ANNEXE 01_2 - CONTRIBUTIONS DE LA PHASE DE CONSULTATION PARALLELISEE (401 à 653)

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
401	Contribution	**Non à l'agrandissement de l'aéroport Bvs-Tille**	2026-09-07 09:27:29			Alors que nous sommes appelés à réduire notre impact environnemental, pourquoi vouloir encore augmenter le trafic aérien, avec d'avantage de vols , donc de pollution et de nuisances ? Les habitants des communes rurales et même de certains quartiers de Beauvais sont directement concernés. A l'avenir ce seront nos enfants et petits enfants qui subiront les conséquences de ce choix. Les nuisances sont déjà très presentes. Est-ce vraiment raisonnable d'en ajouter ? Il est nécessaire de développer le ferroviaire : Impact ultra réduit des GES. Les survols plus que répétés des avions, notamment depuis la reprise post confinement entrainent bruit, pollution et dégradation de la qualité de vie. Notre territoire ne peut être sacrifié pour remplir les poches de certains. Il serait également nécessaire de s'interroger sur la capacité actuelle des infrastructures à absorber toujours plus de trafic. Autre point : l'aéroport se trouve à moins de 3 km du centre ville ! Une aberration de vouloir l'agrandir encore. 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. Notre territoire n'est pas qu'une zone de passage, c'est avant tout notre lieu de vie ! Non au développement de l'aéroport Beauvais Tillé et des autres.
401	Réponse		2026-09-07 09:28:06	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.
402	Contribution	**Suite - Évaluation socio-économique : caractère « prudent » ?**	2026-09-07 20:26:00		20260903_004105-frequentation-annuelle-toustique-oise-v2pdf.pdf	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
402	Réponse		2026-09-07 09:41:40	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous effectuez une analyse détaillée des éléments pris en compte dans l'analyse socio économique et dans l'évaluation de la VAN. 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.
403	Contribution	**Analyse personnelle - MAJ de ma contribution à la concertation préalable**	2026-09-07 20:26:00		20260903_020904-contribution-intiale-felicien-thiou-maj-pour-consultationpdf.pdf	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
403	Réponse		2026-09-07 09:55:05	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous apportez un certain nombre de précisions à propos de votre analyse des conclusions et des enseignements de la concertation. 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.
404	Contribution	**Nuisances sonores et non-sens écologique**	2026-09-07 10:00:12			Bonjour, Habitant la commune de Fitz-James, je constate le passage régulier des avions au-dessus de notre commune ainsi que de l'agglomération clermontoise. Les vols à basse altitude, fréquents du matin au soir, créent de réelles nuisances sonores et des inquiétudes en termes de pollution. Une extension de cet aéroport représenterait également un non-sens écologique à l'heure actuelle et ne constitue, à mon sens, pas un projet durable pour notre département.
404	Réponse		2026-09-07 09:59:43	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.
405	Contribution	**Non au développement de l'aéroport de Beauvais et de son trafic**	2026-09-07 10:06:39			Bonjour, envisager un développement de ce moyen de transport a un impact réel sur notre environnement : nuisances sonores, pollution atmosphérique avec émission importante de gaz à effet de serre contribuant au changement climatique. Sans oublier ce que l'étendu et les travaux vont supprimer de faune et de flore alors que l'on sait aujourd'hui que toute source naturelle nous sauve ! C'est un projet mortifère comme beaucoup d'autres avec toujours le même objectif : le profit. Pensez vous que le jour où plus rien ne poussera sur notre planète qui se sera transformée en cailloux desséché par notre seule activité, que les actionnaires viendront vous sauver la mise ?! Je ne pense pas.
405	Réponse		2026-09-07 10:01:58	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.
406	Contribution	**l'avenir de nos enfants et petit enfants**	2026-09-07 10:10:56			Ancienne enseignante, mère de famille nombreuse et grand mère je me sens particulièrement concernée et responsable de l'état de la planète que nous laisserons aux générations futures. L'augmentation illimitée des vols est une aberration, la pollution s'intensifie, les canicules se multiplient;il est urgent de passer à un autre type de paradigme, d'abandonner les vols en développant des transports moins polluants avec les trains de nuit.
406	Réponse		2026-09-07 10:08:50	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.
407	Contribution	**Vols**	2026-09-07 10:19:08			A Campdeville comme ailleurs dans un rayon de 50 km autour de Beauvais les avions décollent, atterrissent, passent et repassent au dessus de nos têtes en rase motte, comme si le Ciel et la Terre étaient leurs territoires exclusifs, espaces de jeux privés. Ils volent... Ils volent notre santé, notre environnement, notre atmosphère, notre silence, et ils volent en toute impunité ! Ils volent aussi nos rivières, nos fleuves, nos forêts, notre climat. Comme un vol de sauterelles ils ravagent et détruisent les cultures. Quelques sauterelles ou quelques avions, passe encore, ce n'est pas si grave. Mais des sauterelles par milliers, comme des avions sans limites, sont une calamité pour l'Humanité. Non Non Non et Non à l'extension du trafic de cet aéroport !
407	Réponse		2026-09-07 10:18:29	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.
408	Contribution	**Fausse promesse des retombées touristiques locales : un aéroport de simple transit vers l'Île-de-France (Contradictions internes des pièces C1 et C2)**				L'un des arguments centraux de l'exploitant Bellova pour justifier l'extension de l'aéroport repose sur de prétendues « retombées économiques majeures » pour le secteur du tourisme local (argument des 400 000 nuitées/an et 194 emplois hôteliers directs). Une lecture attentive des pièces du dossier soumis à la consultation révèle une méthodologie lacunaire et des contradictions flagrantes qui démontrent au contraire que le territoire de l'Oise n'est qu'un simple espace de transit. 1. L'exploitant lui-même avoue une absence de quantification (Pièce C2) : dans les conclusions de l'étude socio-économique (pièce C2), l'exploitant affirme que le projet engendrera des retombées majeures pour le tourisme. Or, ces retombées ne sont aucunement quantifiées ni intégrées dans l'analyse financière, l'exploitant invoquant lui-même une « absence de méthode ». Comment peut-on affirmer l'existence d'impacts « majeurs » sans en apporter la moindre preuve chiffrée ? 2. Les chiffres du dossier prouvent le simple transit : la pièce C1 (page 18) indique que les navettes vers Paris (jusqu'à 100 allers-retours/jour) sont utilisées par 40 % des passagers. La même page précise que 40 % du trafic correspond à des voyages de loisir (tourisme). La profilographie du passager type (page 13 de l'étude socio-économique du 30 juin) décrit un voyageur effectuant un séjour touristique court (env. 3 jours) en Île-de-France. Le croisement de ces données officielles du dossier est sans appel : les 40 % de voyageurs de loisir correspondent exactement aux 40 % de passagers qui montent immédiatement dans les bus pour quitter le département vers Paris. Il est incohérent de prétendre que le tourisme affinitaire (45 %) ou professionnel (15 %) viendrait compenser cette fuite massive des flux. En conclusion : Le Beauvaisis et l'Oise subissent 100 % des nuisances (bruit, pollution, dégradation du cadre de vie) pour ne servir que d'aspirateur routier vers la région parisienne. Mes questions sont les suivantes : - Comment Bellova peut-il certifier des « retombées majeures » qu'il avoue lui-même être incapable de mesurer dans son étude d'impact ? - Sur quelles enquêtes précises et non fournies au dossier l'exploitant s'appuie-t-il pour prétendre que ces flux de passage bénéficient réellement à l'hôtellerie et au commerce de l'Oise plutôt qu'à l'Île-de-France ? Je vous remercie, par avance, pour vos réponses argumentées et détaillées avec des chiffres précis. On ne peut pas mener un projet d'une telle envergure avec un dossier aussi peu sérieux.
408	Réponse		2026-09-07 10:26:28	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.Vous estimez que la démonstration et la justification des retombées touristiques est insuffusante et non probante. J'invite l'exploitant, BELLOVA, de vous fournir les éléments de réponse correspondants. 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.
408	Réponse		2026-09-11 17:51:30	Pétitionnaire		Bonjour, 3 études socio-économiques menées par 3 cabinets spécialisés appuient les conclusions du DDAE sur le volet socio économique et les restitutions en réunion publique. Elles s'appuient sur un cadre législatif, conformément aux textes en vigueur :— L'instruction ministérielle (dite « Royal ») du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport,— La note technique du 27 juin 2014 relatives à l'évaluation des projets de transport de la Direction Généraledes Infrastructures de Transport et de la Mer,— Les fiches-outils thématiques associées à la note technique et en particulier la fiche « valeurs de référencepreścrites pour le calcul socio-économique » (dans leur version la plus récente). Le bilan socio-économique monétarisé est établi selon une méthodologie normalisée, commune à l'ensemble des projets de transport. Elle consiste à sommer l'ensemble des avantages et des coûts monétaires ou monétarisés d'un projet en s'efforçant d'intégrer, sur la base d'une unité monétaire homogène (euros constants), les notions financières, socio-économique et environnementale. Sur certains critères pour lesquels aucune méthodologie fiable n'existe pour une monétarisation, une analyse qualitative est requise. Les acteurs économiques par exemple (tourisme, entreprises, filières locales, emploi) ne figurent pas dans le bilan monétarisé par acteur, car il n'existe pas, à ce stade, de méthode conventionnelle et stabilisée permettant de monétariser de façon robuste et reconnue les effets économiques indirects (attractivité territoriale, retombées touristiques, emplois induits). Conformément aux pratiques usuelles, ces effets sont donc décrits qualitativement, mais ne sont pas intégrés dans la VAN. Bellova et les cabinets spécialisés sollicités n'ont donc fait que mettre en application des méthodes réglementaires et éprouvées. Les retombées sur le tourisme sont positives, selon les enquêtes menées dans le cadre de ces études socio-économiques mais aussi l'étude et la présentation de résultats de données de Oise-Tourisme en réunion publique du 25 juin 2026, basées notamment sur l'augmentation notable des nuitées touristiques dans le Beauvaisis et le chiffre d'affaires liées aux nuités et aux restaurants en lien avec l'augmentation du trafic de l'aéroport. Nous vous invitons à consulter cette présentation et le compte-rendu pour les chiffres détaillés correspondants. Malgré la prise en compte des effets négatifs sur la VAN-SE (bruit, GES, pollution etc...) et ceux faborables (emploi, tourisme) ne pouvant faire l'objet que d'une analyse qualitative (non monetarisable), la Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE) est largement positive (+4 393 M€2024). Ces résultats démontrent donc même que le résultat de l'étude pourrait être encore plus favorable si tous les effets positifs du projet pouvaient être monetarisés.D'où le terme de "prudent" utilisé, ce qui est à interpréter comme un résultat sous-estimant la réalité du bilan socio économique.
409	Contribution	**Nuisances sonores sur Agnetz**	2026-09-07 10:36:32		20260903_142920-img-1864jpeg.jpeg	Les avions n utilisent déjà pas les couloirs recommandés. Ils passent au dessus des maisons à Agnetz par exemple au lieu de la foret de hez. Quand sera t il si le nombre d avions augmentent. qu en sera t il de l impact écologique. Les événements climatiques actuels ne suffisent pas a faire cesser ce genre de projets à contresens total du respect de la nature ??
409	Réponse		2026-09-07 10:35:54	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.
410	Contribution	**Tribune du collectif d'acteurs socio-économiques du Beauvaisis et/ou soutenant le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais**	2026-09-07 11:01:57		20260903_164350-tribune-aeroport-paris-beauvais-3-septembre-2026pdf.pdf	Publication de la tribune du collectif d'acteurs socio-économiques du Beauvaisis et/ou soutenant le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais, en date du 3 septembre 2026, signée par plus de 80 entités.

410	Réponse		2026-09-07 11:01:15	CE		Bonjour, Je vous remercie pour l'envoi de cette tribune signée par plus de 80 acteurs et entités économiques du Beauvaisis, dans laquelle vous rappelez et soulignez les retombées économiques au bénéfice de vos entrerpises. Vous soulignez, notamment les contributions au chiffre d'affaire de vos entreprises et plus généralement, au dynamisme économique et à l'attractivité 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.
411	Contribution	**Alerte sur la dégradation de la qualité de l'air au Mont-Saint-Adrien 2024**	2026-09-07 11:22:17		20260903_174806-2025-pollutionairmontsaintadrien-resultatspdf.pdf	Les données officielles de la station mobile de mesure établies en 2024 au Mont-Saint-Adrien apportent la preuve formelle que la pollution atmosphérique engendrée par l'activité aéroportuaire impacte plus gravement les reliefs environnants que la plateforme de Tillé elle-même. Au Mont-Saint-Adrien, la concentration moyenne annuelle en particules PM10 atteint 39,67 µg/m³, contre 23,81 µg/m³ relevés directement sur le site de l'aéroport. Ce niveau mesuré en hauteur dépasse de près de 100 % la norme réglementaire appliquée et représente plus du double du seuil préconisé par l'Organisation mondiale de la santé. Concernant les particules fines PM2,5, le relevé atteint 24,16 µg/m³ au Mont-Saint-Adrien et 30,55 µg/m³ à Tillé, pulvérisant le seuil sanitaire recommandé de 5 µg/m³ d'un facteur cinq. Enfin, les niveaux de dioxyde d'azote s'élèvent à 18,21 µg/m³ sur la crête, frôlant le plafond réglementaire et doublant la recommandation de l'OMS. Cette sur-exposition des hauteurs s'explique par les mécanismes physiques de dispersion atmosphérique en phase de vol. Lors du décollage et de la montée initiale jusqu'à 1 000 mètres d'altitude, les réacteurs expulsent d'importantes quantités de gaz chauds et de particules. Poussés par les vents dominants vers l'ouest et le sud-ouest, ces panaches d'échappement ne retombent pas sur le tarmac. Au contact de l'air plus froid en altitude, les particules ultrafines se condensent et sont transportées jusqu'aux obstacles topographiques. L'effet de relief propre au Mont-Saint-Adrien agit alors comme un réceptacle naturel où les polluants viennent s'accrocher et s'accumuler à plusieurs kilomètres des pistes. Dans ce contexte, la nouvelle campagne de mesures menée durant l'été 2026 présente un biais méthodologique majeur qui invalide sa représentativité. Effectuer des relevés durant une période marquée par des températures caniculaires et un trafic aérien réduit sous-estime artificiellement la pollution réelle. Les fortes chaleurs modifient la convection thermique et la dispersion des rejets, tandis que la baisse du nombre de mouvements d'avions masque les pics d'émission de dioxyde d'azote et de particules ultrafines. Ces mesures estivales ne reflètent en aucun cas l'exposition chronique subie par les habitants, en particulier lors des inversions thermiques automnales et hivernales qui piègent les polluants près du sol et contre le relief. Afin de garantir la sécurité sanitaire des populations riveraines face aux projections de hausse du trafic prévues par le projet Horizon 2030 et bien après, il est formellement demandé le rejet des données de la campagne 2026 au profit d'une étude d'impact pluriannuelle complète. La réalisation d'un échantillonnage continu sur douze mois, intégrant la mesure des particules ultrafines et les périodes de fort trafic, s'impose comme un préalable indispensable. De plus, l'installation d'une station permanente de mesure de la qualité de l'air sur le relief du Mont-Saint-Adrien doit être exigée, tout comme l'actualisation de l'évaluation des risques sanitaires pour prendre en compte la topographie réelle du bassin de population.
411	Réponse		2026-09-07 11:20:56	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des pollutions de l'air générées par les activtés de l'aéroport. Vous soulignez, en particulier, les importantes retombées de particules sur la commune du Mont Saint Adrien, compte tenu de la topographie de votre village. 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.
412	Contribution	**Aberration écologique et environnementale**	2026-09-07 11:54:06			L'augmentation du nombre de vols moyens courts et moyens courriers est une aberration, allant à l'encontre de toutes perspectives d'amélioration environnementale et climatologique, dont les crises successives (canicules, intempéries majeures ...) nous rappellent la nécessité. Si nous voulons un autre monde, appliquons le déjà à notre territoire. Les retombées économiques sont minimes pour les commerçants de notre territoire: il y a d'autres projets qui pourraient être portés par les élus de l'agglomération, pour impulser une nouvelle dynamique économique et societale à Beauvais et dans le Beauvaisis, par exemple, en soutenant la formation et l'installation d'artisans en centre-ville. Donc en résumé : Améliorer la qualité du bâtit et du service aux voyageurs est une bonne idée. Augmenter le nombre de vols est une aberration écologique et sociétale
412	Réponse		2026-09-07 11:53:36	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison des incidences de l'activité de l'aéroport sur l'atmosphère et sur les mileux naturels. Vous soulignez, également les faibles retombées économiques et suggérez un soutien à d'autres activités dans le 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.
413	Contribution	**IMPACT SUR NOS VILLAGES ET FORÊTS**	2026-09-07 13:13:40			Pourquoi l'étude de pollution n'est pas sur la totalité du territoire de l'agglomération du beauvaisis alors que les avions passent au-dessus de nos forêts et nos maisons (Savignies)
413	Réponse		2026-09-07 13:10:03	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous nous interrogez à propos des périmètres d'étude retenus dans l'étude d'impacts environnementale. 3 aires d'étude ont été retnues en fonction des impacts de l'activité de l'aéroport : l'aire d'étude immédiate composée du périmètre de l'aéroport lui-même, l'aire d'étude rapprochée couvrant un rayon de 5 km autour de l'aéroport, réparti sur 16 communes et l'aire d'étude élargie, couvrant , selon les thématiques, la Région Hauts de France, le Département de l'Oise ou les communes voisines. La question des pollutions est analysée en détails sur le périmètre rapproché. 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.
414	Contribution	**Complément à la contribution n°220, reponse aux remarques**	2026-09-08 20:26:00			Bruit, hyperpointes et trajectoires : la réponse de Bellova ne répond que partiellement aux questions posées Objet : complément à notre contribution n°220 à la suite de la réponse de Bellova Nous souhaitons compléter notre contribution n°220 après avoir pris connaissance de la réponse publiée par Bellova. Nous remercions l'exploitant pour les informations apportées concernant Aerovision, les stations fixes et mobiles de mesure du bruit ainsi que le nombre de dérogations utilisées pendant la période de couvre-feu. Cependant, plusieurs questions centrales de notre contribution demeurent sans réponse. 1. La conformité réglementaire de l'étude acoustique ne répond pas à notre objection Bellova indique que « l'étude acoustique réalisée répond à la réglementation en vigueur ». Nous ne contestons pas ici le fait que l'étude ait été réalisée selon les indicateurs réglementaires. Notre observation portait précisément sur la capacité de ces indicateurs moyens à rendre compte de la nuisance réellement vécue par les habitants. Or l'Autorité environnementale demande elle-même de compléter l'analyse sur : le bruit événementiel ; les bâtiments effectivement exposés ; les périodes de trafic les plus chargées ; les trajectoires réellement empruntées ; leur dispersion ; les altitudes de survol ; l'effet cumulé du bruit aérien et routier ; la pertinence du réseau actuel de surveillance du bruit. Elle souligne notamment que la conformité d'un vol aux procédures de navigation ne suffit pas à caractériser l'exposition acoustique cumulée des habitants. Il ne suffit donc pas de répondre que l'étude est réglementaire : l'Autorité environnementale elle-même considère que cette analyse doit être approfondie. 2. Les données événementielles doivent être présentées dans l'étude d'impact Bellova indique qu'Aerovision permet de consulter des indicateurs événementiels en temps réel. C'est utile, mais cela ne remplace pas une analyse prospective du projet. Nous demandons toujours que soient présentés clairement, pour chaque commune concernée et pour la situation actuelle puis à 45 000 mouvements : le nombre de passages ; le nombre d'événements dépassant 60, 65, 70 et 75 dB ; les niveaux maximaux LAmax ; leur répartition entre 6 h et 8 h, 20 h et 22 h et 22 h et minuit ; les trajectoires réelles et leur dispersion ; les altitudes de survol. Ces informations doivent permettre au public de comparer la situation actuelle et la situation future. Un outil de consultation en temps réel ne permet pas cette comparaison. 3. Aucune réponse n'est apportée sur les hyperpointes Notre contribution demandait également que l'augmentation annuelle du trafic ne puisse pas se traduire par une concentration supplémentaire des vols le matin et le soir. L'Autorité environnementale relève elle-même que l'aéroport fonctionne avec des « hyperpointes » de trafic. La réponse de Bellova ne dit rien sur : un plafond journalier ; un plafond horaire ; un nombre maximal de mouvements en début de matinée et en soirée ; l'interdiction d'accroître les hyperpointes. Nous renouvelons donc cette demande. Un plafond annuel de 45 000 mouvements ne constitue pas à lui seul une protection suffisante des riverains si une part croissante de ces mouvements est concentrée sur quelques heures. 4. Couvre-feu : les chiffres apportés sont utiles mais une question demeure Bellova indique que 18 dérogations ont été utilisées en 2024, 8 en 2025 et 9 au 12 août 2026, pour un maximum réglementaire de 25. Nous prenons acte de ces chiffres. Cependant, qualifier ces mouvements de « conformes » parce qu'ils bénéficient d'une dérogation ne répond pas à la question de la nuisance effectivement subie après minuit. Nous demandons donc que la liste annuelle des dérogations soit publiée avec : la compagnie concernée ; l'horaire initialement programmé ; l'heure réelle d'atterrissage ; le motif précis de la dérogation. Conclusion Les réponses fournies ne lèvent donc pas nos préoccupations. Nous demandons que le commissaire enquêteur mentionne explicitement dans sa synthèse que plusieurs demandes relatives au bruit événementiel, aux hyperpointes, aux trajectoires et aux plafonds horaires restent sans réponse précise, alors même qu'elles rejoignent les recommandations de l'Autorité environnementale.
414	Réponse		2026-09-08 09:54:07	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous demandez à l'exploitant des compléments relatifs aux mesures et évaluations des impacts du bruit, correspondant pour la plupart aux demandes de l'autorité environnementale. Ces demandes de compléments concernent les sujets suivants : 1. La conformité réglementaire de l'étude acoustique ne répond pas à notre objection. 2. Les données événementielles doivent être présentées dans l'étude d'impact. 3. Aucune réponse n'est apportée sur les hyperpointes . 4 Données relatives à lapplication du couvre feu et des dérogations. J'invite l'exploitant à vous apporter les réponses à vos questions. 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.
414	Réponse		2026-09-15 15:45:27	Pétitionnaire		Bonjour et merci Les études complémentaires auxquelles vous faites référence (impacts bruits et qualité de l'air en hyperpointe et données événementielles) renvoient à une actualisation ultérieure du dossier, comme proposé par l'Autorité Environnementale. Elles sont en cours de chiffrage et mettrons plusieurs semaines à être réalisées. Bellova suit les dérogations autorisées dans le cadre de l'arrêté relatif au couvre-feu de l'aéroport de Beauvais, mais elles sont de la responsabilité de l'Etat qui peut communiquer sur ces données. La Direction Générale de l'Aviation Civile les communique annuellement en Commission Consultative de l'Environnement
415	Contribution	**Enjeux environnementaux et de santé : Non a une augmentation du trafic aérien**	2026-09-08 10:06:38			Bonjour, Cela doit faire environ 50 ans que la communauté scientifique a tiré le signal d'alarme sur le climat, et le secteur du transport est l' un des plus impactant en terme de pollution. L' été que nous venons de subir nous rappelle sans ménagement que nous ne pouvons plus rester dans une logique d' augmentation continue du traffic, notre survie passe sûrement même plutôt par sa diminution. Des investissements massifs pour développer d'autres modalités de déplacement serait plus salutaires, et aussi d' arrêter d' encourager chacun à prendre l'avion le plus souvent possible comme si cela n' avait pas de conséquences. La nuisance sonore pour les riverains est aussi un enjeu de santé publique. Voulons nous rendre invivables des zones entières du Beauvaisis comme cela s'est produit autour de Roissy il y a quelques décennies ? S'il vous plaît soyons responsables, pas plus et si possible moins d' avion, pour notre santé voire notre survie à terme. Cordialement,
415	Réponse		2026-09-08 10:06:00	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en raison notamment des 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.
416	Contribution	**Oui à la modernisation - non à l'extension !**				Bellova propose officiellement une modernisation, mais les documents font état d'un développement des capacités d'accueil : quelles garanties avons-nous que le nombre de mouvements ne va pas s'accroître à l'avenir ? Qu'est ce qui nous garantit que le couvre-feu actuel ne sera pas réduit à l'avenir ?
416	Réponse		2026-09-08 10:10:12	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous exprimez votre opposition à ce projet en demandant l'absence d'augmentation du trafic et 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.

