
396	Contribution	**Opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-02 13:46:42			Madame, Monsieur, Habitante à Le Mont Saint Adrien depuis maintenant dix ans, je souhaite exprimer mon opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais. Lorsque nous nous sommes installés, le trafic aérien était nettement plus faible et les avions ne survolaient pas notre maison. Les trajectoires étaient différentes, et la tranquillité du village faisait partie des raisons pour lesquelles nous avons choisi d'y vivre. Aujourd'hui, la situation s'est profondément dégradée : les vols se sont multipliés, les trajectoires ont été modifiées, et les avions passent désormais très bas au-dessus de nos habitations. Les nuisances sonores sont devenues quotidiennes, perturbent le sommeil, augmentent le stress et altèrent clairement notre qualité de vie. A cela s'ajoutent les impacts environnementaux, notamment la pollution atmosphérique, qui ne peuvent être ignorés. Au-delà de notre santé et de notre qualité de vie, c'est aussi notre patrimoine qui se dégrade. Nos maisons, que nous avons choisies, rénovées, aimées, perdent de leur valeur à cause des nuisances croissantes. Ce projet d'agrandissement ne ferait qu'aggraver une situation déjà difficile, et nous laisse le sentiment d'être sacrifiés au profit d'intérêts qui ne sont pas les nôtres. Dans ces conditions, envisager une extension de l'aéroport est incompréhensible. Ce projet aggraverait des nuisances déjà difficiles à supporter et contredirait les engagements climatiques ainsi que les impératifs de santé publique. Les riverains ne peuvent être exposés davantage. Je suis profondément opposée à cette extension. Je demande que l'on prenne enfin en compte ce que vivent les habitants : le bruit, la fatigue, l'angoisse, la pollution, la perte de valeur de nos biens, et la disparition progressive de ce qui faisait la beauté de notre village. Je vous remercie de l'attention portée à cette contribution et vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées. Céline LENTINI
396	Réponse		2026-09-02 13:46:20	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences en matière de bruit, notamment, mais également dans les domaines de la pollution atmosphérique, des peturbations du sommeil, de la perte de valeur de vos biens immobiliers et plus généralement de la dégradation de votre qualité de vie. Vous déclarez, en conséquence, votre opposition à toute extension de l'activité de l'aéroport. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
397	Contribution	**Nuisances sonores et respect des trajectoires**	2026-09-02 13:54:29			Je suis opposé à l'extension de l'aéroport de Beauvais Tillé. En effet , déjà aujourd'hui de nombreux vols ne respectent pas les trajectoires et survolent le village du Mont Saint Adrien à basse altitude alors qu'il est possible de contourner le village, et pour les destinations au Sud de passer entre Le Mont Saint Adrien et Savignies.
397	Réponse		2026-09-02 13:53:43	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous expprimez votre opposition à ce projet. Vous soulignez, en particulier, les changements de trajectoires des avions qui passent plus fréquemment au dessus de votre habitation. Vous suggérez une modification de trajectoire qui leur permettrait d'éviter votre habitation. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.

398	Contribution	**non au développement de l'aéroport**	2026-09-02 14:09:11			Bonjour, comment peut -on envisager un développement de ce moyen de transport impactant notre environnement : nuisances sonores, pollution atmosphérique avec émission importante de gaz à effet de serre contribuant au changement climatique, ceci sans aucune limite d'augmentation du trafic prévue dans le contrat !
398	Réponse		2026-09-02 14:08:21	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet, en raison, notamment, des pollutions de l'air et des émissions de CO2 contribuant au changement climatique. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.
399	Contribution	**trop de bruit**	2026-09-07 09:20:21			Bonjour , trop de passages et trop de bruit. Dimanche 30 août entre environ 11h30 et 12h56 cinq passages assez bruyants. Après j'ai arrêter de noter. J'habite Villers - Saint - Barthélémy depuis 1997 et n'était alors pas concernée par ce genre de problèmes
400	Contribution	**Nuisances actuelles deja très importantes**	2026-09-07 20:26:00			Bonjour habitante de Fouquerolles, les nuisances actuelles sont deja importantes. Impossible de s'endormir la fenêtre ouverte l'été avec le défilés des avions qui passent au dessus. Par ailleurs, nous ne souhaitons pas davantage de pollution à cause des traînées qui finissent littéralement dans nos jardins. Pensons à l'avenir de nos enfants au climat et à la réduction des gaz à effet de serre. Non à l'agrandissement !
400	Réponse		2026-09-07 09:34:52	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet de modernisation de l'aéroport de Paris -Beauvais. J'ai pris bonne note de vos observations qui seront reprises dans la synthèse à la fin de la consultation. Les différents thèmes que vous abordez feront l'objet de réponses globales de l'exploitant qui seront publiées sur le site de la consultation.