417	Contribution	**complément à la contribution n°221 après réponse de Bellova**				Après lecture de la réponse de Bellova à notre contribution n°221, nous souhaitons apporter plusieurs observations complémentaires. Certaines réponses sont intéressantes mais elles soulèvent également de nouvelles interrogations. 1. Les 3 500 places supplémentaires restent difficilement conciliables avec le report modal Bellova explique que l'augmentation du nombre de places de stationnement constitue une donnée du programme demandée par le Syndicat mixte de l'aéroport et que la solution d'un parking en silo a été écartée par la commune de Tillé pour des raisons d'impact visuel. Cette explication précise l'origine de la décision, mais elle ne répond pas à la question environnementale posée. Le fait qu'une décision ait été demandée par les collectivités ne démontre pas qu'elle représente la meilleure solution en matière de mobilité et d'environnement. Notre interrogation demeure donc entière : comment peut-on simultanément annoncer un objectif de report vers les transports collectifs et créer environ 3 500 nouvelles places de stationnement automobile ? L'Autorité environnementale demande d'ailleurs une comparaison multicritère des variantes prenant notamment en compte les capacités de stationnement et le report modal. Nous demandons donc toujours qu'une variante avec beaucoup moins de nouvelles places soit réellement comparée au projet retenu. 2. Les effets cumulés avec Novaparc ne semblent toujours pas suffisamment établis Bellova indique que Novaparc a été intégré à l'étude sur la base des informations disponibles au moment de celle-ci. Nous en prenons acte. Mais l'Autorité environnementale demande expressément d'approfondir les effets cumulés avec Novaparc et les projets d'accessibilité. Il existe donc manifestement une différence entre : le fait d'avoir intégré Novaparc dans certaines hypothèses ; et le fait d'avoir suffisamment analysé ses effets cumulés. Nous demandons que soient produits des résultats actualisés concernant simultanément : les voitures des passagers ; les déplacements des salariés ; les autocars ; les taxis et VTC ; les poids lourds et salariés de Novaparc ; les périodes d'hyperpointe de l'aéroport ; les principaux carrefours et traversées de communes. 3. La réponse sur la qualité de l'air confirme que l'évaluation n'est pas encore achevée C'est le point qui nous paraît le plus important. Bellova annonce désormais : une modélisation spécifique des périodes d'hyperpointe ; l'association de ces hyperpointes avec des conditions météorologiques défavorables ; l'étude des concentrations horaires maximales ; une campagne de mesures sur les particules ultrafines ; une campagne sur le benzo(a)pyrène ; une campagne estivale en cours jusqu'à fin août ; une nouvelle campagne à l'automne. Ces compléments vont précisément dans le sens des demandes de l'Autorité environnementale, qui préconise de compléter l'étude air-santé concernant les particules ultrafines, les HAP et les pics de pollution. Mais ils font apparaître une difficulté majeure : comment le public peut-il se prononcer pleinement sur l'impact sanitaire du projet alors que certaines des études nécessaires ne seront terminées qu'après la consultation ? Cette question ne porte plus seulement sur le contenu technique de l'étude. Elle concerne directement la qualité de l'information donnée au public. 4. Les résultats devront pouvoir être soumis au public Nous demandons donc que : les résultats des campagnes ATMO soient intégralement publiés ; la modélisation des hyperpointes soit publiée ; l'analyse des concentrations horaires maximales soit communiquée ; les résultats concernant les particules ultrafines et le benzo(a)pyrène soient rendus accessibles avant toute décision préfectorale. Si ces résultats apportent des éléments nouveaux substantiels, nous demandons que le public puisse disposer d'un délai permettant de les examiner et de présenter ses observations. Conclusion La réponse de Bellova apporte donc des informations utiles, mais elle confirme également qu'une partie de l'évaluation relative à la qualité de l'air est encore en cours. Nous demandons au commissaire enquêteur d'en tenir compte expressément dans son rapport et de s'interroger sur la possibilité de prendre une décision environnementale avant que ces études importantes soient achevées, publiées et soumises à l'observation du public.
417	Réponse		2026-09-08 10:28:39	CE		Bonjour, Je vous remercie pour cette contribution dans laquelle vous demandez à l'exploitant des compléments relatifs aux capacités de stationnement et aux mesures et évaluations des ieffets cumulés avec les autres projets voisins, aux transports d'accès à l'aéroport et de suivi de la qualité de l'air. Vous demandez que les compléments fournis par l'exploitant soient publiés sur le site de la consultation. J'invite BELLOVA à répondre à vos différentes demandes . 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.
417	Réponse		2026-09-15 16:42:21	Pétitionnaire		Bonjour, 1°) Les 3500 places de parkings qui représentent plus de places que su rle projet initial. l'augmentation du nombre de place est intervenu à l'isue de la phase de concertation d'après les demandes des riverains et de la mairie de Tillé pour réduire les nuisances dans Tillé. Pour autant, Bellova agit au quotidien pour promouvoir et privilégier : l'utilisation de la navette pour les passagers se rendant ou revenant de Paris. Le recours aux transports collectifs locaux, tel que le partenariat avec Taxymatch Les liaisons bus de la région. Les collectivités ont également un rôle à jouer pour encourager et faciliter le report modal. L'analyse multicritères demandée par l'Autorité ENvironnementale portait sur les différentes variantes étudiées au stade de l'offre et elle a été produite dans le mémoire en réponse (chapitre 2.5 page 30) 2°) L'analyse de Novaparc réalisée par Bellova avant la concrétisation du projet Amazon. La CAB et le Département de l'Oise ont par ailleurs indiqué qu'une étude spécifique relative aux incidences desdéveloppements logistiques du secteur pourrait être conduite afin de préciser ces effets et, le cas échéant,identifier les mesures d'accompagnement nécessaires. Il appartiendra à la CAB et au Département de confirmerle cas échéant le lancement de cette étude. 3°) L'avis de l'Autorité Environnementale renvoie à des réponses ultérieures au mémoire en réponse, comme c'est le cas sur les demandes d'études et d'analyses complémentaires d'hypoerpointe par exemple. Celles-ci requièrenet la sollicitation de bureaux d'étude spécialisés, des chiffrages à valider, des ressources à mobiliser et plusieurs campagnes représentatives pour un résultat conforme aux attendus et /ou analyses qui ne peuvent décemment pas être restituées dans un temps si court. Le résultat de ces études seront communiquées. La temporalité de l'arrêté préfectoral d'Autorisation Environnemental par rapport au rendu de ces étude relève de la responsailité du Préfet de l'Oise.
418	Contribution	**complément à la contribution n°223 — absence de réponse sur plusieurs points essentiels**	2026-09-08 20:26:00			Nous souhaitons compléter notre contribution n°223. À ce jour, la réponse publiée sous notre contribution est celle du commissaire enquêteur. Nous n'avons pas identifié de réponse de Bellova portant précisément sur les différents points soulevés. Nous remercions le commissaire pour avoir indiqué que le préfet dispose de la faculté de définir indépendamment les prescriptions de l'autorisation environnementale après la clôture de la consultation. Cette précision confirme précisément l'importance de notre demande concernant le plafond de trafic. 1. Le plafond des 45 000 mouvements doit avoir une véritable valeur juridique L'Autorité environnementale demande elle-même de : justifier les hypothèses de trafic ; préciser la portée du plafond ; préciser son contrôle ; définir les conditions de sa révision ; actualiser l'étude d'impact en cas d'évolution notable. Nous renouvelons donc notre demande que le seuil de 45 000 mouvements commerciaux soit inscrit dans l'arrêté préfectoral d'autorisation comme plafond opposable. Nous demandons également qu'il soit précisé : qui contrôlera son respect ; selon quelle périodicité les chiffres seront publiés ; quelles sanctions seraient applicables en cas de dépassement ; dans quelles conditions ce plafond pourrait éventuellement être modifié ; si une nouvelle étude d'impact et une nouvelle consultation publique seraient alors obligatoires. Le fait que le préfet dispose d'une latitude pour fixer les prescriptions montre précisément qu'une telle garantie peut et doit être examinée. 2. Les effets climatiques des vols restent à traiter Notre contribution demandait une évaluation du projet prenant en compte : les émissions supplémentaires liées à la croissance du trafic ; les effets autres que le CO_2 ; les traînées de condensation ; les émissions liées aux déplacements des passagers ; la construction des nouvelles infrastructures ; les effets sur toute la durée de la concession. Nous constatons que l'Autorité environnementale formule elle aussi une demande explicite concernant les traînées de condensation et considère que les incidences résiduelles du projet sur les émissions de gaz à effet de serre sont majeures. Nous demandons donc une réponse précise de Bellova sur ce point. L'objectif de « zéro émission nette au sol » ne peut pas résumer le bilan climatique d'un projet dont l'effet principal est de permettre une augmentation du trafic aérien. 3. Une variante à trafic constant doit être réellement comparée Nous avions demandé qu'une modernisation permettant d'améliorer l'accueil des passagers sans augmenter le trafic aérien soit étudiée comme solution alternative. L'Autorité environnementale demande elle-même une comparaison multicritère et quantifiée des variantes. Nous renouvelons donc cette demande. Moderniser les installations actuelles et augmenter leur capacité sont deux décisions différentes. Il doit être possible pour le public de comparer leurs conséquences. 4. Biodiversité : les mesures compensatoires doivent être sécurisées avant les destructions Le projet nécessite des dérogations concernant plusieurs espèces protégées et leurs habitats. L'Autorité environnementale demande que les mesures compensatoires relatives aux milieux ouverts soient sécurisées avant les travaux, que leur superficie soit sensiblement augmentée et que leur efficacité soit mieux démontrée. Nous demandons donc à Bellova de préciser : quelles parcelles sont aujourd'hui définitivement sécurisées ; quelles surfaces sont concernées ; à quelle date les mesures seront effectivement mises en œuvre ; pendant combien d'années leur gestion sera garantie ; quel organisme indépendant vérifiera leur efficacité. 5. Eau et PFAS : les incertitudes doivent être levées avant l'autorisation Nous avions également demandé la publication des analyses concernant les PFAS et les polluants solubles. L'Autorité environnementale demande précisément : de vérifier la compatibilité de l'infiltration avec la protection de la nappe et des captages ; de préciser l'efficacité des traitements pour les polluants solubles ; de produire les résultats des analyses PFAS ; de démontrer la robustesse du système face aux pluies extrêmes futures. Nous renouvelons donc notre demande que ces éléments soient produits avant l'autorisation, et non après le début des travaux. 6. Le public doit pouvoir prendre connaissance des compléments Plusieurs études ou réponses complémentaires semblent encore devoir être produites à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale. Nous demandons qu'elles soient mises à disposition du public suffisamment longtemps avant toute décision. Si elles modifient substantiellement l'appréciation des conséquences du projet, le public doit pouvoir présenter de nouvelles observations sur ces documents. Conclusion Notre contribution initiale n'avait donc pas pour seul objectif d'exprimer une opposition générale au projet. Elle comportait plusieurs demandes précises qui rejoignent aujourd'hui les recommandations de l'Autorité environnementale. Nous demandons au commissaire enquêteur de faire apparaître clairement dans sa synthèse les questions demeurant sans réponse, notamment sur : la valeur juridique du plafond de 45 000 mouvements ; les effets climatiques non-CO_2 ; la comparaison avec une modernisation à trafic constant ; la sécurisation des compensations écologiques ; les PFAS et les captages ; la disponibilité des études complémentaires avant la décision préfectorale. À défaut de réponses complètes sur ces différents points, nous considérons que l'autorisation environnementale ne devrait pas être délivrée en l'état.
418	Réponse		2026-09-08 11:07:09	CE		Bonjour, Je vous remercie pour votre contribution par laquelle vous exprimez votre opposition au projet. Vous demandez des compléments et ptécisions à BELLOVA sur différents sujets. J'invite l'exploitant à vous répondre à vos différentes demandes. 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.
418	Réponse		2026-09-15 17:01:40	Pétitionnaire		Bonjour, 1°) la valeur juridique du plafond de 45 000 mouvements ne relève pas de l'exploitant et sera définie par les autorités compétentes 2°) les effets climatiques non-CO_2 : comme précisé page 37 du mémoire en réponse à l'Aurotité Environnementale (pièce G) : Les effets exacts des traînées 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/ancennonco2Background Note 1). Ce rapport conclut aussi que la majorité de ces effets sont causés parune 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/reportcommission-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 traînées de condensation est nettement plus élevée que celle afférente au CO2. En effet, la formation des traînées 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 traînées de condensation varient sensiblement selon les hypothèses de réduction de ces effets. En effet, selonplusieurs 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 traînées.L'évitement de ces zones permettrait, selon les études de simulation disponibles, de réduiresensiblement les impacts.En outre, d'après l'ADEME : "Les émissions liées aux traînées 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."Ainsi dans le cadre de cette étude, les traînées de condensation ne sont pas considérées dans nos calculs des émissions de GES car ce phénomène n'est pas un GES et n'émet pas de GES.En définitive, pour toutes les raisons mentionnées ci-avant, et en particulier l'absence deméthodologie et de données pour la prise en compte de ces effets liés aux traînées de condensation des avions, ces derniers n'ont pas pu être intégrés. 3°) la comparaison avec une modernisation à trafic constant ne constitue pas un scénario réalisable par Bellova car il ne permettrait pas d'atteindre un équilibre économique viable pour l'entreprise, ne donnant pas lieu à des accords des prêteurs pour investir dans une modernisation ; 4°) la sécurisation des compensations écologiques est décrite avec les plans des parcelles considérées dans la méthodlogie de compensation de la dette écologique (présentation des sites identifiés page 170 de la pièce D. CDC Biodiversité, opérateur de compensation, contractualisera pour Bellova, le SMABT le contrat d'Obligation réelle Environnementale avec les argiculteurs qui se sont engagés pour cette démarche. Le contrat durera 28 ans, durée restante du contrat de concession et sera repris après cette échéance par le SMABT et le nouveau concessionnaire. Le contrat de concession prévoit cette clause, y compris en cas de rupture anticipée du contrat. Les terres agricoles récoltées à l'été ont été ensemencées la semaine dernière pour permettre un habitat propice aux espèces prtégées avant la réalisation des travaux comme le prévoit le code de l'environnement. Certaines parcelles sont déjà en prairie. Le suivi conforme au code de l'environnement sera réalisé par l'opérateur de compensation à N0, N+1, N+2, N+3, N+5, N+10, N+15, N+20 et N+28 et un rapport sera envoyé au Conseil National de Protection de la Nature qui pourra égalemetn venir contrôler l'applicatin conforme des mesures de compensation. 5°) les rapports révélant l'absence de PFAS sont joint en annexe du mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale, également disponibles sur ce site. Au sujet des captages, l'aéroport, situé par effet de bordure dans l'AAC de Beauvais 1,poursuit des activités semblables à celles actuellement développées (gestion des eaux pluviales incluse). Le SIVT a rendu un avis favorable au DDAE sur la gestion des eaux pluvilaes et le

						traitement des pollutions accidentelles. Enfin, Bellova met en oeuvre tout ce qui est possible pour répondre le plus rapidement possible aux demandes d'études complémentaires mais les protocoles liés à ces études, les budgets à allouer et la disponibilité des spécialistes ne permet pas toujours en procédure d'instruction parallélisée de permettre leur disponibilité avant la décision préfectorale.
419	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais Tillé**	2026-09-08 13:24:46			Monsieur le Commissaire enquêteur, Nous voulons exprimer notre vive opposition à l'agrandissement et au développement des infrastructures de l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'augmentation des vols. Pour commencer parlons chiffres: -1412 mouvements commerciaux par an à l'aéroport de Beauvais en 1993 lorsque nous avons acheté notre maison à Laversines et 39637 mouvements en 2025!!! -Est-il raisonnable d'avoir 6,7 millions de passagers en 2025 à Beauvais-Tillé alors qu'une ville comme Bordeaux en a eu 5,9 millions? Les principaux arguments ont déjà été évoqués précédemment :les nuisances sonores, la pollution, le changement climatique ,la santé des habitants du beauvaisis ...mais comme toujours Bellova et les décideurs nous opposent la création d'emplois et les raisons économiques. A ce sujet, un article paru dans Air Journal du 30 juin 2026 souligne: "Une étude de la New Economics Foundation (NEF) commandée par l'ONG Transport et environnement avance que les bénéfices du tourisme aérien en Europe sont largement suréstimés voire contrebalancés par des effets macroéconomiques négatifs. Selon l'étude ,des emplois ont été crées certes mais les bas salaires qu'ils offrent ne compensent que très mal la saturation des infrastructures ,la pollution croissante et la hausse des coûts de logements ." Nous savons qu'en l'état cet aéroport est déjà rentable donc nous sommes en faveur d'un plafonnement des vols et certainement pas à une croissance exponentielle des mouvements. L'enrichissement de quelques uns ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie et à la santé des habitants du Beauvaisis. Cordialement
420	Contribution	**Non à l'augmentation du transport aérien**	2026-09-08 13:29:35			L'été 2026 (comme les précédents) a montré la réalité et la dangerosité du réchauffement climatique. Ainsi, nous ne pouvons pas accepter l'augmentation du traffic aérien qu'implique ce projet. Le transport aérien est effectivement le seul à ne pas pouvoir se décarboner contrairement au ferroviaire et à l'automobile. Il serait donc irresponsable d'augmenter les capacités des infrastructures de transport aérien à Beauvais comme partout ailleurs.
421	Contribution	**Inquiétude : extension aéroport**	2026-09-08 13:27:46			Nous habitons à Toissereux depuis 1998 et avons toujours accepté la proximité de l'aéroport. Mais l'augmentation du trafic au fil des années, et celle qui est encore prévue à l'avenir, nous inquiètent de plus en plus. Ce qui était tolérable à notre arrivée ne l'est plus aujourd'hui, avec des passages devenus beaucoup plus fréquents. Et les conséquences possibles sur la santé nous préoccupent également, notamment après les problèmes cardiovasculaires puis l'AVC de mon mari. Nous souhaitons que la qualité de vie et la santé des riverains soient réellement prises en compte.
422	Contribution	**Contre l'extension**	2026-09-08 13:30:49			NON à l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé ! Non au 3e aéroport parisien déguisé. Non à toujours plus de pollution et de nuisances pour les habitants. Non au saccage de notre territoire et à la dégradation de notre cadre de vie. Nous refusons que notre territoire devienne une simple plateforme de développement du trafic aérien au détriment des populations qui y vivent. Et surtout, qu'on arrête de nous prendre pour des imbéciles avec des chiffres arrangés et des concertations qui donnent le sentiment que les décisions sont déjà prises ! Notre territoire n'est pas à vendre. NON à l'extension !
423	Contribution	**Courrier de Bellova aux élus de la CAB**	2026-09-08 13:32:55		20260904_224027-pj-contribution-courrier-de-bellova-aux-elus-de-la-cabpdf.pdf	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
424	Contribution	**Opposition au développement démesuré de l'aéroport de Beauvais-Tillé**	2026-09-08 13:34:27			Madame, Monsieur le Commissaire enquêteur, Par la présente, je souhaite exprimer mon opposition ferme à l'extension et à la hausse du trafic de l'aéroport de Beauvais-Tillé, dont le développement incontrôlé dégrade gravement la santé et la tranquillité des riverains. Habitant la commune de Savignies attaché à son territoire et citoyen soucieux des questions environnementales , mes motifs d'inquiétude reposent sur les points suivants : * Nuisances sonores et santé : Le bruit chronique des survoles perturbe le sommeil et génère du stress ainsi que des risques cardiovasculaires avérés (recommandations de l'OMS). Le droit au repos des habitants doit être préservé. * Pollution atmosphérique : Les émissions cumulées des aéronefs et de la circulation routière générée (navettes, véhicules individuels) dégradent la qualité de l'air et exposent la population à des risques respiratoires. * Ressource en eau et sols : L'artificialisation des sols et les risques de ruissellement d'hydrocarbures ou de produits de dégivrage menacent les nappes phréatiques environnantes. En conséquence, je vous demande d'émettre un avis défavorable à ce projet et de préconiser : * Le plafonnement strict et contraignant du nombre annuel de mouvements d'avions. * Le maintien et le renforcement du couvre-feu nocturne, sans dérogation. * Le rejet de toute extension infrastructurelle ou augmentation de capacité au delà de ce qui est prévu en phase 1 du projet. * L'instauration de contrôles indépendants du bruit et de la pollution de l'air. Comptant sur votre attention pour la prise en compte de ces arguments dans votre rapport, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.
425	Contribution	**Non à l'extention de l'aérogare de Tillé.**	2026-09-08 13:36:00			Non à l'extention de l'aérogare de Tillé, oui à son maintient avec un maximun de vols de 32000 mouvements par an avec des avions pas plus gros et surtout moins polluant. Pas de fret aérien avec amazone Beauvais Un couvre feu adapté et un arrêt des vols le dimanche et les jours fériés.
426	Contribution	**Nuisances sonores**	2026-09-08 13:37:20			Habitant à Savignies depuis plus de 35 ans je suis opposée à l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Nous avons fait le choix d'habiter à la campagne pour la tranquillité et un environnement sain. Or, nous sommes très impactés maintenant par de nombreux vols dont les conséquences sont multiples pour nous : bruit, pollution, fatigue, stress, et baisse de la valeur de nos biens immobiliers. Beaucoup d'avions ne respectent pas les trajectoires et survolent Savignies à basse altitude alors qu'ils pourraient éviter notre village en passant au dessus des champs entre Savignies et le Mont Saint Adrien.
427	Contribution	**Erreur accès 19°) REPONSE DU MOA SUR LA DEMANDE DE COMPLEMENTS DE LA DDT**	2026-09-08 13:39:00			Bonjour, La nouvelle pièce "19°) REPONSE DU MOA SUR LA DEMANDE DE COMPLEMENTS DE LA DDT" n'est pas accessible. Merci de faire le nécessaire.
428	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-08 13:40:15			Je suis opposée à cette extension, car il faut favoriser le train plutôt que l'avion. Les trajets en avion sont polluants et énergivores. Ils entrainent la pollution de l'air, du bruit, une consommation de ressources excessive. Le carburant vert n'existe pas. Il faut absolument investir dans des moyens de transport plus sobres et limiter le transport aérien. Il en va de la maîtrise du changement climatique et de la santé des populations environnantes. On ne doit pas sacrifier un territoire, on a besoin de terres agricoles et d'espaces naturels abritant la biodiversité, pas de béton.
429	Contribution	**Non à l'extension de l'aeroport**	2026-09-08 13:42:06			Un tel projet ne répond pas aux contraintes et défis du monde dans lequel nous vivons. Un modèle économique dont l'intérêt questionne et qui occasionne nuisances sonores, pollution et émission de CO2 est à contre courant des défis de sobriété que la situation climatique impose.
430	Contribution	**A BELLOVA**	2026-09-08 13:43:21			BONJOUR IA de Bellova, Combien de malades, combien de décès, combien de pathologies il faudra à BELLOVA pour enfin comprendre que les avions qui passent à moins de 300 m au-dessus des habitations sont dangereux. Dans mon entourage immédiat, un voisin de droite avec un cancer, ma voisine de gauche douleurs et dépression, mon voisin en face Parkinson et décès par double infection pulmonaire, mon épouse AVC et décès par double infection pulmonaire, moi-même cancer avancé en traitement. Bellova arrêter de dire que vous ne saviez pas et qu'on ne vous a rien dit. Bellova arrêter de croire qu'une expansion de votre aéroport est un bienfait pour l'humanité Bellova arrêter de présenter que l'augmentation du nombre d'avions sur les habitations est sans aucun risques puisque les moteurs vont progresser en étant plus silencieux et moins polluants. Soit mais ils seront beaucoup plus nombreux et alors où sera l'avantage ? Bellova vous pouvez moderniser votre aéroport comme vous le souhaiter pour le confort de vos clients mais vous ne pouvez pas l'agrandir pour avoir plus d'avions dans les couloirs aérien au-dessus de la tête de riverains qui vont respirer un air pollué avec des particules ultrafines qui déclenchent des maladies dont les organismes fragilisés n'ont pas appris à se défendre. Nous pouvons aussi parler de canicule et de changement climatique dont la responsabilité est partagée avec toujours plus de voitures, de bateaux, d'avions. Les canicules que l'on vit actuellement étaient prévisibles et en plus on coupe les arbres et les forêts et on pollue les océans et tuant le phytoplancton qui fabrique l'oxygène. Bellova veuillez vous référer aux études randomisées des USA ayant comme objet l'étude des populations soumises au survol des avions. Bellova la gare TGV de Haute Picardie vous attend depuis longtemps puisque à l'origine le développement de l'aéroport devait se faire dans ces terres à proximité de cette gare surnommée « gare des betteraves ». Vous pouviez vous agrandir à loisir sans gêner les riverains. Le transport vers Paris assuré par le TGV, idéal pour votre clientèle. Merci Bellova pour votre attention. Christian BABY Riverain dans le couloir aérien d'atterrissage des avions à moins de 300m d'altitude.
431	Contribution	**correctif**	2026-09-08 13:44:05			Il s'agit bien de la gare HAUTE PICARDIE et non de la gare HAUT DE FRANCE merci de corriger
432	Contribution	**NON A L AEROPORT**	2026-09-08 13:48:28			non à la pollution sonore non à la pollution kérozène non aux salades du Bellova non à l 'aéroport de Beauvais accepter une limitation de vol c' est accepter l 'aéroport
433	Contribution	**Oui à la continuation de l'aéroport de Beauvais.**	2026-09-08 13:49:44			Personne et sûrement pas les riverains ni leur association ne demandent sa suppression. Par contre l'augmentation du trafic après covid atteint l'insupportable . Moderniser l'accueil des passagers...pourquoi pas. En faire un aéroport international et tripler le nombre d'avions est criminel. C'est NON. Nos élus ne nous ont pas consultés pour signer ce contrat monstrueux. Le seul avantage est pour eux !?!... Tous les inconvénients sont pour les habitants de Beauvais et des alentours et de plus en plus loin d'ailleurs. Le dossier présenté par BELLOVA et le SMABT ne représente pas la réalité car ils ne sont jamais venus sur le terrain constater les pollutions diverses, pour pouvoir imaginer ce que pourrait faire trois fois plus d'avions. Bien sûr, il y a des appareils de contrôle du bruit, de l'air etc... Mais nous avons nos oreilles et nos poumons. Les appareils sont des machines que l'ont peut "bricoler". Notre ouïe et nos poumons sont notre vie Ce projet est criminel car il va détruire en premier notre habitat et ensuite augmenter le déjà insupportable changement climatique. L'année 2026 est un échantillon de ce qui nous attend les années prochaines, hélas. Non à l'expansion des avions .
434	Contribution	**MAJ PJ - Cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis**	2026-09-08 13:50:56		20260907_002908-contribution-adera-projet-2docx.docx	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
435	Contribution	**Un projet dramatique et totalement à contre-courant de ce qui est absolument nécessaire**	2026-09-08 13:51:35			Nous sortons d'un été dans lequel les conséquences terribles du changement climatique se sont manifestées de façon spectaculaire, et tout ce que trouvent à faire les irresponsables politiques et économiques du Beauvaisis, c'est défendre un projet totalement à contre-courant de l'histoire, qui consiste à développer le transport aérien dont il est démontré qu'elle est l'une des activités les plus désastreuses sur le plan climatique et écologique. Écoeurant.

436	Contribution	**NON au développement de l'aéroport**	2026-09-08 13:52:54			Bonjour, Je suis opposé au développement de l'aéroport de par les nuisances sonores pour les riverains ainsi que la pollution que cela engendre et les effets sur la santé des habitants. L'aéroport est suffisamment développé lorsque l'on voit le trafic actuel. Habitant Troissereux je suis directement impacté notamment lors des phases de décollages où semble-t-il que les trajectoires soient au bon vouloir des pilotes. Sur 3 avions qui vont découler dans la foulée et allant dans la même direction, allez savoir pourquoi certains ne passent pas au-dessus de chez vous quand les suivants ne se privent pas de passer à l'aplomb de votre maison. NON AU DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT
437	Contribution	**C'est une aberration!**	2026-09-08 13:54:46			Comment voulez vous que le Beauvaisis soit attractif.. c'est ridicule, dangereux et risible aux vues des records de températures qui commencent même à faire peur au plus complotistes des climatosceptiques. Faites voler vos avions mais ne demandez pas aux jeunes de rester et encore moins de réarmer démographiquement cette région !
438	Contribution	**Extension aéroport de Beauvais**	2026-09-08 13:56:17			Didier.E habitant Saint Léger en Bray A une époque ou le réchauffement climatique se fait de plus en plus sentir et où il faudrait prendre de nombreuses mesures raisonnables pour y remédier, dont par exemple réduire le trafic aérien,on nous propose d'agrandir l'aéroport de Beauvais. Surprenant ! , scandaleux ?. On nous propose d'augmenter le nombre d'avions, donc les nuisances sonores, la pollution atmosphérique , le trafic automobile, voitures, cars, camions, qui va en découler. La santé des habitants de la région va encore plus être impactée négativement par cette évolution et le bilan climatique va encore être dégradé. La ville de Beauvais et la région ne bénécieront d'aucune retombé économique de cet agrandissement, l'aéroport étant un moyen de rejoindre Paris économiquement et rapidement, comme c'est le cas pour d'autres aéroports en Europe. Cette proposition aujourd'hui est complètement obsolète, dangereuse et doit absolument être abandonnée. Entretenir, moderniser l'aéroport dans un but d'améliorer le flux actuel de passagers et essayer d'en diminuer l'impact climatique oui, augmenter le trafic NON. Il est temps de penser aux êtres humains et à la planète, plutôt qu'à faire de l'argent à n'importe quel prix.
439	Contribution	**Non à la destruction du Beauvaisis.**	2026-09-08 13:57:00			Dans les médias, une annonce fait part que 80 entreprises sont pour l'expansion de l'aérogare et sont prêtes à participer au chantier. Et pourquoi? Tous le monde sait ,aujourd'hui, comment a agi la présidente du moment pour soumettre les élus locaux. La méthode n'a probablement pas changé ! Tout est en place pour la destruction du Beauvaisis organisée par le dictat de l'agglo ! Non à l'expansion de l'aérogare.
440	Contribution	**Riverains**	2026-09-08 13:59:21			Je ne suis pas contre l'aéroport mais son développement ne prends pas assez en compte la vie de ses riverains qui subissent la présence de l'aéroport à des heures qui sont délétères pour leur santé Avant 8h et après 21h nous subissons de plus en plus les décollages et atterrissages et l'augmentation du trafic ne nous aidera pas à avoir une vie normale avec un sommeil normal puisque ce seront des plages horaires qui seront plus utilisées que déjà actuellement La journée nous ne sommes pas gênés par les avions alors utilisez ces heures là pour que tout le monde y trouve son compte et pas son porte monnaie !!!
441	Contribution	**Commentaire sur la tribune du collectif d'acteurs socio-économiques du Beauvaisis et/ou soutenant le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais**	2026-09-08 14:00:37			cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
442	Contribution	**Enquête publique sur l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé**	2026-09-08 14:03:57			De plus en plus d'avions survolent mon village, Haudivillers, à basse altitude, avec beaucoup de bruit, dès 6h10 du matin et jusqu'à plus de 23h. Ceux qui ne le survolent pas font tellement de bruit qu'ils ont généré ce week-end (05-06/09/2026) un grondement audible de façon quasi permanente. Et aujourd'hui, lundi 07/09/2026), cela continue. Alors, davantage d'avions, surtout pas ! Déjà le trafic actuel est très pénible !
443	Contribution	**Concertation sur l'extension de l'aéroport de Beauvais Tillé**	2026-09-08 14:05:11			Mais pourquoi autant d'avions survolent le village d'HAUDIVILLERS à basse altitude ? Par période de canicule, impossible de dormir les fenêtres ouvertes avant 23h30 et après 6h15. Dans le jardin, on entends en permanence un grondement d'avion. Auparavant, il n'y en avait pas autant, ou bien ils ne survolaient pas HAUDIVILLERS et passaient bien au large ou bien plus haut. Alors, dans ces conditions de survol et de proximité, NON à ce qu'il y ait davantage d'avions, donc NON à l'augmentation du trafic sur l'aéroport de Beauvais-Tillé.
444	Contribution	**Trop de nuisances le matin des 5h30**	2026-09-08 14:06:23			Marre d être réveillé tout les jours à 5h30 Par le survol du mont st Adrien Trop de pollution Notre santé en danger
445	Contribution	**Trajectoires et hauteur de vol non respectées, hausse considérables des nuisances sur Agnetz 32 Kms de Tillé**	2026-09-08 14:07:24			Depuis quelques années maintenant et de plus en plus , le hameau de Boulincourt commune d'Agnetz est fortement impacté par de nombreux survols à basse altitude au dessus de nos maisons !!! Pas du tout dans leur trajectoire ni altitude !!! Réveils en sursaut, impossible de se parler parfois , bruits couvrant le son de la TV ou la radio , difficile certains jours de rester dehors en famille ou avec des amis et à ma grande tristesse il n'est pas rare de voir les oiseaux déguerpir ... Le bonheur de la campagne !!! Je constate le dépôt d'une couche huileuse jaunâtre sur l'eau de mes cuves d'eaux pluviales...Pollution .. Qui voudra acheter ma maison ou à quel prix ,avec de telles nuisances ?? Et ce dont je vous parle, c'est maintenant !!! Alors avec un agrandissement , n'en parlons même pas ... Avant de songer à agrandir , il faudrait d'abord , songer à réduire les méfaits déjà présents !!! Prévoir des subventions pour des insonorisations par exemple , pour réduire les méfaits à l'intérieur des maisons....Certes ça ne résoudra pas le problème à l'extérieur des les beaux jours.. Ce sont souvent les mêmes avions qui posent problèmes , je leur fait un vilain coucou car les hublots sont tellement à portée de vue... Sérieux STOP !!! Non et non à un agrandissement et oui à une application stricte des normes en place avec fortes amendes aux compagnies qui ne respectent rien !!!
446	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais Tillé**	2026-09-08 14:09:19			Monsieur le Commissaire Enquêteur, Nous voulons exprimer notre vive opposition à l'agrandissement et développement des infrastructures de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Est-il raisonnable d'avoir un aéroport avec 6,7 millions de passagers en 2025 à Beauvais alors qu'une ville comme Bordeaux en a eu que 5,9 millions!!! Les principaux arguments ont été déjà évoqués pour la plupart :les nuisances sonores ,la pollution ,le changement climatique ....mais comme toujours on nous oppose la création d'emplois et les raisons économiques . A ce sujet ,nous voulons partager un article paru dans Air Journal du 30 juin 2026: "Une étude de la New Economics Foundation (NEF)commandée par l'ONG Transport et Environnement avance que les bénéfices du tourisme aérien en Europe sont largement suréstimés voire contrebalancés par des effets macroéconomiques négatifs. Selon l'étude ,des emplois ont été crées certes mais les bas salaires qu'ils offrent ne compensent que très mal la saturation des infrastructures ,la pollution croissante et la hausse des coûts de logements. Les salaires réels dans le secteur touristique ont peu progressé voire stagné." La croissance du trafic passager ne constitue pas selon l'étude un levier de développement économique durable. Nous savons qu'en l' état cet aéroport est déjà rentable donc nous sommes en faveur d'un plafonnement des vols à 32000 mouvements.
447	Contribution	**Impacts sanitaires et la pollution aux particules fines (PM10, PM2,5 et particules ultrafines - PUF)**	2026-09-08 14:10:33			En tant que riverain, j'exprime un avis défavorable quant à la réalisation du projet. L'évaluation environnementale et l'étude d'impact sanitaire (EIS) présentent des insuffisances graves concernant les émissions de particules fines et ultrafines, mettant directement en péril la santé des populations exposées. L'étude d'impact sous-estime la zone de dispersion des polluants atmosphériques en se focalisant uniquement sur les abords immédiats des pistes, sans intégrer l'impact cumulé des phases de roulement, de décollage, d'atterrissage et du trafic routier induit. L'étude se concentre principalement sur les PM10 et PM2,5 sans modéliser correctement la concentration de particules ultrafines (inferieures à 0,1 µm), pourtant prédominantes dans les émissions du secteur aéronautique et extrêmement toxiques (pénétration profonde dans l'appareil respiratoire et le système sanguin). Dépassement des lignes directrices de l'OMS : Les projections d'émissions prévues par le projet dépassent largement les seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2021) pour la qualité de l'air. Inobservation des articles L. 221-1 et R. 221-1 du Code de l'environnement : Le projet risque d'aggraver la qualité de l'air dans une zone déjà exposée à des niveaux de pollution problématiques, sans présenter de mesures d'évitement ou de compensation crédibles. Inobservation du principe de précaution : En vertu de l'article 5 de la Charte de l'environnement, l'absence de certitudes scientifiques sur l'innocuité des PUF à long terme impose l'application d'un principe de précaution strict en matière de santé publique. Afin de garantir la protection des riverains, je demande formellement au commissaire enquêteur d'émettre un avis défavorable. Je demande la réalisation d'une contre-expertise indépendante sur la modélisation de la qualité de l'air, incluant la mesure préalable de l'état initial des particules ultrafines (PUF) ainsi que la conduite d'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) intégrant les pathologies cardio-vasculaires et respiratoires sur l'ensemble de la population située sous les trajectoires de vol et dans le village de Tillé, ainsi que l'installation de capteurs fixes de mesure continue des PM2,5 et PUF financés par l'exploitant et la mise à disposition publique de l'ensemble des données brutes et de l'historique, non retraitées ni moyennées, en continu à pas de temps d'une seconde par mesure, seule méthode permettant de rendre compte de l'impact réel de chaque mouvement d'avion dans Tillé. Fait à Tillé le 07/09/2026 L. B.
448	Contribution	**Nuisances Avions**	2026-09-08 14:12:22			Nous avons constaté depuis cet été, une forte augmentation des vols d'avions de 4h30 à 11h30 avec de plus en plus d'avions volant bas et générant une nuisance sonore importante. STOP à cet afflux massif d'avions, à des horaires inadmissibles de vols.
449	Contribution	**la qualité de vie et la santé des riverains en priorité absolue**	2026-09-08 14:13:33			Monsieur le Commissaire Enquêteur, Les cinq engagements prioritaires exposés page 18 du dossier du maitre d'ouvrage ignorent totalement la question des nuisances subies par les riverains.On y découvre des arguments relatifs à la nécessité de satisfaire aux attentes des usagers de l'aéroport,aux impacts économiques positifs pour l'emploi local.Le "chantage à l'emploi" est un classique de l'argumentaire des maitres d'ouvrage !Bien sur page 29 du même dossier on trouve un développement sur l'affectation du cadre de vie.Et notamment la référence au couvre-feu sanctuarisé de minuit à 5h.Un tel projet n'appelle-t-il pas plus de considération pour les nuisances indiscutables déjà subies actuellement par les riverains ?Nous observons à Marseille en Beauvaisis beaucoup d' avions qui survolent sans cesse l'agglomération alors que quelques autres,trop peu nombreux,la contournent.La qualité de vie et la santé des populations affectées par l'activité de cet aéroport doivent à notre avis être la priorité absolue dans ce débat public.Les considérations économiques et la satisfaction des attentes des voyageurs doivent passer au second plan.Ce projet n'apporte aucune explication ni aucun argument rassurant pour les riverains sur ces questions de santé et de qualité de vie.La concertation évoquée n'aborde absolument pas ces questions majeures pour les victimes des nuisances.Dans ces conditions,nous sommes opposés au développement présenté à l'enquête. Nous vous remercions de votre attention.
450	Contribution	**Habitant rue Villers Saint Lucien Beauvais**	2026-09-08 14:15:18			Habitante rue de Villers St Lucien - Beauvais depuis 1978 nous subissons toutes ces nuisances sonores de jour comme de nuit . Les derniers décollages après 23 h sont insupportables ainsi que les premiers dès 6 h . C'est non à l'agrandissement de cet aéroport .
451	Contribution	**223 signataires contre l'extension de l'aéroport.**	2026-09-08 14:16:25		20260907_173037-2026-09-05-14-33-46-signataires-de-la-petitionpdf.pdf	Monsieur le commissaire. Veuillez trouver la liste de 223 signataires se regroupant autour de Campdeville, hameau de la commune de Milly sur thérain. Ces signataires sont contre l'extension de l'aéroport, simplement sont extension, pas sa fermeture. Les nuisances augmentent énormément depuis 2020 avec l'augmentation du trafic. Avec des structures agrandies c'est la porte ouverte à un developpement des vols illimité. Aucun élu n'est jamais venu sur place constater les nuisances que nous subissons ! Nous sommes aussi contre des avions plus gros , contre les futurs avions cargos d'amazone Pour Nous sommes pour un trafic limité à 32000 mouvements. Pour un couvre feu de 7 h le matin à 10 h le soir. un arrêt des vols le week end. Bien à vous. F. Güell

452	Contribution	**Contribution contre le projet de modernisation et d'extension de la plateforme aéroportaire de BEAUVAIS TILLE : priorité à la santé et au climat**	2026-09-08 14:18:26			Monsieur le Commissaire Enquêteur, habitant à Houssoy le Farcy (Troissereux), je suis directement concernée par l'avenir de notre territoire. Je dépose cette contribution afin d'exprimer mon opposition ferme et entière au projet d'extension et de restructuration des infrastructures de l'aéroport BEAUVAIS TILLE présenté par la sté Bellova. Derrière les termes lissants de "modernisation", ce projet d'investissement colossal vise concrètement à faire sauter les verrous capacitaires pour installer une CROISSANCE DERAISONNABLE du trafic low-cost à l'horizon 2030. Je sollicite votre avis défavorable sur ce projet pour 4 motifs majeurs : 1/ Un sacrifice inacceptable de la santé publique et du cadre de vie local. L'augmentation de la capacité d'accueil (fusion des terminaux, création de nouveaux parkings pour avions et de taxiways) va mécaniquement densifier le nombre de rotations. Pour les riverains, cela se traduira par une recrudescence insupportable des nuisances SONORES, notamment en soirée et en début de matinée, brisant les cycles de sommeil essentiels à la santé. De plus, les études épidémiologiques documentent largement la toxicité des particules ultrafines et des oxydes d'azote rejetés à proximité des pistes. On ne peut pas bâtir un projet économique sur la dégradation de la santé respiratoire et cardiovasculaire de milliers de familles et d'enfants scolarisés sous les couloirs aériens. 2. Une incohérence environnementale et climatique flagrante : A l'heure où l'urgence climatique impose une réduction drastique de nos émissions de gaz à effet de serre (engagements nationaux et Accord de Paris), encourager l'essor du trafic aérien de MASSE est un contresens historique. Par ailleurs, l'absence de liaison FERROVIAIRE dédiée vers la plateforme contraint l'immense majorité des millions de passagers annuels à utiliser la route. L'agrandissement entraînera une saturation périphérique de l'autoroute A16 et des réseaux secondaires, démultipliant l'empreinte carbone globale du projet. 3/Un modèle économique précaire supporté par les contribuables : ce projet lie l'avenir du Beauvaisis à des compagnies ultra-low-cost volatiles, dont le modèle ne crée que des emplois souvent instables et dépend de subventions ou d'exonérations publiques. A l'inverse, l'impact négatif sur l'attractivité résidentielle, la dépréciation du patrimoine immobilier local et les surcoûts d'infrastructures routières ou de services publics finiront par être supportés par les contribuables locaux. 4/ Menaces sur la ressource en eau et artificialisation des sols : L'extension prévue des pistes, des terminaux et des zones de stationnement, va considérablement accroître les surfaces imperméabilisées. Ce phénomène amplifie le ruissellement des eaux de pluie qui se chargent de polluants toxiques (résidus de carburants, hydrocarbures, métaux lourds liés au trafic automobile et produits de dégivrage des avions comme les glycols. Le rejet, même partiel, ou infiltré, de ces substances toxiques présente un risque de pollution pour la nappe phréatique et les cours d'eaux locaux. L'artificialisation de nouvelles parcelles fragilise également l'absorption naturelle de l'eau et augmente le risque d'inondation périphérique. Mes demandes précises : Pour préserver notre territoire, je demande que l'autorisation environnementale et le permis de construire soient refusés en l'état. Je demande l'instauration d'un plafonnement strict et définitif du nombre de mouvements annuels inscrit de manière contraignante dans les textes. Le respect absolu et l'extension d'un couvre feu total, sans dérogation, entre 22 heures et 6 heures afin de sanctuariser le sommeil des habitants. En espérant que la voie des populations locales et les impératifs écologiques prévaudront sur les seuls intérêts financiers du concessionnaire privé, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.
453	Contribution	**NON A L'EXTENSION DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS**	2026-09-08 14:19:51			Depuis quelques années nous avons de plus en plus d'avions qui passent au-dessus de notre village, avec les nuisances sonores et la pollution. Je pense que l'aéroport de Beauvais est déjà assez grand comme cela.
454	Contribution	**Non à l'extension du trafic de l'aeroport**	2026-09-08 14:20:41			De nombreuses nuisances en croissance depuis plus d'un an avec le non respect ou la multiplication des couloirs aériens, l'accroissement des surfaces dédiées au parking, le constat de détérioration de végétaux et le risque sanitaire pour les populations. Ce projet démesuré sur notre territoire, loin de respecter les engagements en termes de décarbonation alors que les conséquences de dérèglement climatique sont incontestables , est totalement déraisonnable et irrespectueux des habitants. Nous voulons un avenir pour les enfants de ce territoire. Peut être faudrait il s'interroger sur le sens de ce tourisme de masse low-cost transitant par Beauvais ?
455	Contribution	**Où est l'annexe 3 Étude air et santé L'étude air et santé réalisée par le bureau d'études EGIS - par la cheffe de projet Air, Santé, Odeur : Anne-Sophie SAFFRE ?**	2026-09-08 20:26:00			Dans le document 4°) DDAE - Pièces C1 - Etude d'impact projet et ses incidences en phase travaux et exploitation sur les différents milieux (physique, naturel et biodiversité, humain) page 526 il est fait mention d'une "Étude air et santé" précisant "L'étude air et santé réalisée par le bureau d'études EGIS - par la cheffe de projet Air, Santé, Odeur : Anne-Sophie SAFFRE". Où se trouve cette annexe ? Elle devrait être rendue publique. Par ailleurs, EGIS n'est pas à proprement parler un expert indépendant: c'est même tout le contraire. Merci de mandater des expertises indépendantes pour faire réaliser des expertises mesurant la quantité actuelle et future directe des particules fines, et en chiffrer l'impact sur la santé des riverains. Il est également scandaleux que l'ARS ne se saisisse pas du sujet, pas plus que le ministère de la santé ni le préfet dont elle dépend.
455	Réponse		2026-09-08 16:26:20	Pétitionnaire		L'annexe C2-3 du DDAE est disponible sur le présent site, à partir de la page 77 de la pièce C2. La DDT a sollicité l'ARS dans le cadre de l'instruction et son avis est intégré à la demande d'informations complémentaires de la DDT publiée sur le site le 4 août.
456	Contribution	**Nuisances**	2026-09-08 14:23:13			Plus moyen de faire une sieste avec les fenêtres ouvertes et réveillé des 6 h du matin régulièrement ㊎
457	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**	2026-09-08 14:24:29			L'été qui vient de s'achever devrait à lui seul faire prendre conscience de l'aberration environnementale que représente un projet qui va augmenter les Gaz à Effet de Serre ! Face à l'urgence climatique, l'aérien a besoin de sobriété, pas d'une croissance débridée.
458	Contribution	**NON A L AGRANDISSEMENT**	2026-09-08 14:26:00			NON A L AGRANDISSEMENT Nous avons déjà assez de nuisances sonores comme cela. En plus, le couvre-feu est de plus en plus rogné. Des avions décollent des fois à minuit trente et j'entends du bruit à 4h du matin. Il est impossible de dormir les fenêtres ouvertes en été. Non à l'agrandissement, respect des populations locales et tenue des engagements pris sur le couvre-feu. A quoi sert cette consultation ? On a l'impression qu'elle sera mise à poubelle dès sa clôture. Il faudrait une transparence et non quelques élus seulement qui décident pour tout le monde
459	Contribution	**Impacte sur notre cadre de vie**	2026-09-08 14:27:14			Habitants depuis 30 ans à Laversines, nous avons vécu l'essor de l'aéroport et nombreuses promesses non tenues sur le plafonnement du nombre de vols, et le manque de respect de la part des exploitants envers les habitants des villages soumis aux nuisances sonores et environnementals.
460	Contribution	**Impacte sur notre cadre de vie**	2026-09-08 14:28:12			Nous nous positionnons contre le nouveau projet d'extension de l'aéroport qui impactera beaucoup notre qualité de vie, le bruit des vols commençant à 6h du matin, le rythme des vols à certains moments de la journée étant déjà très intenses. Nous habitons à Laversines et subventions les nuisances aussi décollages et atterrissage.
461	Contribution	**STOP à l'agrandissement de l'aéroport!**	2026-09-08 14:29:24			Habitant Tillé près de l'école, je tiens à témoigner sur la pollution liée au trafic aérien. En effet, il est fréquent en automne, hiver ou printemps de sentir l'odeur du kérozène en sortant de chez soi. Avez-vous placé à l'école de Tillé un capteur de particules fines pendant les saisons citées afin de mesurer ce que respirent nos enfants ? Comment pouvez-vous envisager d'agrandir si démesurément l'aéroport en mettant en danger notre santé? Développons plutôt le transport ferroviaire et rendons le abordable! En plus de la pollution de l'air , les nuisances sonores sont déjà très importantes. Il est impossible de dormir la fenêtre ouverte sans être dérangé par le bruit des réacteurs. N'allez pas nous faire croire qu'en végétalisant les toits ou les murs, en introduisant des abeilles, en installant des panneaux solaires, vous pensez au climat! Arrêtez vos mensonges et pensez à la santé de tous au lieu de vous laisser gouverner par votre profit! Le monde se réchauffe, le climat change, la Terre brûle, nos maisons craquellent ou sont emportées par les flots, alors STOP!
462	Contribution	**Je suis favorable à un aéroport moderne**	2026-09-08 14:31:11			Je souhaite apporter une contribution favorable au projet de modernisation et de développement de l'aéroport Paris-Beauvais. En tant que jeune habitant du Beauvaisis, je considère que notre aéroport constitue un atout important pour notre territoire. Il contribue à son accessibilité, à son attractivité touristique et à l'activité économique locale. Je suis donc favorable à sa modernisation afin qu'il puisse continuer à accompagner le développement du territoire dans les prochaines années. Je comprends néanmoins les inquiétudes exprimées par certains riverains concernant le bruit, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, la circulation et les conséquences sur la qualité de vie. Ces préoccupations doivent être entendues et prises au sérieux. Pour autant, je pense qu'il ne faut pas opposer systématiquement développement économique et protection de l'environnement. Le projet doit au contraire permettre de moderniser les infrastructures, d'améliorer leur efficacité et de renforcer le suivi des nuisances. Je souhaite donc que le développement de l'aéroport s'accompagne d'engagements concrets, mesurables et transparents concernant le bruit, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, la circulation et les retombées économiques pour le Beauvaisis. Je suis favorable à un aéroport moderne, performant et responsable, qui puisse continuer à contribuer à l'avenir de notre territoire tout en respectant ses habitants et son environnement. C'est pour ces raisons que je donne un avis favorable au projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais.
463	Contribution	**NON à l'extension et l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais Tillé**	2026-09-08 14:32:08			Monsieur le commissaire enquêteur, Nous voulons exprimer notre vive opposition à l'agrandissement et développement des infrastructures de l'aéroport de Beauvais-Tillé . Est-il raisonnable d'avoir un aéroport avec 6,7 millions de passagers en 2025 à Beauvais alors que Bordeaux en a eu 5,9 millions? Les principaux arguments ont été déjà évoqués pour la plupart :les nuisances sonores ,la pollution ,le changement climatique catastrophique mais comme toujours on nous oppose la création d'emplois et les raisons économiques .Des emplois sont crées mais les bas salaires qu'ils offrent (restauration ,hotellerie..) ne compensent que très mal la saturation des infrastructures et la pollution croissante . Les salaires réels dans le secteur touristique ont peu progressé voire stagné. Nous savons qu'en l'état cet aéroport est rentable ,nous sommes pour le moderniser et en faveur d'un plafonnement des vols à 32000 mouvements.
464	Contribution	**Avis défavorable motivé par les nuisances subies à Fouquenies (secteur Plan d'Eau du Canada).**	2026-09-08 14:37:11			Cette contribution officielle vise à consigner un avis fermement défavorable au projet d'extension de l'aéroport de Paris-Beauvais. En tant que résidents à Fouquenies, à proximité immédiate du Plan d'Eau du Canada, Nous subissons une dégradation brutale et insupportable de notre cadre de vie, qui sera dramatiquement aggravée par l'augmentation de trafic projetée. Notre opposition se fonde sur les constatations quotidiennes suivantes : Le non-respect des horaires et des périodes de repos, la réalité de l'exploitation sature totalement les marges de sommeil des riverains. Le matin : Le bruit des premiers avions réveille systématiquement les habitations dès 5h50, empêchant de finir la nuit dans des conditions normales. Le soir : Les rotations se prolongent régulièrement au-delà de 23h30, créant une nuisance tardive permanente, ajouter des vols supplémentaires dans ce contexte de saturation horaire est inacceptable pour la santé publique. Nous constatons une modification manifeste des axes de passage, alors que les avions ne survolaient pas mon habitation auparavant, ils passent désormais directement au-dessus. Cette situation devient critique par temps nuageux, où les trajectoires officielles ne semblent plus du tout respectées par les opérateurs, entraînant un étalement sauvage des nuisances sonores. Le secteur du Plan d'Eau du Canada, espace naturel et de loisirs majeur du Beauvaisis, subit une lourde pollution visuelle en raison de ces survols incessants à basse altitude. De plus, l'intensité sonore est telle qu'elle brise la communication la plus élémentaire : il est devenu impossible de s'entendre parler en extérieur lors des passages d'avions. Le développement économique ne peut se faire au prix du sacrifice de la tranquillité et de la santé des habitants. À ce titre, nous demandons le rejet du projet d'extension. Une réévaluation stricte des couloirs de vol : il est impératif que les trajectoires soient déportées vers des zones de moindre bruit plus éloignées et présentant une densité d'habitation nettement plus faible. Un contrôle automatisé rigoureux et des sanctions systématiques pour les compagnies aériennes ne respectant pas les trajectoires nominales, notamment lors des conditions météorologiques dégradées. Cordialement Sylvie

465	Contribution	**Aéroport PARIS-BEAUVAIS - QUE DE NUISANCES**	2026-09-08 14:38:27			L'aéroport de Beauvais, comme souvent mis en avant par de nombreux habitants, génère des nuisances importantes qui touchent la vie quotidienne dans le Beauvaisis. ·Les décollages et atterrissages génèrent des nuisances sonores répétées. ·Ensuite, les nuisances atmosphériques liées aux avions, aux véhicules et au trafic routier induit dégradent sensiblement la qualité de l'air ·Sur le plan urbain, une circulation automobile très dense use plus rapidement les routes, trottoirs et mobiliers urbains. ·Les espaces publics sont plus sollicités, augmentant les besoins d'entretien, de nettoyage et d'éclairage. ·De nombreuses places gratuites de stationnement sont occupées de façon prolongée, réduisant leur disponibilité (principalement sans la ville de Beauvais) ·À cela s'ajoutent des problématiques d'incivilité, de stationnements gênants, de faux VTC et de dépôts de déchets qui mobilisent ponctuellement la police municipale et nationale. ·Enfin, l'aéroport de Beauvais est utilisé par des personnes impliquées dans des activités délictueuses, ce qui oblige les services de sécurité à intégrer cette dimension. Cette nuisance est probablement bien plus marquée à Beauvais que dans les autres aéroports car les tarifs de billets d'avion à des prix très faibles rendent "plus rentables" les voyages effectués pour commettre des cambriolages. aussi, nous pourrions rebaptiser l'aéroport comme suit : Paris-Beauvais, l'aéroport des "Vols Low-Cost". L'ensemble de ces nuisances affecte le cadre de vie et le fonctionnement quotidien des communes proches de l'aéroport qui tirent très peu de bénéfices de l'activité (déjà trop forte) de Paris-Beauvais. Aussi, il est temps de GELER le développement de l'aéroport.
466	Contribution	**Rechercher un équilibre entre l'intérêt général et les nuisances subies**	2026-09-08 14:39:51			Habitant de Saint Germain La Poterie, il est manifeste que le trafic aérien de l'aéroport de Beauvais-Tillé va croissant depuis de nombreux mois, et induit des nuisances conséquentielles. C'est pourquoi, il ne faudrait pas que ce trafic aérien prenne des proportions telles que ces nuisances finissent par revêtir un caractère anormal entraînant inévitablement une situation préjudiciable pour les riverains des communes alentours. IL est donc impératif que les autorités desquelles la mise en oeuvre du projet d'extension dépend tiennent compte de cette considération, un strict équilibre entre le droit au calme et l'intérêt économique devant être nécessairement recherché et rigoureusement respecté.
467	Contribution	**358 CONTRIBUTIONS CONTRE le projet d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais et d'augmentation du trafic**	2026-09-08 20:26:00		piece jointe pétition	358 Habitants du Mont Saint-Adrien s'opposent au projet d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais. Nous, soussignons, habitants de la commune du Mont Saint Adrien, située à 7,25 km de l'aéroport Paris-Beauvais, impactée par le survol des aéronefs en phase de décollage, CONSIDERANT la forte augmentation du trafic aérien au dessus de notre commune qui impacte notre santé, notre qualité de vie et la valeur des biens immobiliers CONSIDERANT la forte augmentation des nuisances sonores (diurnes ou nocturnes) et le non respect quotidien des trajectoires non sanctionné CONSIDERANT la dangerosité des particules fines et ultrafines liées à la combustion du kérosène à moins de 8 km de l'aéroport et leur impact dévastateur sur notre santé (carbone, suie, sulfates, oxydes d'azote NOX, dioxyde de soufre S02...) CONSIDERANT que le projet d'extension du trafic de l'aéroport va à l'encontre des enjeux climatiques de réduction de gaz à effet de serre (GES) des accords de Paris et à l'encontre des recommandations des rapports du GIEC CONSIDERANT que la délégation de service public pour la gestion de l'aéroport par le SMABT, renouvelée pour 30 ans, s'est déroulée dans la plus grande opacité et sans information ni consultation de la population du territoire CONSIDERANT que les élus ont aussi la responsabilité de préserver la santé de la population MERCI DE COMPTABILISER CE DOCUMENT COMME 358 CONTRIBUTIONS Ci-joint la pétition correspondante
468	Contribution	**Contre l'extension!!**	2026-09-08 14:41:49			Contre l'extension de l'aéroport, qui est déjà bien assez étendu et procure un certain nombres de nuisances sonores, environnementales et de santé publique.
469	Contribution	**Contre l'augmentation des vols**	2026-09-08 15:11:01			Habitante de Beauvais, je suis opposée à l'augmentation des vols. Il avait été promis un plafonnement à 45000 mouvements qui ne serait pas respecté. Si ce projet voit le jour, c'est le début d'une situation incontrôlable. Par ailleurs, faire en sorte d'augmenter les vols aériens alors qu'il faudrait les limiter, le projet est une aberration! Il y a peut être eu un effet rattrapage post covid. Mais à l'avenir, si la population prend conscience des effets néfastes sur l'environnement liés au fait de prendre l'avion, la demande pourrait décroître. Si le cours du baril de pétrole augmente sensiblement, la demande s'amenuisera. Si les taxes sur les billets augmentent, idem. C'est un non sens environnemental que de vouloir encore augmenter le nombre de vols. À ce jour, nous en sommes au maximum tolérable (nuisances/effets néfastes sur la santé) . Tillé, Beauvais, et les villages alentours ne se porteront certainement pas mieux s'ils deviennent des villages fantômes vidés de leurs habitants!
470	Contribution	**mon avis sur l'agrandissement de l'aéroport**	2026-09-08 15:13:08			2026-08-25 17:14, Michel Leroy a écrit : > Monsieur le commissaire enquêteur, > > Beauvaisienne depuis plusieurs années et usagère de cet aéroport > pour des destinations à la portée de mon porte-monnaie, je me > permets de vous apporter mon avis pour cet agrandissement. > > L'agrandissement de l'aéroport Paris-Beauvais peut d'abord > être présenté comme une réponse à une situation devenue difficile > pour les voyageurs. Avec plus de 6,5 millions de passagers accueillis > en 2024, les deux terminaux sont régulièrement saturés aux heures > de pointe. Les espaces d'attente sont insuffisants, les files > peuvent s'allonger à l'enregistrement et aux contrôles de > sûreté, tandis que les déplacements entre les différentes zones > manquent parfois de fluidité. Le projet vise donc moins à construire > un nouvel aéroport qu'à rendre l'équipement existant plus > confortable, plus fonctionnel et mieux adapté à sa fréquentation > réelle. > La création d'un bâtiment reliant les deux terminaux devrait > simplifier considérablement le parcours des passagers. > L'enregistrement, les contrôles, les commerces et les services de > restauration seraient regroupés de manière plus cohérente. Une > nouvelle jetée d'embarquement et quatre postes avions > supplémentaires permettraient également de réduire les longues > marches, les croisements de flux et certains transferts en bus sur les > pistes. L'objectif est que chaque voyageur puisse mieux se repérer > et rejoindre son avion dans de meilleures conditions, y compris > pendant les grands départs. > Cette modernisation apportera aussi une dimension numérique plus > importante. Les bornes automatiques, la gestion informatisée des flux > et l'amélioration de l'information en temps réel devraient > rendre les formalités plus rapides et plus prévisibles. Pour les > personnes peu habituées au transport aérien, l'intérêt ne > réside pas seulement dans la rapidité : un parcours plus lisible > réduit également le stress et le risque de manquer un vol. Des > équipements récents permettront parallèlement de renforcer la > sûreté et de mieux anticiper les périodes de forte affluence. > L'accès à l'aéroport devrait lui aussi gagner en simplicité. > Le rapprochement de la gare routière et des terminaux facilitera les > correspondances avec les navettes et les autobus. La réorganisation > des accès routiers pourra limiter les embouteillages et les conflits > entre voitures, piétons et cyclistes, notamment aux abords de Tillé. > La création d'un parvis piéton paysager, de cheminements > cyclables, de stationnements pour vélos et de bornes de recharge > contribuera à rendre l'ensemble plus accueillant. Il restera > néanmoins souhaitable de renforcer les transports collectifs entre > l'aéroport, la gare de Beauvais et les communes voisines, car le > projet ne prévoit actuellement aucune liaison ferroviaire directe. > Pour la clientèle, Paris-Beauvais conserve également un rôle > important en matière d'accessibilité financière. Sa > spécialisation dans les vols à bas coût permet à de nombreuses > familles, aux étudiants et aux personnes ayant des attaches à > l'étranger de voyager à des prix généralement plus accessibles. > La modernisation peut donc préserver une véritable fonction sociale > de mobilité, tout en offrant aux habitants des Hauts-de-France un > accès direct à de nombreuses villes européennes sans devoir > systématiquement rejoindre Roissy ou Orly. > Sur le plan économique, l'investissement annoncé d'environ 180 > millions d'euros représente une occasion importante pour le > Beauvaisis. Les travaux devraient mobiliser des entreprises du > bâtiment, des bureaux d'études, des professionnels de l'énergie > et de nombreux prestataires de services. Une part significative des > marchés est annoncée en direction des PME locales. Une fois les > nouveaux espaces ouverts, l'activité pourrait également profiter > aux commerces, aux restaurants, aux hôtels, aux transports et aux > entreprises de maintenance. > L'aéroport peut par ailleurs devenir une porte d'entrée plus > visible pour Beauvais et l'Oise. Encore faut-il que les voyageurs > soient encouragés à découvrir le territoire au lieu de rejoindre > immédiatement Paris. Une meilleure promotion de la cathédrale de > Beauvais, du patrimoine de l'Oise, de ses sites naturels et de ses > activités culturelles permettrait de transformer une partie du trafic > aéroportuaire en fréquentation touristique locale. Le bénéfice > économique ne dépend donc pas seulement du nombre de passagers, mais > de la capacité du territoire à les retenir et à leur proposer des > services. > L'intérêt social du projet réside aussi dans les possibilités > de recrutement et de formation. Les besoins concerneront des métiers > variés : accueil, sûreté, commerce, logistique, entretien, > maintenance technique, informatique et gestion énergétique. Les

						> maintenance technique, informatique et gestion énergétique. Les > engagements annoncés en faveur de l'insertion professionnelle et de > l'alternance pourraient faciliter l'accès à l'emploi des > jeunes et des personnes qui en sont éloignées. Pour que cet avantage > soit pleinement réel, il faudra toutefois préparer les formations en > amont et donner une priorité effective aux habitants du Beauvaisis. > La modernisation peut enfin corriger une partie des faiblesses > environnementales des installations actuelles. Les bâtiments doivent > être mieux isolés et raccordés au réseau de chaleur de Beauvais. > Des ombrières photovoltaïques sont prévues sur les parkings, tandis > que les engins de piste devraient être progressivement électrifiés. > L'alimentation électrique des avions lorsqu'ils sont stationnés > leur permettra de couper leur moteur auxiliaire, ce qui réduira à la > fois le bruit et les émissions au sol. Le projet doit par ailleurs > rester à l'intérieur de l'emprise actuelle de 230 hectares, ce > qui limite l'extension sur les terrains naturels et agricoles > voisins. > Il serait cependant excessif de présenter cet agrandissement comme > entièrement écologique. L'augmentation du trafic aérien peut > entraîner davantage de bruit, de circulation et d'émissions liées > aux vols. Les effets positifs du projet devront donc être > accompagnés de garanties précises : maintien du couvre-feu nocturne, > contrôle du nombre de mouvements, publication des mesures de bruit et > de qualité de l'air, développement des transports collectifs et > suivi des engagements en matière d'emploi local. > L'argument le plus convaincant consiste ainsi à présenter le > projet non comme une recherche de croissance sans limite, mais comme > la transformation d'un aéroport saturé et vieillissant en un > équipement plus confortable, plus sûr et plus utile au territoire. > S'il est correctement encadré, il pourra améliorer l'accueil des > voyageurs, soutenir les entreprises locales, créer des possibilités > d'emploi et renforcer l'ouverture européenne du Beauvaisis, tout > en modernisant les performances énergétiques de la plateforme. > Etant beauvaisienne, résidant à Beauvais depuis plus de 30 ans, > vivant à proximité de l'aéroport, je dois dire, qu'y compris mes > voisins, ne souffrons pas du bruit, ni d'autres nuisances de cet > aéroport bien utile pour Beauvais et l'emploi ! Le combat de > l'opposition a pour but de déstabiliser la démocratie positive pour > s'imposer politiquement. > Claire Bayada > Beauvais
471	Contribution	**Concertation**	2026-09-08 15:13:29			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.
472	Contribution	**Nos santés valent plus que leurs profits !**	2026-09-15 13:43:07			alors que les projets d'extension aéroportuaires en de nombreuses villes sont l'objet d'un avis défavorable, il est temps, compte tenu d'un contexte climatique inquiétant, de remettre à plus tard l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé. En effet, si de nombreuses entreprises ont coécrit une tribune défendant son rôle dans le développement économique de l'agglomération beauvaisienne, il est nécessaire de rester sur l'acquis (déja trop discutable) et d'attendre que les avions "propres" vantés par le maire de Beauvais, méritent leur qualificatif et que par ailleurs, la desserte de l'aéroport se fasse avec des véhicules respectueux de l'environnement. Plusieurs études montrent qu'un aéroport situé près d'une ville située dans une cuvette favorise l'augmentation des dépôts de particules ultrafines ce qui entraine, fatalement, un développement de nombreuses maladies : cancers, maladies cardio vasculaires, AVC, maladies respiratoires...en particuliers auprès des personnes vulnérables. Il me semble urgent d'attendre que les progrès environnementaux, médicaux et technologiques soient suffisant pour envisager une extension, et pour l'exploitant et les entreprises locales de ne pas prendre le risque de se retrouver confrontées à des procédures consécutives à la volonté de faire primer l'économie sur l'humain et la santé (y compris de leurs personnels). J'ajouterai que, en tant que beauvaisien, je connais de nombreuses personnes qui travaillent ou ont travaillé à l'aéroport, de façon contractuelle, intérimaire, pour des taches souvent répétitives et sans intérêt pour le développement humain. Si c'est le type l'emploi que mettent en valeur l'exploitant et les entreprises qui travaillent avec l'aéroport, j'imagine qu'il y a de nombreux autres taches qui pourraient être plus utiles et plus valorisantes, notamment dans les secteurs liés à l'adaptation au réchauffement climatique. Enfin, le caractère versatile de l'actionnariat aéronautique et en particulier du dirigeant de la principale compagnie de l'aéroport ne garantie même pas à bellova un fonctionnement efficace quand bien même les travaux seraient menés ! Pour toutes ces raisons, je souhaite que ce projet en reste là, quitte à y revenir quand les conditions seront réunies et qu'un moratoire soit signé pour temporiser, si possible, durant une décennie. En espérant être lu, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiment les meilleurs.
473	Contribution	**Subventions publiques**	2026-09-15 13:47:19			Je souhaite que mes impôts servent à des projets environnementaux . Pas un aéroport
474	Contribution	**Nuisances au quotidien**	2026-09-15 13:48:21			J habite en face d un parking et regulierement des client entrent par erreur chez moi. C est le genre de nuisance du quotidien ..

475	Contribution	**Pas possible de se garer à tillé pour rendre visite aux habitants**	2026-09-15 13:50:16			Quand je rend visite à mes amis vivant à Tillé c est une galère sans nom pour se garer
476	Contribution	**Contre l'extension de l'aéroport !**	2026-09-15 13:51:56			Habitant Troissereux depuis 14 ans, nous voyons les nuisances sonores s'amplifier ! Je ne parle pas des avions qui ne suivent pas le couloir approprié et qui créent davantage de nuisances!!! Il y en a marre!
477	Contribution	**Contre le développement**	2026-09-15 13:53:32			Bonjour je suis contre le développement de cet aéroport. Le couvre feu est important et semble déjà pas toujours respecté. Certains diront que vivre à côté d un aéroport est notre choix c est vrai mais il ne faut pas changer les règles !!! Je suis allée à différentes réunions je n y ai pas trouvé ma place . Je pense que cet aéroport est bien dans sa taille humaine . Il est bon pour l économie de Beauvais. Mais il ne faut pas plus de développement
478	Contribution	**Contre l'agrandissement ! STOP AUX NUISANCES**	2026-09-15 13:57:16			Depuis quelques années les règles ne sont plus respectées : les couloirs aériens ne sont suivis qu'au bon vouloir des pilotes, je ne parle même pas du couvre-feu qui n'est absolument plus respecté…de qui se moque t-on? Les grandes têtes pensantes de ce projet d'agrandissement ne se préoccupent absolument pas des locaux et des nuisances qu'ils subissent. Qu'ils viennent vivre avec nous quelques semaines pour qu'ils comprennent vraiment notre ras le bol et de notre refus d'agrandissement!. Ces nuisances touchent tous les villages aux alentours et deviennent insupportables, alors envisager un agrandissement montre le non respect que l'on a envers les habitants !
479	Contribution	**Contribution du Pays du Clermontois**	2026-09-15 13:59:16			Au regard des survols déjà constatés ou signalés sur plusieurs communes du Pays du Clermontois et de l'augmentation envisagée de l'activité de l'aéroport Paris-Beauvais, la Communauté de communes souhaite attirer l'attention sur plusieurs points et demande qu'ils puissent être précisés dans le cadre de la présente consultation : > La prise en compte du Clermontois dans l'évaluation des nuisances, au-delà des seules communes situées à proximité immédiate de l'aéroport, notamment en matière de bruit et d'exposition des populations ; > L'évolution des trajectoires depuis 2020, afin d'objectiver les éventuelles modifications ou la dispersion des faisceaux d'approche et de départ et leurs conséquences sur les communes du Clermontois ; > La fréquence et l'altitude des survols, sur la base des données de trajectoires disponibles, afin de distinguer les perceptions locales des évolutions effectivement mesurées et de vérifier leur conformité aux procédures aéronautiques ; > Les conséquences de l'augmentation prévue du trafic, en précisant dans quelle mesure le passage d'environ 40 000 à 45 000 mouvements commerciaux annuels est susceptible d'augmenter le nombre de survols du territoire ou d'en modifier la répartition ; > Les mesures susceptibles de limiter les nuisances, notamment par l'optimisation des trajectoires et des altitudes et par une meilleure prise en compte des secteurs urbanisés concernés ; Enfin, la portée réelle du seuil de 45 000 mouvements annuels, en précisant son fondement juridique ou contractuel, son caractère opposable ou non, ses modalités de contrôle ainsi que les conditions dans lesquelles le trafic pourrait, à terme, dépasser ce niveau ou dans lesquelles ce seuil pourrait être révisé. Ces éléments apparaissent nécessaires pour apprécier pleinement les conséquences du projet à l'échelle du Pays du Clermontois. Ils permettraient notamment de déterminer si l'augmentation de capacité projetée est susceptible d'accroître des nuisances déjà signalées sur une partie du territoire et, le cas échéant, quelles garanties pourraient être apportées aux communes et à leurs habitants. Ces demandes s'inscrivent dans une démarche de vigilance à l'égard des conséquences du projet pour les habitants du Pays du Clermontois, sans remettre en cause les enjeux de développement et de coopération territoriale liés à l'aéroport Paris-Beauvais. La Communauté de communes souhaite ainsi que les effets du projet puissent être appréciés au-delà des seules communes situées à proximité immédiate de la plateforme et que les territoires concernés par les trajectoires aériennes soient pleinement pris en compte dans l'évaluation des nuisances et dans la définition, le cas échéant, des mesures permettant de les limiter.
480	Contribution	**Les élus...**	2026-09-15 14:01:36			nous font des promesses, puis s'en vont sous d'autres cieux... le plafonnement promis de Caroline Cayeux !... où sera-t-elle pour le défendre dans les prochaines années ? http://adera-association.com/wp-content/uploads/2023/08/Video-TF1-Caroline-Cayeux-mars-2023-8-millions-de-passagers.mp4
481	Contribution	**un projet inacceptable et d'un autre temps**	2026-09-15 14:04:26			Ce projet fait partie des phantasmes des années 60/70. Croire que "la modernité, le progrès" vont tout arranger. Mais soyons réalistes, les nuisances l'emportent sur tout le reste. Comment peut on encore soutenir un tel non sens à une époque où tout le monde s'inquiète du sur-tourisme, de l'impact du transport aérien, surtout sur les moyens courriers où les alternatives sont nombreuses. Plus localement nuisance de bruit, surtout en période estivale où les fenêtres sont ouvertes. Premier décollage vers 6hr00 et dernier vers 0hr et encore lorsque des dérogations ne sont pas établies. Réveil au petit matin, et pour les avions du soir télévision inaudible. Les conversations en terrasse sont interrompues à chaque décollage. Ajoutons à cela la perte de valeur vénale du bien immobilier, la trace de résidus gras, type huileux, sur les menuiseries extérieures, volets, cache-moineaux, et les arbres fruitiers dont les branches coté trajectoire sont mortes. Enfin pour une projection sur l'avenir, qu'il me soit permis de relater un échange impromptu dans les couloirs de la mairie avec madame Cayeux, alors maire et présidente de la communauté d'agglo qui m'avait assuré, il y a dix ans environs, que l'extension du trafic n'était absolument pas prévu! Je vous laisse conclure pour la limitation à venir. Pour terminer, l'emploi précaire, l'économie low-cost ne peuvent pas tout justifier. Quant bien même les emplois évoqués seraient réels, cela ne peut passer outre le bien commun. Ou alors aucun droit ne pourra survivre à l'économie.
482	Contribution	**Un projet incompatible avec la SNBC3**	2026-09-15 14:06:51			Ce projet est complètement contraire aux objectifs de la SNBC , et n'est pas d'utilité publique. Il faut y renoncer si nous voulons limiter le réchauffement climatique et éviter les pires scénarios aux générations futures.
483	Contribution	**Quand nos élus écouteront ils les citoyens et les signes critiques du réchauffement climatique?**	2026-09-15 14:08:32			Je ne suis pas contre l'existence de l'aéroport, mais stop à son agrandissement. Pourquoi ? Pour délester Orly ou Charles de Gaulle et repousser les nuisances des habitants à proximité de ces aéroports pour y ajouter ceux du Beauvaisis? Le couvre-feu a déjà été dégradé, faut-il aussi dégrader la pollution sonore et atmosphérique en y ajoutant plus de vols? La nature nous a suffisamment envoyé de signaux d'urgence pour nous dire de stopper le massacre. Nos élus ont la responsabilité de protéger leurs communes, mais visiblement ne pensent qu'à leurs intérêts personnels et pas à ceux des futures générations. Développons des emplois verts et non pas carbonés, changeons de mentalité.
484	Contribution	**Nuisances sonores et pollution**	2026-09-15 14:10:31			Habitante de Milly sur Thérain, je suis fermement opposée à l'augmentation du trafic aérien de l'aéroport qui serait la conséquence de son agrandissement. Les nuisances sonores deviendraient extrêmement gênantes, et l'augmentation de la pollution forcerait notre déménagement pour protéger notre plus jeune enfant à la santé fragile. Par ailleurs, les augmentations d'émissions de gaz à effet de serre sont incompatibles avec la tenue des objectifs climatiques. Après un été caniculaire catastrophique sur bien des plans, il serait peut être temps d'en prendre compte.
485	Contribution	**Habitante de Warluis**	2026-09-15 14:12:13			Je constate plusieurs fois par semaine que le trajet des avions n'est pas respecté : survol à basse altitude des étangs de Therdonne, de Rochy Condé et de Warluis… et tant pis pour les riverains ! Il paraît que c'est une entorse aux règlements, mais quelles sanctions ??? Et on nous parle d'un parc d'attraction dans le Val d'Oise : devinez par quel aéroport vont passer ces hordes de touristes visiteurs….? OPPOSITION TOTALE à l'extension de cet aéroport !
486	Contribution	**projet aberrant à ne pas autoriser**	2026-09-15 14:14:38			Compte tenu des impacts lours subis cet été par notre pays (canicules, incendies, éboulements…) il ne semble pas raisonnable de continuer à mener des projets d'extensions d'aéroports qui sont directement contradictoires avec les engagements de la France en termes de maintien du climat terrestre. Il serait donc préférable de ne pas autoriser ce projet d'augmentation de capacité.
487	Contribution	**Qualité de notre lieu de vie et de notre environnement**	2026-09-15 14:16:53			Nous avons une gêne au quotidien liée aux bruits et à la pollution dégagée par les avions au décollage. Cela dégrade notre qualité de vie et la valorisation de notre habitat. Nous souhaitons une réduction du trafic et n'acceptons pas la perspective d'une augmentation de celui-ci pour nous mais aussi pour les villages du Beauvaisis. Nous souhaitons que les engagements environnementaux pris initialement par nos élus soient respectés et que la politique bas carbone soit appliquée. Cordialement.
488	Contribution	**Contre l'extension**	2026-09-15 14:20:16			Cet agrandissement de l'aéroport est une aberration ! Les nuisances sonores, environnementales et sur la santé des habitants sont énormes ! Cest une vrai souffrance d habiter dans la zone de l'aéroport. Trop de bruit trop de pollution ! Stop a ce projet inutile, qui n'apporte pas un réel gain économique à Beauvais, les gens ne restent pas, ils vont sur Paris. Non à cette extension!!!
489	Contribution	**Absurdité Ecologiquie NON au développement de l'Aeroport**	2026-09-15 14:21:49			Comment peut il être envisagé le développement d'une activité aussi polluante, si destructrice du climat, si impactante sur la vie des riverains qui met en grand danger notre santé ! arrêtez !!!
490	Contribution	**Erreur de votre part !**	2026-09-15 14:27:14			Vous avez publié mon adresse mail au lieu de mon avis en date du 15 août ! Contrib 299 Merci d'enlever mon mail qui est visible par tous !
491	Contribution	**STOP au développement de l'aéroport de Beauvais !!!!**	2026-09-15 14:29:09			Nous sommes habitants de Campdeville et remarquons depuis plusieurs mois une intensification du trafic importante avec des trajectoires très diverses notamment de plus en plus de décollages, phénomène nouveau !. Ceci implique bien entendu une augmentation du bruit , des gaz à effet de serre , très néfastes pour notre santé!! Une augmentation du trafic est inacceptable .Nous vivions dans une village paisible , ce qui n' est plus le cas .Lorsqu' un avion survole notre maison nous sommes obligés d interrompre notre conversation quand nous sommes à l extérieur ou à l intérieur les fenêtres ouvertes. Au bruit et à la pollution s' ajoute une dépréciation de nos biens immobiliers Bellova expose qu il compense cela par des panneaux photovoltaïques et 12 ha de prairies .Le bilan carbone est totalement déséquilibré!! On se moque de nous !! STOP AU DÉVELOPPEMENT DE L AÉROPORT
492	Contribution	**Projet irrespectueux**	2026-09-15 14:30:39			Comment oser moderniser l'aéroport par entre autres son agrandissement et l'augmentation de son trafic? C'est incompatible avec les accords de Paris et les conclusions du GIEC. Cela ne peut induire que nocivité pour la planète. Et de plus pour tous les habitants à proximité de l'aéroport, les avions de plus en plus nombreux provoquent une nuisance sonore de plus en plus insupportable, passant au-dessus des villages et à certains horaires à la queue leu leu! Ce projet est totalement irresponsable et manque cruellement de discernement !
493	Contribution	**refonder la notion d'utilité publique, d'intérêt général,**	2026-09-15 14:32:18			bonjour le projet propose d'améliorer "en faisant plus", alors qu'il serait possible, et souhaitable, de parfaire l'existant. Oui l'aéroport est un pole d'attractivité et d'activité, mais il présente des nuisances qu'il convient de réduire. La logique du toujours plus est visible et ne peut pas, quelles que soient les mesures d'évitement (dont nombreuses sont hypothétiques), prétendre relever de l'utilité publique. L'utilité publique, c'est la santé, l'environnement, l'éducation...l'emploi aussi mais autant le faire dans ces domaines plutôt que dans des activités générant des augmentations de GES, de nuisances, même "réduites" etc...Le transport aérien bénéficie à globalement peu de gens, pour qui c'est d'ailleurs majoritairement une "option", un luxe, une facilité. Cette facilité est une contrainte subie par les riverains, par l'environnement et par tous au niveau du changement climatique. D'ailleurs ce qui serait d'utilité publique, ce serait d'apporter les fonctionnalités proposées par le projet, mais dans une volumétrie conservée de surfaces imperméabilisées, et donc certainement aussi, de réduction des vols, des créneaux. Il paraît donc peu crédible que le pétitionnaire souhaite améliorer (réduire) les nuisances, car il pourrait déjà le faire sans travaux en appliquant à la lettre les fuseaux, créneaux, sans dérogation etc... Il serait malhonnête de dissocier ce projet, de l'augmentation espérée du trafic par le pétitionnaire. On en peut pas ignorer que ces travaux projetés sont la condition, et donc la permission, d'un accroissement du trafic et donc quoiqu'on fasse, quelles que soient les mesures de réduction, la certitude de nuisances locales et environnementales augmentées. Où les avions supplémentaires emmèneront ils nos enfants, ou ceux des autres, quand il fera 35 ou 40 ° partout tous les étés ? Je vous invite à lire "Effondrement", de Jared Diamonds, qui décrit bien, sur des cas historiques, comment les sociétés qui ne se remettent pas en cause (ici dogme de la croissance), qui cultivent la pensée unique, finissent par se briser sur les problèmes environnementaux. Le meilleur moyen de régler un problème, c'est de ne pas le créer. Cordialement, Olivier
494	Contribution	**OUI A LA MODERNISATION DE L'AEROPORT, NON A L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS**				Monsieur le Commissaire Enquêteur, J'ai choisi d'habiter Savignies il y a près de 30 ans pour vivre au calme, et profiter de la qualité d'un environnement encore protégé, dans un village possédant un magnifique massif forestier classé Natura 2000. Si je peux concevoir qu'une modernisation de l'aéroport puisse être nécessaire pour accueillir dignement les passagers dont les conditions d'accueil actuelles sont déplorables, je suis contre l'augmentation du nombre de vols. Depuis plusieurs années, les vols au-desus de notre commune s'intensifient, parfois très tard dans la soirée, alors qu'il serait possible de survoler des zones moins peuplées. Les conséquences néfastes sont multiples : bruit, pollution, fatigue, stress. Ces nuisances ne sont absolument pas prises en compte par l'exploitant, et ont déjà dépassé la limite du supportable. Notre village, qui était jusqu'à maintenant réputé pour sa qualité de vie, et était convoité, commence à subir un réel désintérêt. Les prix de l'immobilier baissent, des maisons à vendre ne trouvent plus preneur et restent vacantes. Les effectifs des écoles se réduisent. Du jamais vu, jusqu'à ce jour. Ce projet n'est plus en phase avec les réalités environnementales actuelles, et on cherche à nous imposer du low cost sur du tourisme de masse à un moment où le slow tourisme fait recette, et démontre chaque jour son impact positif pour la revitalisation des territoires. C'est absurde. Pour ces raisons, Monsieur le Commissaire Enquêteur, je ne peux entrevoir que des conséquences négatives à une augmentation de trafic, et y suis formellement opposé.
495	Contribution	**contre l'extension de l'aeroport**	2026-09-15 14:40:23			Non à cette folie des grandeurs ! Pourquoi agrandir un aéroport qui n'apporte aux Beauvaisiens que des nuisances et des risques pour leur santé, tout en permettant surtout l'enrichissement de grandes entreprises ? Je ne laisserai pas sacrifier notre qualité de vie, notre santé et notre environnement au profit de toujours plus de trafic aérien. Les avions passent au-dessus de ma maison chaque jour, un nombre incalculable de fois, entraînant des nuisances que nous connaissons tous : bruit, pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, réchauffement climatique, développement de maladies respiratoires Alors, hors de question de laisser faire ! Nous refusons de subir, dans quelques années, deux à trois fois plus d'avions qu'aujourd'hui au-dessus de nos têtes. Pour moi, comme pour de nombreux habitants, c'est tout simplement une folie. Notre santé, notre environnement et notre qualité de vie ne sont pas à sacrifier pour les profits de quelques grandes entreprises.
496	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport**	2026-09-15 14:42:51			Je suis contre l'extension de l'aéroport et à l'augmentation des vols, en effet d'un point de vue local de nouvelles nuisances vont survenir (augmentations du nombre de passager donc augmentations des incivilités et des mauvais comportements au détriment des riverains) et d'autres augmenter (augmentation du bruit autour de l'aéroport et bien au-delà, augmentation des pollutions et des particules fines en particulier,...) et d'un point de vue plus global puisque nous devons baisser les gazs à effet de serre sur notre planète pour maintenir une vie acceptable sur notre planète (accord de Paris en 2015) et cette augmentation est en totale contradiction avec cette nécessité absolue, ces augmentions anarchiques de CO2 dans l'atmosphère provoquent une augmentation des températures qui provoquent par effet domino de nombreuses complications (montée des eaux, canicules, intempéries dramatiques dans le monde entier, méga-feux,....)
497	Contribution	**Modernisation aeroport de Beauvais-Tillé**	2026-09-15 14:44:21			Dans le cadre de l 'enquête publique, je souhaite exprimer vigoureusement mon opposition au projet de modernisation de l'aéroport de Paris Beauvais Tillé. En effet, il s 'agit de faire des aménagements pour accueillir toujours plus de voyageurs et augmenter le nombre annuel de rotations. Tout cela se fait au mépris de la qualité de vie et de la santé des habitants du territoire. Bruit assourdissant, avions passant à très basse altitude , impossibilité de dormir les fenêtres ouvertes les nuits de canicule. Les avions continuent à passer au dessus de nos têtes à plus de 23h et cela redémarre avant 6h. A cela s'ajoute , la pollution atmosphérique aux particules fines et très fines dont les taux sont supérieurs aux recommandations de l'OMS. A cela aussi s 'ajoute la dépréciation immobilière. Il faut sauver le Beauvaisis, il faut sauver notre santé et celle de nos enfants. Stop à la modernisation de l'aéroport de Beauvais ! Ce que nous devons supporter est déjà trop lourd pour avoir à encaisser davantage de trafic à notre détriment !
498	Contribution	**Micel Leroy**	2026-09-15 14:46:16			Un avis favorable au développement de l'aéroport, qui s'appelle Michel et qui parle de lui au féminin. Chercher l'erreur ! Il faut être sérieux et ne pas faire intervenir des tiers ! Nous sommes pour un aéroport moderne, mais pas pour un aéroport qui rende la région invivable. Limite à 32000 mouvements par an, un couvre feu qui laisse les enfants et les travailleurs se reposer la nuit, et les week end, pas d"avions plus gros, pas d'avions cargos amazone. Agrandir c'est détruire le vivant en faisant fi du mauvais état affolant du climat et du reste. Et que nos élus se déplacent en campagne pour constater les dégâts. Pour Beauvais , les ilots restants sont encore un peu à l'abri des pollutions , mas plus pour longtemps. Hélas.

499	Contribution	**L'extension de l'aéroport est mauvaise pour le Beauvaisis**	2026-09-15 14:48:28			Je suis opposé à l'extension de cet aéroport car aujourd'hui rien ne justifie une augmentation du trafic aérien, toutes les analyses scientifiques des dernières années concluent à une nécessaire baisse du trafic aérien pour diminuer les rejets (CO2 et particules) et les nuisances, pourquoi Beauvais augmenterait son trafic ? Il existe un flou savamment entretenu sur les aspects économiques, le nombre d'emplois associés à l'aéroport va selon les études de quelques centaines a des milliers. Je viens de voir que ce chiffre serait de 4800 emplois mais je viens aussi de trouver que lors de la fermeture de l'aéroport lors du COVID 250 salariés étaient alors recensés. Bien sur il y a les emplois direct et indirect, mais on se cache derrière des conséquences positives pour l'emploi tout en sachant que l'aéroport de Beauvais est un des pires aéroport Français en terme de conversion :emploi crée par passager transporté. La cour des comptes a relevé de nombreuses irrégularités et pointé un modèle économique extrêmement fragile. Que se passera t-il si demain pour une raison ou une autre Ryanair s'en allait ? Comme cela a d'ailleurs été le cas il y a quelques années à Gérone en Espagne qui était l équivalent de Beauvais car proche de Barcelone. Dans ce cas qui est faiblement probable dans les mois à venir mais extrêmement probable d'ici 30 ans se sont les collectivités locales et donc les habitants qui devront assumer les pertes économiques. Pour toutes ces raisons: pour les dégâts environnementaux et sur la santé qui à coup sur interviendront en raison d une augmentation du trafic, pour les incertitudes et les dangers majeurs d'un point de vue économique, ce serait une folie de permettre le lancement de cet agrandissement. Cordialement
500	Contribution	**Trop de bruit**	2026-09-15 14:50:15			Trop de bruit trop souvent. Le 30 août 5 passages en 1h30. Aérovision, site où l'on peut se plaindre me dit que ces vols passent à 3kms d'altitude et ne font que 64 décibels. En véifiant sur leur site, sauf erreur de ma part c'est entre 1600 et 1900 m et ce n'est pas le bruit d'une discussion comme il m'a été dit. Il ne faut pas que le trafic s'accroître, sans parler de santé de pollution ou de réchauffement qui sont des sujets bien réels.
501	Contribution	**Contre l'extension de l'aéroport**	2026-09-15 14:52:41			En tant que résidente de Fouquenies nous sommes sous la trajectoire de certains avions au décollage et nous ne comptons plus les nuisances sonores (impossible de se parler quand un avion passe) et aux particules fines (tout est recouvert d'une poussière noire, sans parler de celles que nous ingérons par obligation) avec les conséquences que cela peut avoir sur nos santés. Suite à l'été caniculaire que nous venons de vivre il me semble totalement deraisonné et en désaccord avec les objectifs de décarbonation de la France de vouloir coûte que coûte agrandir l'aéroport et augmenter le traffic comme vous le souhaitez. Je confirme donc mon désaccord total avec votre projet. Oui à l'aéroport mais non à l'extension et à l'augmentation du traffic.
502	Contribution	**RAS LE BOL - les habitants sont les ignorer**	2026-09-15 14:54:13			Nous sommes habitants de Troissereux et nous voulons le dire clairement : ça suffit On ne peut pas continuer à augmenter le trafic de l'aéroport de Beauvais\-Tillé comme si les riverains n'existaient pas Avec un objectif de 45 000 mouvements nous craignons une aggravation considérable de nuisances que nous subissons déjà quotidiennement. Sur notre commune, des relevés de trafic aérien montrent des appareils passant à des altitudes extrêmement faibles, de l'ordre de 300 mètres et à des vitesses pouvant atteindre environ 300 km/h Ces données doivent être prises en considération et vérifiées sérieusement dans le cadre de cette enquête publique À ces altitudes, le bruit et la présence des avions ne sont pas une abstraction : ils sont directement subis par les habitants. Et pendant ce temps, que deviennent nos maisons ? Stop
503	Contribution	**Non à l'agrandissement RAS LE BOL**	2026-09-15 14:58:41			Habitant de Troissereux, je refuse que l'augmentation à 45 000 mouvements se fasse au détriment de mon confort et de ma tranquillité. Les avions qui survolent la commune à très basse altitude, parfois autour de 300 mètres selon les relevés radar, provoquent déjà des nuisances sonores importantes. Leur passage perturbe notre quotidien, nous empêche de profiter sereinement de nos maisons et dégrade notre qualité de vie. Nous ne voulons pas vivre avec le bruit des avions en permanence au-dessus de nos têtes. Avant toute augmentation du trafic, le confort et la tranquillité des riverains doivent être réellement pris en compte. La canicule et les différents catastrophes naturel nous montrent que le sujet doit être réellement pris en compte . Mesdames Messieurs les décisionnaires votre responsabilité et donc en jeu de l'avenir de notre environnement . Cordialement
504	Contribution	**Contre ce projet anachronique**	2026-09-15 15:00:18			Ce projet que je rejette est un véritable scandale dans la période de lutte contre le dérèglement climatique: pourquoi le secteur aérien ne fait il pas sa part dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre? Sans parler des nuisances inadmissibles pour les riverains et le surtourisme que cela implique pour Paris (peu de retombées économiques pour le Beauvisais)
505	Contribution	**Motion du Conseil Municipal de SAVIGNIES**	2026-09-15 15:02:22			La commune de Savignies, représentée par Monsieur Olivier PELLERIN, en sa qualité de Maire portant la voix du Conseil Municipal auprès de vous, en vos qualités de préfet et d'élus. Par la présente nous ne nous opposons pas au projet de modernisation de l'Aéroport tant : –Qu'il permet l'adaptation des infrastructures pour une meilleure qualité de service et des conditions de travail satisfaisantes pour les salariés de la plate-forme aéroportuaire ; –Qu'il prévoit et pérennise le strict respect des trajectoires de décollage et d'atterrissage actuelles des avions ; –Que le couvre-feu actuel reste en vigueur sans modification ; –Que le plafond des 45 000 rotations annuelles n'est pas dépassé. Les nuisances actuelles sont déjà fortes : –Nuisances sonores et visuelles produites par le survol à basse et moyenne altitude de notre commune ; –Impact négatif sur l'attractivité de notre commune, certains habitants évoquant la possibilité de quitter le village et de vendre leur maison au vu de la fréquence du trafic. Aussi nous souhaitons exprimer notre inquiétude et celle de nos concitoyens sur le fait que ce projet de modernisation soit le préambule et la première étape d'un agrandissement à terme de l'aéroport et donc un développement du trafic aérien au-delà du plafond des 45 000 rotations annuelles. Dans un tel contexte, le Conseil Municipal, après avoir entendu le Maire et après en avoir délibéré, décide à l'unanimité de ses membres, de demander à Monsieur le Préfet de l'Oise, à Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis et du SMABT, -De soutenir clairement et activement l'opposition de la population à l'augmentation du trafic aérien sur la plate-forme de Beauvais-Tillé au-delà des 45 000 rotations annuelles ; –De pérenniser et faire strictement respecter le couvre-feu tel qu'il existe à ce jour ; –De mettre en place un dispositif pérenne au sein de la commune de mesure du bruit et de pollution atmosphérique (PM10, PM 2,5 et NO2), d'en publier régulièrement les données en les comparants aux seuils de référence de l'OMS et de tout mettre en œuvre pour s'assurer de la protection des populations. Monsieur le Maire est chargé de transmettre cette présente motion : Au Préfet de l'Oise, Au Président de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis et du SMABT, et à publier cette présente motion sur le site de Bellova dans le cadre de la consultation du public sur le registre des contributions.
506	Contribution	**Opposition à l'extension**	2026-09-15 15:05:01			Je suis contre l'extension à cause des nuisances sonores et pour la santé. Le projet n'est pas compatible avec les objectifs de réductions d'émissions de CO2.
507	Contribution	**Une belle opportunité pour le territoire**	2026-09-15 15:06:37			Je découvre un peu tout ce qui se dit et en effet les inquiétudes des riverains peuvent être légitimes sur certains éléments mais de nombreux points, de nombreux faits, de nombreuses études ou enquêtes ont été menés et il faut aussi voir que ce projet est une belle opportunité pour un territoire qui en a clairement besoin. Sans cet aéroport, sans ce projet c est une économie locale qui pourrait mourir ou du moins s appauvrir et cela n est pas utile. Oui les avions font du bruit mais pas que sur Beauvais, oui les avions survolent des territoires habités mais pas que sur beauvais et de nombreux éléments ont été pris en considération pour préserver aussi l environnement et le milieu autour de ce bel outil de développement touristique, économique, solidaire (cela s est aussi vu par celles et ceux qui soutiennent ce projet) et n oublions pas encore que sans ce beau projet ce sont des métiers qui se perdront , des gens qui devront se déplacer vers d'autres sites et un territoire qui se perdra un peu plus au nord de la capitale. Que ce projet se construise en toute intelligence en toute écoute et sans violence.
508	Contribution	**La pollution spécifique de l'aérien à Tillé**	2026-09-15 15:08:04		20260911_084550-analyse-particules-fines-aeroport-du-24-mai-2025pdf.pdf	Ci-joint les résultats d"une analyse d'air d'une journée comme les autres.
509	Contribution	**Il faut savoir raison garder : améliorer l'existant ,oui ; l'extension , NON.**	2026-09-15 15:09:22			Bonjour, Pour nos enfants , il faut savoir raison garder. Actuellement les nuits sont déjà perturbées par les vols tardifs et matinaux, les nuits sont courtes ; le jour il est fréquent de voir nos progénitures courir se réfugier dans les bras des parents lors des passages d'avions. Gardons cet aéroport à son niveau actuel (Mouvements, emploi, bétonnage,...), diminuons son impact environnemental avec les avancées technologiques cela vous saurez le faire et bien, et surtout PAS d' EXTENSION qui ne servirait qu'à servir les intérêts économiques de quelques uns qui n'en supportent pas les nuisances. Dans les faits combien de voyageurs qui ne font que transiter (parking + Vol AR) n'apportent aucune retombées économiques locales ? Mesdames et messieurs les décideurs, il est grand temps au vu de l'urgence climatique de prendre une décision responsable pour l'avenir de vos enfants, ils vous remercieront de votre prise de conscience et de ne pas les avoir sacrifiés pour un profit irresponsable et de court terme. Un point m'interpelle : est ce que cela est déjà décidé ? Auquel cas cette consultation ne serait qu'un leurre ! l'avenir le dira et je suis impatient de voir les actions significatives pour diminuer l'impact de l'existant. Ne le faites pas pour vous, faîtes le pour vos enfants, les hypothétiques retombées financières ne leur seront guère utiles sans la santé. Leur avenir est entre vos mains, prenez le temps d'une réflexion objective. Portez vous bien, cordialement.
510	Contribution	**non à ce projet criminel climatique**	2026-09-15 15:10:48			Avec aucun bénéfice pour notre environnement mais l'optimisation d'un équipement pour accroître l'impact climatique (qui commence à se sentir et n'en est qu'à ses prémices), l'augmentation nette des nuisances sonores (qui, elles, s'entendent déjà dans de nombreuses communes de l'agglomération dont le centre même de Beauvais), l'absence de création d'emplois qualitatifs pour le territoire... il n'y a aucun intérêt pour quelconque développement de cet aéroport. Au contraire, il serait urgent de reduire son activité, quitte à augmenter le prix des billets s'il faut trouver un équilibre économique d'exploitation de l'aéroport ou du concessionnaire.
511	Contribution	**Suivre la stratégie nationale bas carbone**	2026-09-15 15:12:59			Bonjour, dans ce projet, il faut peut-être se poser la question "va-t-il permettre de suivre la stratégie nationale bas carbone mise en place ?" La réponse est non. La SNBC demande de ne pas augmenter le nombre de vols. Faut arrêter de deconner vous avez vu l'été caniculaire qu'on vient de connaître ??
512	Contribution	**Arsenic et particules**	2026-09-15 15:14:00		20260911_100827-arsenic-et-particulespdf.pdf	Les moyennes sont une présentation irresponsable. Ci-joint une analyse de l'impact réel du trafic aérien sur Tillé et les riverains proches de l'aéroport.
513	Contribution	**Incohérences globales du projet**	2026-09-15 15:16:21			Bonjour, suite au rassemblement de mardi à Tillé, le projet est une aberration du libéralisme politique. Tout est fait pour un seul objectif, enrichir les plus riches dans un déni total des réalités sociales, écologique et sanitaire. Alors oui pour complaire et répondre aux obligations, vous sortez des beaux tableaux de compensation carbone, des notes favorables de l'Ars et compagnie. Mais a l'heure où les cancers et maladies chroniques montent en flèches et ou la planète subit une évolution climatique très rapide, le changement de paradigme de consommation est a entreprendre et cela ne passe pas par une proposition d'augmentation exponentielle de l'aviation... Je dis oui à la rénovation de l'aéroport pour maintenir son activité et améliorer la qualité de travail et d'accueil mais je dis non a tout le reste.
514	Contribution	**Paris-Beauvais, l'aéroport QUI DETRUIT LES EMPLOIS en FRANCE**	2026-09-15 15:34:47			L'exploitant Bellova a répondu à une contribution sur les emplois. Il a ainsi précisé que : ·les entreprises qui travaillent sur l'aéroport comptabilisent 1506 emplois directs 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, ce qui a notamment permis de soutenir 560 emplois indirects ·les impacts induits issus des salaires des employés directs et indirects réinjectés dans l'économie via les dépenses des ménages ont concerné 312 emplois induits en 2024 ·les impacts catalytiques enfin, qui résultent des dépenses des passagers non-résidents (ou passagers import) sur le territoire ont généré 3193 emplois ETP en 2024 Au total, l"activité de l'aéroport Paris-Beauvais a généré 5571 emplois directs et indirects en France. Je m'insurge contre cette information que nous ne pouvons réfuter mais que nous pourrions considérer mensongère si l'exploitant et le SMABT ne présentent VOLONTAIREMENT qu'un seul volet de l'impact économique de l'aéroport sur les emplois. Mon cursus universitaire comportant notamment plusieurs années d'études en Economie, je vais ci-après présenter le "maillon manquant" afin d'avoir une estimation exhaustive des emplois générés par l'activité de l'aéroport. En 2025, 6 677 608 passagers ont voyagé au départ et/ou à l'arrivée de Paris-Beauvais. Partons du principe qu'ils ont tous fait un aller-retour de cet aéroport, le nombre de voyageurs est de 3 338 804. 80% des voyageurs ont leur résidence principale en France, soit 2 671 043 acteurs économiques Bien que la durée moyenne des séjours de vacances à l'étranger étant de 10 jours, prenons une hypothèse basse de séjour d'une semaine. Le nombre moyen de résidents en France mais séjournant à l'étranger est donc : 2 671 043 / 52 semaines = 51 366 personnes Le niveau de vie moyen en France (revenus après prestations et impôts) s'établit à 2 468 euros net par mois et par unité de consommation (montant par "équivalent adulte), soit 29 620 euros (source INSEE) . La dépense moyenne des ménages en logement est d'environ 7 535 euros par unité de consommation et par an en France (source : INSEE) Calcul rapide de la masse des "revenus" dépensée à l'étranger : 29 620 - 7 535 = 22 085 euros 22 085 € x 51 366 personnes séjournant à l'étranger = 1 134 millions d'euros En France, si on exclut le logement, les dépenses courantes restantes, pour un montant moyen de 74 000 € par an, soutiennent

						au moins un emploi induit. 1 134 millions € dépensés à l'étranger /74 000 € = 15 300 emplois induits DETRUITS CONCLUSION : L'aéroport Paris-Beauvais dont le modèle économique ne repose que sur du Low-Cost détruit bien plus d'emplois qu'il n'en crée. L'exploitant de la concession de l'aéroport Paris-Beauvais et le SMABT pourraient être tentés de rétorquer que les voyageurs partiraient de toute façon à l'étranger par un autre aéroport. Ceci est partiellement faux car une offre de prix supérieur aux tarifs actuels ferait baisser le nombre de voyages. Par exemple, si le prix moyen des billets était 50% plus cher (tout en restant bon marché) , le nombre de voyages diminuerait au moins de 30 %. Ainsi, le nombre d'emplois détruits en France diminuerait sensiblement (environ 5000) Le Collectif du Beauvaisis, Septembre 2026
515	Contribution	**Arrêt des extensions et diminution du trafic**	2026-09-15 15:29:47			Pour préserver l'avenir de notre environnement, stopper sa dégradation, garantir des conditions de (sur)vie pour les espèces animales (dont la nôtre) et végétales il n'est plus possible de continuer à augmenter les activités humaines polluantes dont notamment le trafic aérien. Les études scientifiques l'ont maintenant suffisamment démonté : il faut immédiatement réduire nos émissions de CO2 et stopper l'artificialisation des sols. L'économique n'est plus un critère de décision prioritaire. La volonté des populations et l'intérêt général priment sur les intérêts particuliers et doivent être respectés, notamment par les représentants des citoyens, ainsi que par les structures commerciales dans le cadre de leur responsabilité sociétale et environnementale.
516	Contribution	**NON au projet d'agrandissement de l'aéroport BEAUVAIS TILLE : les trajectoires officielles non respectées et nouveaux couloirs de substitution.**	2026-09-15 15:31:59			Monsieur le Commissaire Enquêteur, comme vous le savez, les trajectoires des avions ne respectent pas du tout celles qui étaient décidées initialement et officiellement -. . Pourquoi ne sont elles pas respectées : elles évitent le survol à basse altitude au décollage (moins de 1000 m) des villages et pour réduire les nuisances sonores invivables des habitants et de la pollution. Ma maison est survolée quotidiennement à basse altitude, bruits assourdissants aux décollages; j'ai porté plainte à l'aéroport Beauvais. Voici la réponse : les aéronefs disposaient de l'autorisation de survoler le Hameau et ma maison, et bien qu'il ne s'agisse pas de la trajectoire nominale officielle.(Sans doute pour que la Cie gagne du temps et du kérosene). Je souhaiterai vivement que ce fait ,très important pour l'enquête, soit rapporté sur votre compte rendu car je conteste formellement la légitimité de cet argumentaire pour les motifs suivants : 1/ caractère systématique du détournement. Si les dispensations de guidage et les écarts par rapport à la trajectoire nominale officielle sont admissibles lorsqu'ils sont dictés par des impératifs EXCEPTIONNELS de sécurité et de météo, ils ne SAURAIENT DEVENIR UNE METHODE DE GESTION COURANTE. Le survol de notre hameau est devenu quotidien, s'apparentant à la CREATION D'UN NOUVEAU COULOIR DE VOL PERMANENT """sans aucune procédure de concertation ni d'étude d'impact préalable. 2/MANQUEMENT AUX PROCEDURES DE MOINDRE BRUIT : en autorisant et ou en incitant les pilotes à couper prématurément leur trajectoire pour survoler LE HAMEAU, sous les 1000 mètres, les Services de Contrôle Aérien violent l'obligation d'optimisation environnementale au détriment direct des populations locales. En résumé, avant de faire le projet d'extension de l'aéroport, il faudrait que les services responsables, la DGAC, respectent scrupuleusement les trajectoires initiales officielles de vols des avions. Quelles trajectoires futures des avions sont décidées pour le projet d'extension , est ce que l'on reviendra aux trajectoires initiales officielles qui devraient éviter de survoler bon nombre de villages ? . alors, non au projet d'extension.
517	Contribution	**Non au projet d'extension du trafic derrière le projet de modernisation.**	2026-09-15 15:37:48			Le seuil de tolérance de la majorité des habitants de Tillé me semble largement dépassé, au regard des nombreuses nuisances dont ils sont victimes aujourd'hui, du fait de la proximité des habitations des piste, et ce, d'un point de vue environnemental , en premier lieu, mais également sanitaire. L'évolution du nombre de cancers au sein de la population le prouve de manière criarde et aurait du faire l'objet d'une analyse plus précise. Sacrifier sa santé pour satisfaire les intérêts économiques des compagnies aériennes de milliardaires ne devrait pas être un enjeu de santé publique. Au-delà de ça, les problèmes de circulation, de stationnement voire d'incivilités liés à l'afflux des voyageurs impactent très négativement le bien-être et la tranquillité des riverains.
518	Contribution	**Augmentation du trafic**	2026-09-15 16:05:30			Lors de la réunion publique du mardi 8 septembre 2026 à la salle des fêtes de Tillé, le représentant de Bellova M. Martin, à la question de l'augmentation du trafic, a indiqué que la progression devrait être de "13 à 14%" pour 2033 sans plus d'explications. Pourriez-vous préciser ce chiffre: est-ce une progression de 13 à 14% par an, tous les ans jusqu'en 2033 ? Ou bien une progression entre 2025 et 2033 de 13 à 14% sur l'ensemble de la période ? Merci.
519	Contribution	**NON A L'extension et à l'agrandissement de l'aeroport - aberration écologique !!!**	2026-09-15 16:06:28			C'est une aberration écologique de souhaiter l'extension et l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais Tillé , à l'heure où il faut réduire nos gaz à effet de serre . A celà s'ajoute la pollution compte tenu que les avions sont le moyen de locomotion le plus polluant, . tous les déplacements automobiles bus etc qui vont en découler avec de graves effets sur notre santé . Vous n'êtes pas sans ignorer toutes les nuisances sonores que nous subissons déjà lorsque nous avons un balai d'avions au dessus de nos têtes à raison de quelques minutes entre eux également . SVP Stoppez ce projet !!!
520	Contribution	**🔥 "This is fine..." 🔥**	2026-09-15 16:07:05		20260911_174040-modernisationaeroportbva-cestnonjpg.jpg	Le projet de modernisation de l'aéroport ne peut être vertueux. À l'heure où nous vivons l'été le plus chaud jamais enregistré (et certainement le plus frais pour les années à venir) il est regrettable que la sobriété ne soit pas la priorité de Bellova. Les résultats de l'évaluation des émissions de Gaz à Effet de Serre de ce projet ne sont pas compatibles avec les objectifs de la Stratégie Nationale Bas-Carbone. L'objectif final méprise les recommandations du GIEC. Bref, le bon-sens écologique ne semble clairement pas le moteur de ce projet.
521	Contribution	**Pollution sonore / non respect des couloirs**	2026-09-15 16:07:43			Nous subissons les nuisances sonores des 5h50 le matin et 23h le soir ! Difficile de laisser nos fenêtres ouvertes … nos maisons subissent la pollution et notre santé également …
522	Contribution	**Nuisances sonores**	2026-09-15 16:08:23			Habitante de Neuilly sous Clermont, nous subissons déjà assez de nuisances sonores des vols passants et ralentissants au dessus du village. Le nombre de vols a augmenté s'arrête de plus en plus tard et reprenne de plus en plus tôt, impactant sur notre sommeil et notre santé. Nous n'avons pas besoin de plus d'avions dans le contexte environnemental actuel.
523	Contribution	**Observations sur l'avis du Conseil départemental de l'Oise du 7 septembre 2026**	2026-09-15 16:08:58		20260911_230246-20260903-004105-frequentation-annuelle-toustique-oise-v2pdfpdf.pdf	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
524	Contribution	**Une méthode récurrente dans la communication de Bellova : le « cadrage-débordement », ou l'art de répondre à une autre question que celle qui est posée**	2026-09-15 16:09:29		20260912_003809-methode-discours-reponse-bellovapdf.pdf	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
525	Contribution	**À contre-courant des nécessaires transitions écologique et énergétique**	2026-09-15 16:10:11			La stratégie nationale bas carbone ne peut être respectée qu'en réduisant l'intensité du trafic aérien. L'été qui vient de se déroulé n'est qu'un avant-gout du réchauffement à venir, et la réduction massive de nos émissions de CO2 est impérative. Ce projet est complètement à contre-courant de l'évolution nécessaire, tant sur les points de vue climatique que de la biodiversité.
526	Contribution	**Non à l'extension ou modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais**	2026-09-15 16:11:07			Je m'oppose à toute action qui augmenterait le nombres de vols et de voyageurs sur l'aéroport de Paris-Beauvais. Les raisons principales sont: - atteinte au bien être des habitants de la région - atteinte à l'environnement et pollution - augmentation du sur-tourisme
527	Contribution	**Opposition à l'extension de l'aéroport de Paris Beauvais**	2026-09-15 16:12:45			Je m'oppose à l'extension de l'aéroport de Paris Beauvais. Etendre l'aéroport de Parie-Beauvais impliquera une augmentation du nombre de vols et de passagers. Les conséquences seront délétères pour l'île de France en terme de santé publique, pollution et entrainera une augmentation du sur-tourisme. De plus, le transport aérien intervient pour 2,5% des émissions de CO2 au niveau mondial, émissions qui ne cessent d'augmenter, c'est un effet majeur sur le dérèglement climatique.
528	Contribution	**Qui bénéficie du low-cost, qui en supporte les nuisances ?**	2026-09-15 22:36:21			L'accueil de compagnies à bas coût à l'aéroport de Paris-Beauvais ne peut que faire progresser le nombre de passagers. Cette hausse génère des recettes pour l'aéroport — notamment par les parkings, les commerces, la restauration, les locations de voitures et les services de transport — et peut soutenir certains emplois. Mais elle ne garantit pas que les bénéfices soient équitablement répartis dans le Beauvaisis, ni que les coûts liés au bruit, à la santé, à l'environnement et aux infrastructures soient assumés par ceux qui profitent le plus des billets à bas prix. Qui bénéficie de la croissance du trafic et qui en paie le véritable coût ? Il y a peut être des retombées économiques réelles, mais elles seront inégalement réparties L'aéroport fait vivre des emplois directs dans l'accueil, la sûreté, l'assistance au sol, le nettoyage, la maintenance, la restauration ou les transports. Il bénéficie également à certains secteurs locaux : hôtels proches de l'aéroport, loueurs de voitures, chauffeurs, entreprises de sécurité, commerces situés dans l'aérogare Cependant, l'augmentation du trafic ne se traduit pas automatiquement par un enrichissement du centre-ville de Beauvais ou de l'ensemble des communes concernées par les survols. Les petits hôtels, gîtes et chambres d'hôtes locaux peuvent accueillir davantage de clients, notamment lorsque les voyageurs arrivent tard ou repartent tôt. Mais une part importante des passagers utilise Beauvais comme une porte d'entrée vers Paris : ils prennent directement une navette, un car, un VTC ou une voiture de location et ne restent pas sur le territoire. Les retombées touristiques locales restent limitées, concentrées dans certains établissements et souvent saisonnières. Les commerces indépendants du centre-ville ne profitent pas automatiquement de l'arrivée de millions de voyageurs. Beaucoup consomment dans l'aéroport, ou une fois arrivés à Paris. S'ils ne disposent ni du temps, ni d'une liaison simple, ni d'une information attractive pour rejoindre le centre-ville, les passagers ne deviennent pas nécessairement des clients des cafés, restaurants, librairies, boutiques ou services beauvaisiens. Le centre-ville de Beauvais se vide de ses boutiques Le trafic aérien peut donc augmenter sans contribuer réellement à la revitalisation commerciale du centre-ville. Les taxis indépendants peuvent également bénéficier de certaines arrivées et de certains départs. Mais ils sont mis en concurrence avec les navettes vers Paris, les VTC, le covoiturage et les loueurs de voitures. Or la clientèle low-cost recherche souvent le trajet le moins cher. Une hausse du nombre de passagers peut donc profiter davantage aux opérateurs de navettes ou aux grandes plateformes de réservation qu'aux taxis indépendants du territoire. L'extension et l'augmentation du trafic ne signifient pas nécessairement une amélioration générale des conditions d'emploi. Les compagnies low-cost et les aéroports recherchent des coûts maîtrisés, des temps d'escale très courts et une utilisation intensive des avions. Cela crée de l'activité, mais peut aussi accentuer les contraintes sur les salariés. Les métiers les plus exposés sont notamment ceux de l'assistance au sol, de l'accueil, de la sûreté, du nettoyage, de la manutention, de la restauration et du transport. Ils peuvent connaître des horaires très tôt le matin, tard le soir. Le recours à la sous-traitance peut fragiliser la stabilité de certains emplois et limiter les marges de progression salariale. Si l'aéroport augmentait ses redevances pour participer au financement de ses coûts fixes, de sa modernisation ou de son extension, les compagnies pourraient chercher à absorber cette hausse de plusieurs manières : hausse modérée des prix, réduction de certaines lignes, suppression de lignes peu rentables, négociation de tarifs préférentiels, automatisation ou compression des coûts de fonctionnement. Il serait excessif d'affirmer qu'une hausse de redevance conduirait automatiquement à une baisse des salaires car , heureusement, en droit du travail, une entreprise ne peut pas diminuer unilatéralement la rémunération contractuelle d'un salarié. En revanche, la pression peut prendre d'autres formes : gel des recrutements, non-remplacement des départs, limitation des augmentations, réduction de certaines primes, intensification des cadences, horaires plus contraignants ou développement de la sous-traitance. Ce sont donc la qualité, la stabilité et les conditions de travail qui doivent être examinées, et pas seulement le nombre d'emplois annoncés. Les données disponibles montrent que Paris-Beauvais représente un pôle d'emploi significatif : l'Observatoire du tourisme de l'Oise indique environ 1 200 emplois directs et 4 800 emplois directs et indirects liés à

						l'aéroport. Mais cette observation ne permet pas à lui seul de conclure que tous ces emplois sont durables, à temps complet, bien rémunérés ou majoritairement exercés par des habitants exposés aux nuisances. Les riverains ne doivent pas payer par leur santé Les riverains supportent une partie des coûts que le prix du billet ne reflète pas toujours : bruit au décollage et à l'atterrissage, réveils nocturnes, difficulté à ouvrir les fenêtres ou à profiter de son jardin, stress, perte de tranquillité, perturbation du sommeil et inquiétude concernant la santé ou la valeur du logement. Les personnes les plus vulnérables — enfants, personnes âgées, malades, travailleurs de nuit, personnes souffrant de troubles du sommeil ou de fragilités psychologiques — peuvent être davantage affectées. Cette situation peut aussi accroître les besoins de santé dans un territoire où l'accès à un médecin traitant est déjà difficile. Il faut toutefois éviter de présenter cela comme une création d'emplois souhaitable : l'enjeu n'est pas de donner « plus de travail » aux soignants, mais de prévenir des nuisances qui peuvent dégrader la santé et la qualité de vie. Le dommage subi est difficile à chiffrer, car certains préjudices ne se compensent pas complètement par de l'argent. L'insonorisation d'un logement peut réduire le bruit à l'intérieur, mais elle ne rend ni le calme d'un jardin, ni la possibilité de dormir les fenêtres ouvertes, ni l'absence d'inquiétude liée aux survols. À Beauvais, les compagnies aériennes paient déjà la taxe sur les nuisances sonores aériennes, ou TNSA. Elle représente en moyenne environ 20 euros par décollage et alimente un fonds d'aide à l'insonorisation des riverains éligibles. Ce dispositif constitue un début de reconnaissance du principe selon lequel l'activité aérienne doit contribuer à compenser les nuisances qu'elle produit. Mais il ne couvre pas nécessairement tous les logements concernés, ni l'ensemble des atteintes à la santé, au sommeil, à la tranquillité ou au cadre de vie. Le principe le plus équitable serait de faire contribuer davantage les vols et les voyageurs qui génèrent les nuisances les plus importantes, plutôt que de laisser les riverains en assumer une part par leur santé et leur qualité de vie. Les compagnies peuvent payer des taxes et redevances ; elles peuvent ensuite en répercuter une partie sur le prix payé par les passagers. Il est donc possible que les voyageurs, y compris ceux qui résident loin de Beauvais et ne subissent pas les survols, participent indirectement au financement de l'insonorisation et d'autres mesures de protection. Ce transfert est cohérent avec le principe du pollueur-payeur : le coût ne devrait pas reposer uniquement sur les habitants qui vivent près de l'aéroport. Le billet bon marché ne disparaîtrait pas nécessairement. Les compagnies low-cost disposent de nombreux moyens pour conserver des prix d'appel : avions remplis, rotations rapides, services facturés séparément, prix variables selon la demande et négociation des coûts aéroportuaires. En revanche, les billets extrêmement bas deviennent plus difficiles à justifier si leur prix ne tient pas compte des nuisances sonores, de la pollution, des émissions climatiques, des dépenses d'infrastructures et des mesures de protection des riverains. Une politique plus juste pourrait prévoir des tarifs plus élevés pour : •les avions les plus bruyants ; •les vols tardifs et les arrivées nocturnes ; •les compagnies qui dépassent des engagements de bruit ou de ponctualité ; •les vols qui utilisent les créneaux les plus sensibles pour le sommeil des habitants ; •les appareils les plus émetteurs de polluants locaux et de gaz à effet de serre. À l'inverse, des redevances réduites pourraient être réservées aux appareils réellement moins bruyants, plus sobres et exploités sur des créneaux respectueux des riverains. Cette modulation ne remplacerait pas une limitation du trafic : un avion plus silencieux reste audible, et une multiplication des vols peut annuler les progrès techniques réalisés sur chaque appareil. Certes, la modernisation d'un aéroport peut être utile lorsqu'elle améliore la sécurité, l'accueil des passagers, la qualité des bâtiments et les conditions de travail mais elle ne doit cependant pas être assimilée automatiquement à une hausse illimitée du trafic aérien. Pour que le projet serve réellement l'intérêt général, plusieurs garanties devraient être envisagées : •un plafond public et contrôlable du nombre annuel de mouvements ; •un couvre-feu strict, avec des sanctions réellement dissuasives en cas de non-respect ; •une tarification plus élevée pour les vols de nuit et les avions les plus bruyants ; •un fonds d'insonorisation suffisamment alimenté, couvrant les logements mais aussi les écoles, établissements de santé et équipements collectifs exposés ; •une prise en charge plus complète des travaux nécessaires, sans laisser aux ménages les plus modestes un reste à payer excessif ; •la publication régulière de données accessibles sur les vols, trajectoires, retards, mesures de bruit, émissions locales et incidents ; •une étude indépendante sur la qualité des emplois créés : équivalents temps plein, CDI, salaires, sous-traitance, horaires et part d'emplois occupés localement ; •une stratégie pour orienter réellement une partie des voyageurs vers le centre-ville et l'économie locale, au lieu de concentrer les dépenses dans l'aéroport, •des alternatives de mobilité crédibles, notamment des transports collectifs efficaces, afin de limiter le trafic automobile lié à l'aéroport. Conclusion L'aéroport de Paris-Beauvais peut procurer des emplois, des recettes et une certaine attractivité au territoire. Mais ces bénéfices ne doivent pas masquer une réalité : les gains économiques sont souvent concentrés, tandis que les nuisances sont vécues quotidiennement par les riverains. L'enjeu n'est pas d'interdire tout déplacement en avion ni de nier les emplois liés à l'aéroport. Il est de faire en sorte que le prix d'un billet reflète davantage son coût réel pour la collectivité. Les voyageurs, les compagnies et l'exploitant doivent contribuer de façon proportionnée aux mesures de prévention, de réduction et de réparation des nuisances. Le principe à défendre peut être formulé simplement : plus un vol est bruyant, tardif, polluant ou évitable, plus il doit contribuer à protéger les personnes qui en subissent les conséquences.
529	Contribution	**Absurdité Ecologiquie NON au développement de l'Aeroport**	2026-09-15 22:37:32			MR Le commissaire enquêteur cette contribution pour officialiser mon refus catégorique du projet d'extension de l'aéroport beauvais Paris , riverains de la commune de Milly nous constatons un balai incessant d'avions les uns derrière les autres , quelle pollution !!! Que de nuisances !! combien notre santé et celle de nos enfants vont être impactée, A l'heure où nous parlons de réchauffement climatique et de réduire nos gaz à effet de serre, il est inconcevable d'être favorable à ce projet, et en plus nos biens immobiliers se dévaluent !
530	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-15 22:38:30			Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais. Sachant que les températures augmentent à l'échelle mondiale, que les mégafeux se généralisent eux aussi sur l'ensemble de la planète, que les sécheresses sont de plus en plus fréquentes et durent de plus en plus longtemps, il est plus que temps de réduire dans tous les secteurs économiques les émissions de gaz à effet de serre, en premier lieu, le CO2. Un des secteurs économiques les plus émetteurs à l'échelle mondiale et par usager étant le secteur aérien, il se doit de réduire son impact et non l'augmenter. Les carburants "verts" étant pour l'instant des voeux pieux, il est aberrant de faire le choix d'accélérer avec les mêmes technologies que celles du passé. Il faut freiner fortement, puis, si les progrés technologiques le permettent, on pourra envisager d'accélérer de nouveau. Ne mettons pas la charrue avant les boeufs...
531	Contribution	**Projet et engagement climatique**	2026-09-15 22:39:28			Le projet présenté comme une « modernisation » de l'aéroport de Beauvais constitue en réalité un projet d'extension, puisqu'il vise à accroître ses capacités et, par conséquent, son activité. Une telle augmentation du trafic aérien entraînerait mécaniquement une hausse des émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité aéroportuaire et au transport aérien. Cette évolution apparaît difficilement compatible avec les engagements climatiques pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris. Elle semble également contradictoire avec les objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030 et de neutralité climatique à l'horizon 2050. Sur le plan national, la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) fixe une trajectoire de réduction massive des émissions afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Dans ce contexte, développer les capacités d'un aéroport pour permettre une augmentation durable du trafic aérien paraît difficilement conciliable avec cette trajectoire. L'État ne peut simultanément afficher l'objectif de réduire fortement les émissions de gaz à effet de serre et soutenir des infrastructures susceptibles d'en accroître les émissions. Au-delà des améliorations techniques permettant de réduire les émissions par passager, l'augmentation globale du trafic reste susceptible d'entraîner une hausse des émissions totales. Pour ces raisons, je considère que ce projet d'extension doit être réévalué au regard des engagements climatiques de la France et de la nécessité de réduire effectivement ses émissions. En l'état, je suis donc défavorable à ce projet.

532	Contribution	**Avis défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais-Tillé**	2026-09-15 22:40:23			Je souhaite exprimer par la présente un avis clairement défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais, porté par la société BELLOVA dans le cadre de la délégation de service public conclue avec le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT). Mon opposition repose sur plusieurs considérations qui me paraissent insuffisamment prises en compte au regard des enjeux pour le territoire et ses habitants. Au-delà des considérations économiques avancées pour justifier ce projet, je considère que celui-ci soulève de graves interrogations en matière de démocratie locale, de santé publique, d'environnement et d'utilisation de l'argent public. 1. Une gouvernance qui pose une véritable question démocratique L'aéroport est un équipement dont les conséquences dépassent très largement le seul périmètre de la commune de Tillé. Les nuisances sonores, les émissions atmosphériques, les incidences sur les conditions de vie et les conséquences environnementales concernent de nombreuses communes du Beauvaisis et même au delà. Or la décision de confier l'exploitation de l'aéroport à BELLOVA pour une durée de 30 ans a été prise par le SMABT, qui réunit la Région Hauts-de-France, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis. Le SMABT compte 12 membres titulaires qui pour la plupart n habitent pas le territoire impacté par les nuisances. Je m'interroge donc sur la légitimité d'un système de gouvernance dans lequel les maires des communes qui subiront directement ou indirectement les conséquences du développement de l'aéroport ne semblent pas avoir disposé du même niveau d'information et de possibilité d'intervention que les membres du syndicat. Comment peut-on demander aujourd'hui aux habitants et aux communes d'accepter les conséquences d'un projet qui engage le territoire pour plusieurs décennies alors que les conditions de son élaboration et de la nouvelle délégation de service public n'ont pas fait l'objet d'un débat suffisamment large au sein du Beauvaisis ? Cette question est d'autant plus importante que le propre site du SMABT présente celui-ci comme l'instance réunissant les collectivités propriétaires et affirme rechercher un équilibre entre développement du territoire et protection des riverains. L argument du SMABT est toujours de dire que les représentants élus au sein du syndicat représentent tous les autres maires. Dans les faits il n y a eu aucune discussion claire en amont de la délégation entre les représentants siégeant au smabt et les autres maires de l agglomération. Je demande donc que la commission d'enquête porte une attention particulière à la transparence de la gouvernance, à l'information effectivement accessible aux communes et aux habitants et aux conditions dans lesquelles les choix stratégiques de développement de l'aéroport ont été arrêtés. 2. Les conséquences sanitaires ne peuvent pas être considérées comme secondaires Le développement du trafic aérien ne produit pas uniquement des émissions de CO_2. Les moteurs d'avion émettent notamment des oxydes d'azote, des particules fines et des particules ultrafines, auxquelles s'ajoutent les émissions liées aux activités au sol, aux véhicules des passagers, aux navettes et aux différents équipements de la plateforme. La question des particules ultrafines est particulièrement préoccupante car leur très petite taille leur permet de pénétrer profondément dans l'appareil respiratoire et de faire l'objet d'une attention croissante de la recherche scientifique. Il ne me paraît donc pas acceptable de raisonner uniquement à partir des concentrations réglementaires actuelles de certains polluants et de considérer que l'absence de dépassement d'une valeur réglementaire actuelle équivaut à une absence de risque sanitaire… d'anciens scandales sanitaires tel que le risque amiante nous ont montré qu une donnée réglementaire à l'instant T peut être réévaluée par la connaissance scientifique. Le principe de précaution devrait conduire à s'interroger beaucoup plus sérieusement sur l'exposition chronique des populations vivant à proximité de l'aéroport à l'ensemble des polluants liés à l'activité aérienne. Les taxis way favorisent les odeurs de kérosène et donc les particules en maintenant les avions moteurs allumés prêts à décoller … rappelons que le projet met l accent sur ce système de fil d'attente des avions qui facilitera la multiplication des vols dans des temps réduits pour des décollages. Ces odeurs de kérosène envahissent nos jardins… comment raisonnablement nous faire croire que cela n a aucune incidence sur nos poumons et ceux de nos enfants. Le dossier doit également être apprécié dans une perspective de croissance du trafic et non simplement à partir de la situation actuelle. 3. Le bruit aérien est également un enjeu de santé publique Le bruit des avions ne constitue pas une simple gêne ou une question de confort. Les travaux scientifiques consacrés aux populations vivant autour des aéroports mettent en évidence des effets sur la gêne, le sommeil et la santé, avec notamment des préoccupations concernant les effets cardiovasculaires d'une exposition chronique. L'aéroport de Beauvais-Tillé est d'ailleurs officiellement concerné par un plan d'exposition au bruit, qui identifie des secteurs soumis à des niveaux importants de bruit aérien. Il faut également prendre en considération la dimension psychologique de cette exposition : répétition des survols, anticipation du passage des avions, réveils nocturnes, impossibilité de bénéficier durablement d'un environnement calme. Cette question prend une résonance particulière alors que la santé mentale a été désignée Grande Cause nationale en 2025 par le Gouvernement. Il existe donc une contradiction que je trouve difficilement compréhensible : Comment peut-on faire de la santé mentale une priorité nationale tout en permettant parallèlement l'augmentation durable d'une nuisance environnementale connue pour affecter le sommeil, la gêne et le bien-être des populations exposées ? La santé mentale ne doit pas être appréhendée uniquement sous l'angle de l'offre de soins. Elle doit également être considérée à travers les conditions de vie et les facteurs environnementaux qui contribuent au bien-être ou, au contraire, à sa dégradation. 4. Un projet difficilement conciliable avec les engagements climatiques de la France C'est probablement le point qui soulève le plus de questions quant à la cohérence de l'action publique. La France affirme aujourd'hui, à travers sa Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3), vouloir réduire de moitié ses émissions territoriales d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone en 2050. Elle rappelle également son engagement dans le cadre de l'Accord de Paris. Le Gouvernement indique lui-même que le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France et que sa décarbonation nécessite notamment de maîtriser la demande et de favoriser le report modal. Dans ce contexte, je m'interroge profondément sur la pertinence de consacrer des investissements importants à l'augmentation des capacités d'une infrastructure destinée à accompagner la croissance du transport aérien – et les gains d'une principale compagnie
533	Contribution	**Opposée au projet et â l'augmentation du nombre de vol.**	2026-09-15 22:41:25			J'habite Saint-Paul à l'ouest de Beauvais. Depuis quelques années, de nombreux avions ne respectent plus la trajectoire de moindre bruit qui est imposée pour minimiser les nuisances sonores. Les avions décollant vers le nord-ouest « coupent » rapidement vers le sud et passent souvent au-dessus du village, causant des nuisances sonores. Sur ce sujet, il a déjà été répondu que les pilotes obéissaient aux consignes des « aiguilleurs du ciel ». Donc il s'agirait de raisons de sécurité. Si déjà actuellement alors que le développement maximum de l'aéroport n'est pas atteint, cette trajectoire de moindre bruit réglementaire ne peut plus être respectée, on est en droit d'être très inquiet pour les années à venir en ce qui concerne les nuisances sonores. Je rappelle que le bruit affecte la santé tout comme la pollution engendrée par les gaz brulés des moteurs. Pour le second point j'interpelle les membres du SMABT, à savoir la région Hauts-deFrance, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, qui sont les propriétaires de l'aéroport et qui ont une responsabilité politique dans ce dossier. Nous avons vécu l'été le plus chaud jamais enregistré, des incendies hors normes ont ravagés notre pays. La sécheresse à causer des dégâts énormes sur la faune et la flore. Hormis l'aspect écologique, on s'épouvante déjà du bilan financier de cette catastrophe. En face d'un tel désastre, pensez-vous que ce projet d'agrandissement du site et de croissance des vols est encore sa place ? Promouvoir l'émission de CO2 est-il bien raisonnable à l'heure actuelle ? Personnellement je pense que ce type d'investissement est désormais obsolète et dangereux.
534	Contribution	**Un projet d'un autre temps, irrespectueux des habitants**	2026-09-15 22:44:16			Un projet non compréhensible dans le contexte climatique, et après un été exceptionnel qui n'est que le premier d'une longue série. Il propose une accentuation du tourisme low cost extrêmement polluant vers des destinations lointaines au détriment du confort de vie des habitants, qui devront aussi "choisir" entre sommeil et la ventilation de leurs habitations. Une logique du toujours plus, plutôt que de corriger les importants dysfonctionnements au niveau de vols actuel (pollution, saturation des sites, non respect des règles, incivilités). Il n'est pas possible de croire qu'on n'assistera pas aux mêmes dérives, dans des proportions bien plus importantes. Aucune contrepartie pour les habitants, qui n'ont plus de médecins traitants, plus de commerces en centre-ville, pas de liaisons ferroviaires dignes de ce nom, pas de pistes cyclables sécurisées pour relier les communes à l'intérieur du Beauvaisis. Enfin, un chantage à l'emploi et une culpabilisation des habitants difficilement supportables pour justifier des activités polluantes - les mêmes arguments qui ont été utilisés pendant des décennies en Bretagne pour permettre le développement de l'élevage intensif de porcs, avec les résultats désastreux qu'on observe sur l'environnement.

535	Contribution	**Avis défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais-Tillé**	2026-09-15 22:45:25			Je souhaite exprimer par la présente un avis clairement défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais, porté par la société BELLOVA dans le cadre de la délégation de service public conclue avec le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT). Mon opposition repose sur plusieurs considérations qui me paraissent insuffisamment prises en compte au regard des enjeux pour le territoire et ses habitants. Au-delà des considérations économiques avancées pour justifier ce projet, je considère que celui-ci soulève de graves interrogations en matière de démocratie locale, de santé publique, d'environnement et d'utilisation de l'argent public. 1. Une gouvernance qui pose une véritable question démocratique L'aéroport est un équipement dont les conséquences dépassent très largement le seul périmètre de la commune de Tillé. Les nuisances sonores, les émissions atmosphériques, les incidences sur les conditions de vie et les conséquences environnementales concernent de nombreuses communes du Beauvaisis et même au delà. Or la décision de confier l'exploitation de l'aéroport à BELLOVA pour une durée de 30 ans a été prise par le SMABT, qui réunit la Région Hauts-de-France, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis. Le SMABT compte 12 membres titulaires qui pour la plupart n habitent pas le territoire impacté par les nuisances. Je m'interroge donc sur la légitimité d'un système de gouvernance dans lequel les maires des communes qui subiront directement ou indirectement les conséquences du développement de l'aéroport ne semblent pas avoir disposé du même niveau d'information et de possibilité d'intervention que les membres du syndicat. Comment peut-on demander aujourd'hui aux habitants et aux communes d'accepter les conséquences d'un projet qui engage le territoire pour plusieurs décennies alors que les conditions de son élaboration et de la nouvelle délégation de service public n'ont pas fait l'objet d'un débat suffisamment large au sein du Beauvaisis ? Cette question est d'autant plus importante que le propre site du SMABT présente celui-ci comme l'instance réunissant les collectivités propriétaires et affirme rechercher un équilibre entre développement du territoire et protection des riverains. L argument du SMABT est toujours de dire que les représentants élus au sein du syndicat représentent tous les autres maires. Dans les faits aucune discussion claire en amont de la délégation entre les représentants siégeant au smabt et les autres maires de l agglomération. Je demande donc que la commission d'enquête porte une attention particulière à la transparence de la gouvernance, à l'information effectivement accessible aux communes et aux habitants et aux conditions dans lesquelles les choix stratégiques de développement de l'aéroport ont été arrêtés. 2. Les conséquences sanitaires ne peuvent pas être considérées comme secondaires Le développement du trafic aérien ne produit pas uniquement des émissions de CO_2. Les moteurs d'avion émettent notamment des oxydes d'azote, des particules fines et des particules ultrafines, auxquelles s'ajoutent les émissions liées aux activités au sol, aux véhicules des passagers, aux navettes et aux différents équipements de la plateforme. La question des particules ultrafines est particulièrement préoccupante car leur très petite taille leur permet de pénétrer profondément dans l'appareil respiratoire et de faire l'objet d'une attention croissante de la recherche scientifique. Il ne me paraît donc pas acceptable de raisonner uniquement à partir des concentrations réglementaires actuelles de certains polluants et de considérer que l'absence de dépassement d'une valeur réglementaire actuelle équivaut à une absence de risque sanitaire… d'anciens scandales sanitaires tel que le risque amiante nous ont montré qu une donnée réglementaire à l'instant T peut être réévaluée par la connaissance scientifique. Le principe de précaution devrait conduire à s'interroger beaucoup plus sérieusement sur l'exposition chronique des populations vivant à proximité de l'aéroport à l'ensemble des polluants liés à l'activité aérienne. Les taxis way favorisent les odeurs de kérosène et donc les particules en maintenant les avions moteurs allumés prêts à décoller … rappelons que le projet met l accent sur ce système de fil d'attente des avions qui facilitera la multiplication des vols dans des temps réduits pour des décollages. Ces odeurs de kérosène envahissent nos jardins… comment raisonnablement nous faire croire que cela n a aucune incidence sur nos poumons et ceux de nos enfants. Le dossier doit également être apprécié dans une perspective de croissance du trafic et non simplement à partir de la situation actuelle. 3. Le bruit aérien est également un enjeu de santé publique
536	Contribution	**Augmentation des nuisances**	2026-09-15 22:46:08			Habitant de la commune de le vauroux depuis 20ans, le trafic au dessus de ce village n'a cessé d'augmenter sans que ces communes ne soient sollicitées, ou ne soient aidées pour lutter contres les nuisances lié à ces augmentations du trafic.
537	Contribution	**Pour le maintien des emplois actuels sans augmentation du trafic**	2026-09-15 22:47:03			Habitante sur le hameau de Henu commune d'Oroer, je m'endors avec les avions qui volent au dessus de mon logement à minuit et je suis réveillée de plus en plus tôt par des vols à 5h45. L'aéroport me laisse dormir moins de 6h par nuit. Cela impacte directement ma santé. Je souhaite que le nombre de vols n'augmentent pas (et donc aucun impact sur l'emploi actuel) et qu'il y ait un respect quand aux horaires de décollage et atterrissage permettant à tout habitant à proximité de cet aéroport de pouvoir dormir 8h par nuit.
538	Contribution	**aéroport de beauvais : nuisances constantes répétées**	2026-09-15 22:47:54			Nous habitons à Breuil-le-Vert. Nous sommes contre l'agrandissement et la modernisation de l'aéroport de Beauvais. L'aéroport, les entreprises concernées et les compagnies aériennes ne tiennent pas compte des nuisances de plus en plus importantes qu'elles infligent aux riverains et même au-delà : vols toutes les deux minutes , altitude de plus en plus basse et de plus en plus sonore , amplitude des vols trop importante 3h00 du matin jusqu'à minuit, couloir aérien particulièrement étroit qui passe consciencement au dessus des villes et des maisons d'habitation et cela toute la semaine 7j/7j. L'ensemble de ces acteurs détruisent patiemment la qualité de vie de toutes les villes alentours sans aucune obligation vis à vis des habitants. L'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du trafic représenterait une nuisance encore plus considérable et une destruction nette de la qualité de la vie des habitants concernés..
539	Contribution	**Modernisation : non à la croissance du trafic**	2026-09-15 22:48:41			Je suis opposé au projet en ce qu'il organise une nouvelle augmentation du trafic aérien. L'aéroport a accueilli 6,68 millions de passagers et 39 637 mouvements commerciaux en 2025, soit 67 % de plus qu'en 2019 (3,98 millions de passagers, 24 000 mouvements). Cette croissance n'est pas un phénomène subi : elle a été voulue et pilotée par l'exploitant lui-même, à travers le développement volontariste de l'offre low-cost et l'ouverture continue de nouvelles lignes. Les congestions et les saturations aujourd'hui invoquées dans le dossier pour justifier l'extension sont donc la conséquence directe des choix commerciaux de l'aéroport, non une contrainte extérieure. L'enjeu n'est pas de savoir jusqu'où pousser cette croissance, mais de l'arrêter : la modernisation des infrastructures peut répondre aux besoins du trafic actuel — fluidifier, sécuriser, améliorer l'expérience passager — sans nécessiter de l'accroître. Il serait paradoxal de faire supporter aux riverains les conséquences d'une stratégie de croissance décidée unilatéralement par l'exploitant, puis de présenter cette même stratégie comme une nécessité à laquelle il faudrait désormais s'adapter. Ce sont deux projets différents que le dossier présente comme un seul. Je demande que le nombre de mouvements commerciaux soit plafonné à son niveau actuel — environ 40 000 par an — par une décision ministérielle opposable. Christophe BURDIN Habitant du village de Tillé, riverain direct de la plateforme, et 3e adjoint au maire
540	Contribution	**Tillé : les nuisances de la croissance sont déjà là**	2026-09-15 22:49:34			Les effets de la fréquentation de l'aéroport se font déjà sentir dans le village de Tillé : incivilités, stationnements sauvages, déchets, déjections, VTC en surnombre se multiplient, au point que des riverains adressent des pétitions à la mairie pour demander des solutions — des solutions qui, à ce jour, n'existent pas. Chaque passager supplémentaire génère davantage de véhicules d'accompagnants, de déposes-minute et de besoins de stationnement — donc davantage de circulation, de stationnement dangereux et d'incivilités déjà constatés à Tillé. Les aménagements nouveaux peuvent améliorer le traitement de l'existant ; ils ne justifient pas que le village absorbe un trafic commercial supplémentaire. Ce trafic devrait être maintenu et plafonné à son niveau actuel (40 000 mouvements) par décision ministérielle. Christophe BURDIN Habitant du village de Tillé, riverain direct de la plateforme, et 3e adjoint au maire
541	Contribution	**PM2,5 : une exposition déjà au-dessus des normes**	2026-09-15 22:50:14			À Tillé, les mesures 2024 font état d'une concentration moyenne de PM2,5 de 14 µg/m³ — 2,8 fois la recommandation de l'OMS (5 µg/m³), et déjà au-dessus de la limite réglementaire française de 10 µg/m³ applicable à partir de 2030. Le dossier lui-même reconnaît que plusieurs polluants atmosphériques demeurent à des niveaux supérieurs aux recommandations de l'OMS, sans qu'aucune étude sanitaire spécifique ne permette à date d'évaluer les conséquences pour les habitants, les enfants scolarisés ou les personnes vulnérables. Augmenter durablement le trafic commercial ne peut donc être considéré comme neutre pour la santé : moderniser les équipements peut réduire leurs propres émissions, mais ne compense pas l'impact d'un trafic aérien en hausse. Je demande la réalisation d'une étude sanitaire spécifique avant toute autorisation, et dans l'attente de ses résultats, le gel du trafic commercial à son niveau actuel (40 000 mouvements). Si cette étude confirmait un dépassement durable des seuils sanitaires, elle devrait pouvoir déboucher sur une obligation de réduire le trafic, et non se limiter à en encadrer la hausse. Christophe BURDIN Habitant du village de Tillé, riverain direct de la plateforme, et 3e adjoint au maire
542	Contribution	**Bruit aérien et sommeil : un enjeu sanitaire**	2026-09-15 22:51:02			Le bruit des avions n'est pas une nuisance de confort mais un problème de santé publique documenté : des études menées autour de grands aéroports montrent une diminution de l'espérance de vie en bonne santé liée à l'exposition prolongée au bruit. À Beauvais-Tillé, le couvre-feu est limité à la plage minuit–5h, avec un régime de dérogations encadré (jusqu'à 25 par an) — alors que l'OMS recommande aux adultes au moins 7 heures de sommeil par nuit. Augmenter le trafic commercial dans les créneaux de forte fréquentation (matin et soir) accroît mécaniquement l'exposition sonore quotidienne des habitants. La modernisation des infrastructures ne requiert pas cette hausse : pour protéger la santé des riverains, le trafic doit être maintenu et plafonné à son niveau actuel (40 000 mouvements) par décision ministérielle. Christophe BURDIN Habitant du village de Tillé, riverain direct de la plateforme, et 3e adjoint au maire
543	Contribution	**Climat, SNBC et PCAET : pas de croissance compatible**	2026-09-15 22:52:03			Le dossier d'enquête indique qu'une hausse du trafic entraînerait environ 100 000 tonnes de CO_2 supplémentaires par an. Cette trajectoire interroge au regard de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) : l'article L.222-1 B, III, alinéa 1 du Code de l'environnement impose que les documents de planification et de programmation ayant une incidence significative sur les émissions de gaz à effet de serre prennent en compte cette stratégie, dont l'objectif est la neutralité carbone en 2050. Une évolution qui accroît structurellement les émissions du secteur aérien va à l'encontre de cette trajectoire, tout comme des objectifs du PCAET du Beauvaisis, alors même que se multiplient canicules, sécheresses et événements climatiques extrêmes. Le trafic aérien représente l'essentiel des émissions de la plateforme ; moderniser les terminaux peut améliorer leur efficacité énergétique, mais ne compense pas l'impact de milliers de mouvements supplémentaires. Je suis favorable à la modernisation des bâtiments et équipements, mais défavorable à l'accroissement durable du trafic commercial, qui doit être plafonné à son niveau actuel par un engagement réglementaire opposable, en cohérence avec la SNBC et le PCAET. Ce plafonnement ne suffit cependant pas, à lui seul, à mettre la plateforme en conformité avec ces deux cadres. La SNBC fixe des budgets carbone par périodes successives, décroissants jusqu'à la neutralité carbone en 2050 : un trafic simplement stabilisé à 40 000 mouvements maintient des émissions stables, ce qui ne suit pas cette trajectoire de baisse. De même, le PCAET du Beauvaisis vise une réduction de 24 % des émissions de gaz à effet de serre en 2026 par rapport à 2016 : l'aéroport ne peut pas se contenter de ne pas aggraver son impact, il doit, comme les autres activités du territoire, contribuer à cette baisse. Le plafonnement à 40 000 mouvements est donc une première étape nécessaire, pas une mise en conformité définitive : il devra être réexaminé à la lumière des budgets carbone successifs fixés par décret. Christophe BURDIN Habitant du village de Tillé, riverain direct de la plateforme, et 3e adjoint au maire
544	Contribution	**Un « palier », pas un plafond : le vrai enjeu est juridique**	2026-09-15 22:53:03			Le chiffre de 45 000 mouvements commerciaux est présenté par Bellova comme une limite. Or, à ma connaissance des documents de la délégation de service public, ce chiffre n'a pas valeur de plafond contraignant : il s'agit d'un palier de trafic, assorti d'un second palier à 53 000, sans mécanisme de sanction en cas de dépassement. Un concessionnaire privé, choisi à l'issue d'un appel d'offres, n'a aucune vocation à s'arrêter à un tel palier dès lors qu'il reste financièrement en deçà de sa capacité : sa rentabilité dépend au contraire de le dépasser. Je constate avec regret que plusieurs élus de l'agglomération du Beauvaisis s'accommodent de cette ambiguïté, voire l'encouragent, en présentant le développement du trafic comme un objectif économique en soi. Je ne partage pas cette position. L'attractivité économique du territoire ne peut pas reposer sur une fuite en avant dont les nuisances retombent essentiellement sur Tillé et les communes limitrophes, sans aucune garantie que le trafic ne dépasse pas 45 000, puis 53 000, puis davantage. Tant que ce chiffre ne sera pas gravé dans un texte réglementaire opposable — arrêté ministériel ou engagement contractuel contrôlable et sanctionnable — il ne protège personne. Je demande que l'autorité environnementale et le préfet conditionnent toute autorisation à l'inscription d'un plafond réellement contraignant, fixé au niveau actuel du trafic commercial (environ 40 000 mouvements par an), et non au niveau du palier visé par le concessionnaire. Christophe BURDIN Habitant du village de Tillé, riverain direct de la plateforme, et 3e adjoint au maire
545	Contribution	**Contre l'extension de l'aéroport**	2026-09-15 22:53:58			Je vote contre l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé. En l'état, l'impact sur la santé et la biodiversité est indéniable et référencé et ne doit pas augmenter.
546	Contribution	**Contre l'extension, contre la multiplication des vols**	2026-09-15 22:54:55			Habitant à 40km à vol d'oiseau, nous subissons aussi le bruit généré par les avions en phase d'atterrissage vers l'aéroport de Beauvais. Nous avons déjà déménagé, car hyperacousique, et subissant douloureusement le bruit jour et nuit de Roissy ET Beauvais, nous ne voulons pas recommencer. le low-cost, c'est peut-être bien, mais ces prix hyper-bas génèrent un afflux de touristes irrespectueux de l'environnement. Pas la peine de rajouter, sauf à ajouter une taxe pour rendre les billet un peu plus cher !
547	Contribution	**Opposition au projet**	2026-09-15 22:55:51			Le projet est une totale aberration dans un contexte de réchauffement climatique. J'y suis totalement opposée.
548	Contribution	**SOS..terrien en détresse**	2026-09-15 22:56:35			Ça suffit, oui bien sûre, on veut voyager, bien sûre on veut de la rapidité. Ok, et demain ? Encore plus, plus vite, plus loin ? Du fret ? Des camions? Par milliers ? Des data Center pour gérer tout ça ? Qu à t on appris du COVID ? où est le monde d après ? La vie, la nature, l air frais , les prairies enherbées ? Depuis des années, les alternatives aux transports aériens se multiplient, des infrastructures qui ont coûté des millions d euros qui n ont servit à rien.

549	Contribution	**Non à l'augmentation du trafic aérien — protégeons durablement les habitants du Beauvaisis**	2026-09-15 22:57:29			Habitant du Fay-Saint-Quentin depuis vingt ans, je souhaite exprimer mon opposition ferme au projet de développement de l'aéroport Paris-Beauvais et, plus largement, à toute nouvelle augmentation de son trafic aérien. Depuis notre installation, nous constatons une dégradation très nette et continue de notre qualité de vie. Les survols sont devenus plus nombreux, les nuisances sonores plus fréquentes et plus difficiles à supporter. Nos villages, pourtant éloignés de l'activité urbaine et recherchés précisément pour leur calme, subissent directement les conséquences du développement de l'aéroport, sans bénéficier proportionnellement de ses éventuelles retombées économiques. Le projet est présenté comme une modernisation, mais les capacités annoncées — jusqu'à 45 000 vols commerciaux par an et 8 à 9 millions de passagers — montrent qu'il prépare concrètement une nouvelle croissance du trafic. L'agrandissement des installations, la création de nouveaux postes avions et l'augmentation massive du nombre de places de stationnement ne peuvent pas être considérés comme de simples améliorations de confort. Cette orientation me paraît particulièrement préoccupante au regard de l'urgence climatique, des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien, de la pollution atmosphérique et des conséquences sanitaires des nuisances sonores répétées. La décarbonation des bâtiments, des véhicules de piste ou des installations au sol, aussi utile soit-elle, ne saurait compenser l'impact climatique et environnemental d'un nombre croissant de vols. Nous avons par ailleurs trop souvent entendu que le nombre de mouvements resterait maîtrisé. Pourtant, les seuils annoncés semblent régulièrement appelés à être dépassés ou réévalués. Cette succession de promesses fragilise profondément la confiance des habitants. Une simple déclaration d'intention ne constitue pas une garantie suffisante. Je demande donc : l'instauration d'un plafond de mouvements aériens réellement contraignant, opposable et non révisable ; l'absence de toute extension destinée à accroître la capacité d'accueil ou le trafic ; le maintien et le renforcement du couvre-feu, sans multiplication des dérogations ; une étude indépendante portant sur les effets cumulés du bruit, de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre ; une surveillance transparente et permanente des trajectoires, des nuisances sonores et de la qualité de l'air dans l'ensemble des villages concernés par les couloirs aériens ; la publication annuelle de ces données, commune par commune, ainsi que des éventuels dépassements et sanctions ; la prise en compte prioritaire de la santé, du sommeil et de la qualité de vie des habitants dans toute décision concernant l'avenir de l'aéroport. Le développement économique ne peut pas justifier que les populations riveraines supportent toujours davantage de nuisances et de risques. Il ne s'agit pas nécessairement de fermer l'aéroport, mais d'en arrêter l'expansion et d'en encadrer réellement l'activité. Après vingt années de dégradation progressive de notre environnement quotidien, nous demandons désormais des garanties juridiquement contraignantes et des décisions concrètes. La santé des habitants, la protection du climat et la préservation de nos villages doivent primer sur une croissance continue du trafic aérien.
550	Contribution	**Bruit**	2026-09-15 22:58:52			Bonjour, J'ai fait une contribution cet été mais celle ci n'apparaît pas. Je suis contre l'augmentation du trafic J'habite à environ 25km, j'ai régulièrement des survols en dessous des 1000m d'altitude alors que l'aéroport devrait effectuer les manœuvres en descente douce.(soit environ 2000 m d'altitude) J'ai régulièrement fait des mails, il m'indique éviter les zones d'habitations. Est ce que cela veut dire que notre hameau d'une cinquantaine d'habitations allons subir pour le contournement de Clermont ? Et pourquoi cet enquête est réalisée via le site internet ? Si elle est d'intérêt public, elle devrait être dans toutes les mairies ? Moderniser l'aéroport oui sans augmenter le trafic.
551	Contribution	**Un non-sens écologique**	2026-09-15 22:59:42			Les scientifiques le répètent sans équivoque : il faut diminuer notre impact carbone. A aucun moment doubler le trafic de l'aéroport peut être compatible avec cette diminution de la pollution.
552	Contribution	**Santé, cohérence et questionnement**	2026-09-15 23:01:27			Contribution d'un citoyen à l'enquête publique relative au projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais Daniel IATRIDES 59 rue du Gillet 60250 THURY-SOUS-CLERMONT Résident de Thury-sous-Clermont depuis 2021 Introduction Je ne suis ni acousticien, ni spécialiste de l'aviation ou du climat. Je suis simplement un citoyen, ingénieur de formation, directement concerné par les avions qui survolent régulièrement notre secteur et, plus largement, par les conséquences du dérèglement climatique. Lorsque j'ai appris l'ouverture de cette enquête publique, j'ai décidé de lire le dossier et l'avis de l'Autorité environnementale avant de me forger une opinion. Je comprends qu'un aéroport doive moderniser ses installations. En revanche, je m'interroge sur une question simple : la modernisation de la plateforme impose-t-elle nécessairement une augmentation durable du trafic aérien ? Pourquoi ce projet me concerne Depuis mon installation à Thury-sous-Clermont en 2021, j'ai constaté une augmentation sensible des survols. Les avions passent généralement à la limite nord-est de la commune avant de virer vers l'ouest en direction de la forêt de Hez-Froidmont. Les nuisances sont particulièrement perceptibles les week-ends, pendant les vacances scolaires et en soirée. Les conversations sont régulièrement interrompues lors du passage des avions et cette gêne est encore plus sensible lorsque les fenêtres restent ouvertes en été. Les promenades dans la forêt sont elles aussi affectées. Les points qui m'interrogent Après lecture du dossier, plusieurs points retiennent mon attention : l'étude acoustique repose principalement sur des indicateurs moyens qui ne répondent pas aux questions concrètes des riverains ; le projet accompagne une augmentation de capacité de la plateforme ; le dossier reconnaît que l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre provient du trafic aérien et conclut que le projet n'est pas compatible avec les objectifs de la Stratégie nationale bas-carbone ; plusieurs insuffisances sont également relevées par l'Autorité environnementale. Une question de cohérence Comme beaucoup de citoyens, j'ai engagé des travaux importants pour réduire la consommation énergétique de mon habitation, notamment la suppression d'une chaudière au fioul consommant environ 5 000 litres par an et des travaux d'isolation. Je soutiens ces politiques publiques mais je m'interroge sur la cohérence consistant à demander des efforts importants aux particuliers tout en envisageant un projet dont le dossier reconnaît lui-même qu'il augmentera les émissions liées au trafic aérien. Conclusion Je ne demande pas l'abandon de toute modernisation de l'aéroport. Je demande simplement que les questions relatives au bruit, aux survols des communes concernées, à la croissance du trafic et à ses conséquences climatiques soient approfondies avant toute autorisation. À l'heure où les épisodes de canicule, de sécheresse et d'inondation rappellent les effets du dérèglement climatique, il me paraît essentiel que les décisions publiques soient cohérentes avec les objectifs qu'elles affichent.
553	Contribution	**Non à l extension**	2026-09-15 23:02:26			Nuisance sonore et pollution raz le bol Non respect des couloirs aériens Je n ose imaginer ce que vivent les riverains dans les couloirs aeriens
554	Contribution	**Avis du Conseil municipal du 7 juillet 2026 sur le projet de modernisation de l'aéroport Beauvais-Tillé**	2026-09-15 23:03:55		20260914_145331-avis-du-conseil-municipal-sur-le-projet-de-modernisation-de-laeroportpdf.pdf	Le Conseil municipal de Tillé, réuni en séance du 7 juillet 2026, après examen du dossier soumis à enquête publique, émet un avis défavorable au projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais dans sa forme actuelle. (voire pièce jointe)
555	Contribution	**Non au projet d'extension de l'aéroport!**	2026-09-15 23:04:51			Les riverains ont déjà subi une augmentation de 70 pourcents du nombre de vols depuis 2019!! C'est un projet d'un autre temps, décidé par une poignée de gens, bien éloignés des nuisances. Que diront ces personnes à leurs enfants quand ils n'auront plus nul part ou aller? Qu'ils ne savaient pas?? Qu'il y avait de l'argent à se faire?? Nous avons passé le point de non-retour climatique, selon les Nations Unis, et ces "décideurs" irresponsables appuient sur l'accélérateur. Ils nous mettent en danger, en toute connaissance de cause. La population n'a jamais été consultée auparavant, au contraire, on a fait taire les élus qui émettaient des doutes. Au delà du Beauvaisis, c'est le monde entier qui subi cette folie des hommes qui ne vivent que pour faire du profit. Les riverains éprouvent de la colère, et comme disait l'autre, la colère est mobilisatrice.
556	Contribution	**Contre le projet d'agrandissement de l'aéroport!**	2026-09-15 23:06:13			Une augmentation du trafic de l'aéroport va induire une augmentation des nuisances sonores dues au bruit des avions pour Tillé et le reste de l'agglomération du Beauvaisis. Cela va également engendrer, pour Tillé, une augmentation du bruit des roulettes des valises sous nos fenêtres, des moteurs de voitures en stationnement sur la commune qui tournent en continu pour avoir du chauffage l'hiver ou la climatisation l'été, dans l'attente de récupérer un passager de l'aéroport. La prise en charge de l'insonorisation de certains logements ne protègent pas du bruit des avions lorsque les riverains souhaitent profiter de leur jardin ou encore lorsque les températures des habitations sont trop importantes et qu'ils dorment fenêtres ouvertes l'été. Un plafonnement du trafic à 32 000 mouvements par an est nécessaire pour protéger la vie des riverains de l'aéroport.
557	Contribution	**Un modèle économique basé sur le développement du transport aérien qui ne devrait plus exister**	2026-09-15 23:08:08			Habitante du Beauvaisis, je suis depuis le début les débats autour du projet de développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Depuis le début, on oppose tantôt les enjeux environnementaux aux enjeux économiques, tantôt les considérations particulières de riverains aux objectifs de croissance d'une entreprise, comme si au fond, on avait encore le choix : choisir l'économique (sous couleur de la création d'emploi inhérente au développement économique) au détriment d'impacts environnementaux (dégradation des écosystèmes naturels notamment) ou de dégradation des conditions de vie (pour les habitants). Mais avons-nous vraiment le choix aujourd'hui au regard du changement climatique et des conséquences de celui-ci à tous les niveaux (et pas seulement au niveau des enjeux de santé publiques) et dans tous les territoires (et pas seulement dans le Beauvaisis) ? Il n'est plus possible d'opposer, à mon sens, l'économique aux enjeux environnementaux. L'économique doit désormais s'adapter à ces enjeux supérieurs. Or, le modèle économique sur lequel repose le projet de développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé comprenant l'augmentation à termes du trafic aérien, n'est pas durable. Ce projet est obsolète car il s'appuie sur une technologie ultra polluante, le transport aérien, voué à disparaître à termes. A l'heure où tous les efforts au niveau national visent la décarbonation de notre économie par le biais d'une transition vers des modèles plus respectueux de l'environnement et plus durables, un tel projet de développement est aberrant. Tous les efforts de reboisement autour du site de l'aéroport et de décarbonation de l'activité au sol promis par l'entreprise Bellova ne permettront pas de minimiser et encore moins de stopper les émissions de gaz à effet de serre si le trafic aérien s'intensifie encore. Au final, le débat porte moins sur des considérations entre particuliers (les riverains) et une entreprise (Bellova) que sur des enjeux de territoire à échelle local (le Beauvaisis) voire régional (le Sud des Hauts-de-France et le Nord de l'Île de France). Je m'étonne d'ailleurs que si peu d'élus se soient emparer du sujet. En effet, ce projet est beaucoup trop structurant et trop impactant (un aéroport n'est pas une entreprise ordinaire, rappelons -le), à mon sens, pour le devenir de tout un territoire pour se limiter à une simple confrontation entre opposants riverains et entreprise privée. Au fond, que souhaitons- nous pour ce territoire de plus de 100 000 habitants (pour la CAB seule, sachant que les nuisances de l'aérien dépassent largement ce périmètre) ? Voulons- nous vraiment continuer à aggraver toujours plus les impacts sur le climat et l'environnement pour quelque centaines d'emplois plus ou moins locaux en plus ? Souhaitons- nous voir se développer une économie tournée uniquement sur l'accueil et l'hébergement de passagers en transit avec à termes une transformation du centre-ville de Beauvais en zone hôtelière (basée sur l'augmentation des locations saisonnières notamment) au détriment des habitants de Beauvais ? N'y a-t-il pas d'autres projets possibles pour le développement économique plus vertueux, plus responsables pour notre territoire ? Pour ma part, ma position est claire : je suis contre le projet d'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du trafic aérien. Le projet de Bellova doit être revu.

558	Contribution	**non à la pollution et à l'impact climatique de cette extension**	2026-09-15 23:08:57			Bonjour, ce projet d'extension est contraire à la Stratégie Nationale Bas Carbone de l'Etat Français car il favorise la croissance du trafic aérien et l'artificialisation des sols. En tant que citoyenne, je suis effarée que, même après l'été caniculaire que nous venons de vivre, des projets comme celui ci continuent d'être réalisés. Par ailleurs, je remarque que lors de la concertation le public n'a pas été consulté sur l'opportunité du projet (ce qui serait normal) mais sur ses modalités
559	Contribution	**Nuisances**	2026-09-15 23:09:39			Stop aux nuisances, l'extension de l'aéroport est une augmentation des nuisances il faut arrêter cet enchaînement malsain !…
560	Contribution	**Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne. Pourquoi ?**	2026-09-15 23:10:27			Le projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé a pour objectif d'améliorer l'accueil des passagers en augmentant la capacité de stationnement pour le personnel et les passagers tout en rééquilibrant la circulation autour de l'aéroport afin de diminuer les nuisances pour les habitants de Tillé. Trois aires sont définies à fin d'en évaluer les impacts : une aire élargie, région et communes avoisinantes, une aire rapprochée d'environ cinq kilomètres et une aire immédiate, emprise même de l'aéroport. La consultation dite « parallélisée » de trois mois s'adresse aux les seuls résidents de ce périmètre. Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne. Pourquoi ? D'abord parce que cette réduction de périmètre est contradictoire avec les enjeux réels de ce projet qui de fait concernent l'ensemble de la population en comparaison des trajectoires des avions qui survolent bien au-delà de l'aire élargie mais également des conséquences de la pollution générée par la circulation routière. L'axe 3 des objectifs est d'encourager les mobilités routières tant pour les salariés que les voyageurs avec l'utilisation des navettes roulant au biocarburant de transport public et l'électrification des véhicules de service. Cet encouragement s'accompagnant d'une nouvelle organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus et un réaménagement des parkings. Aujourd'hui, ce 10ème aéroport français permet à 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements de voyager. L'objectif serait de porter ces chiffres à 45 000 mouvements entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033). Soit plus de 21% d'augmentation de passagers pour plus de 13% d'augmentation de mouvements. Toutes les études démontrent aujourd'hui que l'émission des particules ultra fines (PM2,5 & PM0,1), liées respectivement à la combustion dans les moteurs, à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que les voies des circulations, est aussi, voire plus dangereuse pour la santé car pénétrant plus facilement dans les organismes. Alors même que le principal mode de transport se fait par navette (39%) avec une grande satisfaction de la part des usagers (91%) par la facilité d'accès (48%), aucune prospective sur un accroissement du nombre de navettes et donc l'impact sur l'émission des particules fines n'est réalisé. Peut-être est-ce dû à la faiblesse du nombre de personnes interrogées pour l'étude D'IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLÉ : 2 114 soit 0,032%? Cette non-étude vient en contradiction avec la volonté de maintenir la satisfaction soulignée par l'enquête, et l'encouragement pour ce mode de déplacement. D'ailleurs, les modalités d'encouragement sont quasi absentes du dossier. Par ailleurs, l'enquête passagers précise que les villes de résidence habituelles des passagers concernent 30,2 % en Île-de-France. Les navettes bus depuis l'aéroport de Beauvais jusqu'à Paris (Porte Maillot et La Villette), d'après le site de réservation de ces navettes passent par Saint-Denis Université. Lors de l'étude du dossier du Plan des Mobilités de Plaine Commune, l'arrivée de ces navettes à Saint-Denis université, gare routière des bus RATP pour le nord-est du département, a été dénoncée : stationnement des navettes, moteur allumé, en lieu et place des bus RATP, touristes ou résidents « déversés » par dizaines à la station de métro, faisant la queue devant les guichets pour prendre leur ticket de transport, rames de métro surchargées dès le départ alors que la ligne 13 est connue pour être l'une des lignes de métro les plus surchargées, etc. Sans évoquer la circulation déjà saturée de l'A1 aux heures de pointe avec un report des encombrements dans la ville même de Saint-Denis. L'accroissement du tourisme de masse en avion, uniquement visant un consumérisme effréné, avec pour conséquence une inflation de la circulation routière et en particulier des navettes bus entrainera une augmentation de la pollution en particules fines et une aggravation de la santé des habitant.es. Le dossier du projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé en particulier la consultation dite « parallélisée » est incomplet et n'est pas à la hauteur de l'intérêt général concernant la protection des générations futures. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.
561	Contribution	**Des cancers à tout va.... pour le profit d'une poignée**	2026-09-15 08:07:51			Habitant de Beauvais nord, Prouvez-nous que l'activité actuelle de l'aéroport est cohérente avec les engagements de baisses d'émissions de particules fines ??? Comment imaginer qu'elle le soit en augmentant toujours plus les rotations ? Vous allez tuer le beauvaisis. « 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.
562	Contribution	**Une extension contre les riverains et le climat**	2026-09-14 18:36:44			L'extension de l'aéroport de Beauvais est absolument contraire aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. Outre les nuisances pour les riverains et pour la nature sur la zone concernée, elle consiste à mettre de l'argent dans le développement d'un mode de transport polluant produisant des billets à des prix qui n'ont aucun lien avec le réel impact écologique des vols. Il s'agit d'une fuite en avant, une recherche de profit principalement pour les compagnies aériennes car l'impact sur l'activité économique de Beauvais est minime. C'est aussi un choix politique qui va au rebours des décisions à prendre pour que nos enfants et petits enfants puissent espérer vivre dans une monde où les températures seront supportables. C'est un projet contraire au bien commun
563	Contribution	**Avis défavorable au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-15 12:51:56			Je suis habitante de Savignies et je souhaite faire part de mon opposition au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais. Nous sommes déjà fortement impactés par les nuisances sonores liées au trafic aérien. Les avions sont régulièrement audibles lors des phases de décollage, et ce à de nombreuses reprises au cours de la journée. Ces nuisances ont un impact réel sur notre qualité de vie et deviennent particulièrement pesantes lorsqu'elles se répètent quotidiennement. L'augmentation du nombre de vols et du nombre de voyageurs entraînerait nécessairement une augmentation de ces nuisances. Nous craignons donc que l'agrandissement de l'aéroport ne fasse qu'aggraver une situation qui est déjà difficilement acceptable pour les habitants des communes environnantes. Je suis également particulièrement préoccupée par les conséquences environnementales et sanitaires liées à l'augmentation du trafic aérien. Mon conjoint est asthmatique et souffre de crises respiratoires. Il est difficile d'affirmer avec certitude quelle part les polluants atmosphériques liés au trafic aérien peuvent avoir dans l'évolution de son état de santé, mais nous ne pouvons pas exclure que l'exposition répétée à une qualité de l'air dégradée ait pu contribuer à aggraver ses crises. Il a également développé depuis une apnée du sommeil. Cette situation renforce notre inquiétude face à un projet qui conduirait à augmenter encore les émissions et les nuisances liées au trafic aérien. Par ailleurs, les conditions de circulation à Beauvais sont déjà particulièrement difficiles, notamment aux heures de pointe. Augmenter significativement le volume de voyageurs fréquentant l'aéroport signifie également davantage de véhicules, de déplacements et d'embouteillages sur des infrastructures routières qui sont déjà très sollicitées. Les conséquences ne concerneraient donc pas uniquement les riverains directement exposés au bruit des avions, mais l'ensemble des habitants du secteur. Avant d'envisager une augmentation de l'activité de l'aéroport, il me paraît indispensable de prendre pleinement en considération les nuisances déjà subies par les populations locales, les conséquences sur la qualité de l'air, les enjeux de santé publique ainsi que les difficultés de circulation. Pour toutes ces raisons, je suis fermement opposée au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais et demande que les impacts de ce projet sur les habitants et leur environnement soient réellement pris en compte.
564	Contribution	**Contre l'augmentation du trafic aérien de l'aéroport de Tillé**	2026-09-15 12:44:09			Pour la partie biodiversité, tout le monde sait, y compris Bellova qu'elle va être détruite par l'augmentation du trafic de l'aéroport. En effet, Bellova a demandé une exonération pour ne pas faire les études sur la biodiversité locale, puisqu'il savait que les résultats seraient délétères pour le projet d'agrandissement. Quel message envoyons nous aux jeunes générations ? Celui que leur avenir sur cette planète ne pèse pas lourd par rapport aux projets démesurés de quelques-uns. L'augmentation du trafic aérien de l'aéroport de Tillé va participer et accentuer le réchauffement climatique en augmentant les émissions de CO2. En effet, malgré les efforts pour réduire les émissions carbone de l'aérogare, ces derniers ne compenseront pas l'augmentation des émissions des gaz à effets de serre dues à l'augmentation du trafic aérien mais aussi à l'augmentation du nombre de navettes et de voitures individuelles arrivant sur la commune de Tillé pour amener ou reprendre des passagers. Les navettes roulent peut-être au biocarburant mais dans tous les cas, plus elles sont nombreuses, plus elles polluent ! Un retour du trafic aérien sur l'aéroport de Tillé à 32 000 mouvements par an est nécessaire pour éviter de participer à la l'aggravation du réchauffement climatique.
565	Contribution	**Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport.**	2026-09-15 12:38:00			Pourquoi nous obstinons-nous à consommer toujours plus de miles ? À engloutir toujours plus de citernes de kérosène Jet A-1 ? À envoyer dans l'atmosphère toujours plus de dioxyde de carbone ? Les risques liés à la combustion des énergies fossiles sont pourtant connus depuis la fin des années soixante-dix. Déjà à cette époque, les grandes sociétés pétrolières avaient conscience de leur ampleur. Des chercheurs ont montré que 83 % des articles scientifiques et 80 % des courriers confidentiels rédigés entre 1977 et 2014 par les ingénieurs des géants pétroliers américains Exxon et Mobil reconnaissaient l'existence du changement climatique et de ses causes humaines – alors que leurs messages destinés au grand public exprimaient le contraire… « Au rythme actuel de leur combustion, les ressources fossiles provoqueront des effets environnementaux dramatiques avant 2050 », lit-on dans un document de 1979. Quarante ans plus tard, il apparaît clairement en effet que, si l'économie mondiale maintient sa cadence de croissance infernale, fondée sur l'usage des énergies carbonées, le bétonnage des campagnes et la pollution de l'air, des océans et des sols, la Terre connaîtra d'ici à quatre ou cinq générations une extinction massive des formes de vie végétales et animales, ce qui pourrait compromettre la survie de notre propre espèce. Pour ce qui est du seul réchauffement de l'atmosphère, dont le transport aérien est responsable à hauteur de près de 5 %, rien ne semble en mesure d'empêcher le franchissement dès les années deux mille trente du seuil de 2 °C supplémentaires par rapport au climat de l'ère préindustrielle. Ce seuil a été fixé par l'accord de Paris de 2015, premier accord universel de lutte contre le changement climatique, mais la décision n'a pas été suivie d'effet tangible. La trajectoire reste conforme au pire scénario d'émissions modélisé par les chercheurs. Les rejets ont progressé en moyenne de 1,5 % par an au cours de la dernière décennie8 pour atteindre des records historiques en 2018 et 2019, avec 37 milliards de tonnes d'équivalent CO2 de rejets par an. Depuis l'an 2000, les émissions mondiales de CO2 ont progressé de près de 55 %. On s'achemine donc vers un réchauffement de l'ordre de 3,2 °C d'ici à la fin du siècle. Déjà, les régions polaires, mais aussi nos propres régions tempérées, connaissent des températures jamais observées jusqu'alors, entraînant une fonte anormale des glaciers et la mort progressive d'espèces animales, comme les manchots de l'Antarctique. Le compte n'y est vraiment pas. En plus du dérèglement climatique, les pollutions atmosphériques sont aussi responsables de la mort des océans. L'océan éponge en effet plus d'un quart du dioxyde de carbone (CO2) produit par les humains, ce qui a le mérite d'amortir l'accroissement de ce CO2 dans l'atmosphère. Mais cet effet « pompe à carbone » a un prix : il modifie le cycle des carbonates marins et entraîne une acidification de l'eau de mer à un rythme sans précédent. Cette acidification a une influence néfaste sur de nombreuses espèces marines (mollusques, coraux, étoiles de mer, oursins, concombres de mer…), en altérant leurs fonctions physiologiques et en réduisant leur capacité de survie, diminuant de ce fait la biodiversité marine. Les poissons voient leurs comportements perturbés. Mais ce sont surtout les récifs coralliens qui sont visés, alors qu'ils constituent un habitat essentiel pour 25 % de la vie océanique, et qu'ils sont déjà gravement affectés par le réchauffement climatique. Entre 1970 et 2010, la surface des zones mortes des océans est passée de 3 % à 8 %. Et la tendance va en s'accélérant.

566	Contribution	**Nuisances des particules fines**	2026-09-15 12:29:28			Le projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé a pour objectif d'améliorer l'accueil des passagers en augmentant la capacité de stationnement pour le personnel et les passagers tout en rééquilibrant la circulation autour de l'aéroport afin de diminuer les nuisances pour les habitants de Tillé. Trois aires sont définies à fin d'en évaluer les impacts : une aire élargie, région et communes avoisinantes, une aire rapprochée d'environ cinq kilomètres et une aire immédiate, emprise même de l'aéroport. La consultation dite « parallélisée » de trois mois s'adresse aux les seuls résidents de ce périmètre. Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne. Pourquoi ? D'abord parce que cette réduction de périmètre est contradictoire avec les enjeux réels de ce projet qui de fait concernent l'ensemble de la population en comparaison des trajectoires des avions qui survolent bien au-delà de l'aire élargie mais également des conséquences de la pollution générée par la circulation routière. L'axe 3 des objectifs est d'encourager les mobilités routières tant pour les salariés que les voyageurs avec l'utilisation des navettes roulant au biocarburant de transport public et l'électrification des véhicules de service. Cet encouragement s'accompagnant d'une nouvelle organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus et un réaménagement des parkings. Aujourd'hui, ce 10ème aéroport français permet à 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements de voyager. L'objectif serait de porter ces chiffres à 45 000 mouvements entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033). Soit plus de 21% d'augmentation de passagers. Toutes les études démontrent aujourd'hui que l'émission des particules ultra fines (PM2,5 & PM0,1), liées respectivement à la combustion dans les moteurs, à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que les voies des circulations, est aussi, voire plus dangereuse pour la santé car pénétrant plus facilement dans les organismes. Alors même que le principal mode de transport se fait par navette (39%) avec une grande satisfaction de la part des usagers (91%) par la facilité d'accès (48%), aucune prospective sur un accroissement du nombre de navettes et donc l'impact sur l'émission des particules fines n'est réalisé. Peut-être est-ce dû à la faiblesse du nombre de personnes interrogées pour l'étude D'IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLÉ : 2 114 soit 0,032%. Cette non-étude vient en contradiction avec la volonté de maintenir la satisfaction soulignée par l'enquête, et l'encouragement pour ce mode de déplacement. Par ailleurs, l'enquête passagers précise que les villes de résidence habituelles des passagers concernent 30,2 % en Île-de-France. Les navettes bus depuis l'aéroport de Beauvais jusqu'à Paris (Porte Maillot et La Villette), d'après le site de réservation de ces navettes passent par Saint-Denis Université. Lors de l'étude du dossier du Plan des Mobilités de Plaine Commune, l'arrivée de ces navettes à Saint-Denis université, gare routière des bus RATP pour le nord-est du département, a été dénoncée : stationnement des navettes, moteur allumé, en lieu et place des bus RATP, touristes ou résidents « déversés » par dizaines à la station de métro, faisant la queue devant les guichets pour prendre leur ticket de transport, rames de métro surchargées dès le départ, etc. Sans évoquer la circulation déjà saturée de l'A1 aux heures de pointe avec un report des encombrements dans la ville de Saint-Denis. L'accroissement du tourisme de masse en avion, uniquement visant un consumérisme effréné, avec pour conséquence une inflation de la circulation routière et en particulier des navettes bus entrainera une augmentation de la pollution en particules fines et une aggravation de la santé des habitant.es. Le dossier du projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé en particulier la consultation dite « parallélisée » est incomplet et n'est pas à la hauteur de l'intérêt général concernant la protection des générations futures. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.
567	Contribution	**Contre l'augmentation des vols**	2026-09-15 12:06:20			En France, la moitié des déplacements en avion (50 %) est monopolisée par les 2 % de Français les plus riches. Tandis que, à l'échelle mondiale, les pratiques sont encore plus concentrées : 95 % des habitants de la planète n'ont jamais pris l'avion et seulement 2 à 3 % de la population mondiale effectuent des vols internationaux tous les ans
568	Contribution	**Les communes pour un plafonnement de l'aéroport**	2026-09-15 11:58:27			Contribution du 14 septembre 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, En 2023, un grand nombre de communes affectées directement par l'activité de l'aéroport on adopté des délibérations dont la plupart demandent un plafonnement de l'activité de l'aéroport à 32000 mouvements. Nous avons les délibérations des communes d'Abbecourt, Fouquenies, Hodenc l'Evêque, la Rue Saint-Pierre, Le Mont-Saint-Adrien, Montreuil sur Thérain, Rochy Condé, Sainte-Geneviève , Savignies, Thury-sous-Clermont, Bailleul sur Thérain, Bonlier, le Fay-Saint-Quentin, Fouquerolles, Guignecourt, Haudivillers, Hermes, Laversines, Milly-sur-Thérain, Saint-Germain-la Poterie, Therdonne, Tillé, Troissereux, Velennes, Verderel, Warluis. Ne pouvant joindre les délibérations à cette contribution, je vous les adresse par email. Les communes et leurs conseils municipaux n'étant pas des girouettes, ces motions sont toujours valables et nous notons que l'agrandissement de l'aéroport est incompatible avec les souhaits des communes exprimés dans ces délibérations. Pour ces raisons, je renouvelle mon opposition au projet soumis à consultation publique. Avec mes salutations distinguées, Dominique Lazarski
568	Réponse		2026-09-15 11:56:38	CE		Bonjour Madame LAZARSKI Je vous remercie pour cette contribution avec les copies des avis de différentes communes émis en 2023. La publication de ces avis (en pièce jointe à votre contribution reçue par mail) par votre intermédiaire pose un problème de validité vis à vis de ces communes. Rien ne prouve qu'elles n'auraient pas souhaité modifier leurs avis datant de 2023. A titre d'exemple, nous avons reçu des avis des communes de Tillé, Troissereux et Saint Germain la Poterie, différents de leurs avis adoptés en 2023. Je vous propose de me fournir une déclaration des communes concernées (ayant émis ces avis en 2023) confirmant les termes de leurs avis de 2023 et demandant leur publication. Ces déclarations pourraient être publiées directement sur le site de la consultation sous forme de contributions. Enfin, un dernier point justifiant d'autant plus une demande d' une déclaration d'intention d'une nouvelle publication de ces délibérations de 2023, aux communes concernées. Il s'agit du fait que plusieurs conseils municipaux ont été renouvelés (en partie ou en totalité) à l'occasion des élections municipales de 2025. Ceci interroge donc à plus forte raisons sur les intentions des communes de publier ces délibérations de 2023 dans le cadre de cette consultation de 2026
569	Contribution	**Opposée au projet d'aggrandissement et à l'augmentation du nombre de vol.**	2026-09-15 11:48:19			J'habite Saint-Paul à l'ouest de Beauvais. Depuis quelques années, de nombreux avions ne respectent plus la trajectoire de moindre bruit qui est imposée pour minimiser les nuisances sonores. Les avions décollant vers le nord-ouest « coupent » rapidement vers le sud et passent souvent au-dessus du village, causant des nuisances sonores. Sur ce sujet, il a déjà été répondu que les pilotes obéissaient aux consignes des « aiguilleurs du ciel ». Donc il s'agirait de raisons de sécurité. Si déjà actuellement alors que le développement maximum de l'aéroport n'est pas atteint, cette trajectoire de moindre bruit réglementaire ne peut plus être respectée, on est en droit d'être très inquiet pour les années à venir en ce qui concerne les nuisances sonores. Je rappelle que le bruit affecte la santé tout comme la pollution engendrée par les gaz brulés des moteurs. Pour le second point j'interpelle les membres du SMABT, à savoir la région Hauts-deFrance, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, qui sont les propriétaires de l'aéroport et qui ont une responsabilité politique dans ce dossier. Nous avons vécu l'été le plus chaud jamais enregistré, des incendies hors normes ont ravagés notre pays. La sécheresse à causer des dégâts énormes sur la faune et la flore. Hormis l'aspect écologique, on s'épouvante déjà du bilan financier de cette catastrophe. En face d'un tel désastre, pensez-vous que ce projet d'agrandissement du site et de croissance des vols est encore sa place ? Promouvoir l'émission de CO2 est-il bien raisonnable à l'heure actuelle ? Personnellement je pense que ce type d'investissement est désormais obsolète et dangereux.
570	Contribution	**Avis défavorable**	2026-09-15 11:41:36			Donc en 2026 on continue de bousiller la vie des habitants pour l'intérêt de quelques-uns. Personnellement concernée par des nuisances sonores je suis effarée par ce projet et l'impact que cet aéroport a déjà sur les riverains. D'autre part la planète va droit dans le mur et nous ne trouvons toujours pas le courage de stopper ce type de projet ? Mis bouts à bouts toutes ces initiatives sont désastreuses, si nous ne sommes pas capables de prendre les décisions qui s'imposent maintenant, quand le ferons-nous ? Une pensée pour les hérissons, ils se consoleront de leur sacrifice en lisant leur nom dans les Annexes. Et tant pis si l'espèce s'effondre...
571	Contribution	**Un projet à l'encontre du bon sens**	2026-09-15 11:36:39			Après un été caniculaire, on ne peut plus nier la réalité du changement climatique. Ce projet d'augmentation du trafic est donc un non-sens, en plus d'aller à l'encontre de l'Accord de Paris qui a été une fierté nationale. Respectons- le ! En tant que riverains, nous subissons déjà bien assez la pollution (film noir sur les vitres), les odeurs régulières de kérosène, les nuisances sonores quotidiennes, l'émergence des parkings, la hausse du trafic routier et les incivilités qui vont avec. Les communes alentours en souffre, et nous n'avons RIEN a y gagner.
572	Contribution	**Ça devient un enfer!**	2026-09-15 11:33:01			J'habite le mont saint Adrien, je suis réveillé dès 6h 00 du matin, j'arrive crevé au travail. Ras le bol des avions. Je suis totalement contre l'augmentation du trafic .
573	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-15 11:28:44			Résidente de Beauvais et de St Germain la Poterie, je suis très vivement opposée au projet d'agrandissement de l'aéroport. Cependant, je ne suis pas opposée à sa modernisation pour améliorer les conditions de travail des personnels et de l'accueil des voyageurs. (personnels qui pour la plupart risquent de ne pas avoir la garantie de leur travail à cause de l'automisation inévitable) Mon opposition repose sur plusieurs points fondamentaux. Incompatibilité avec les engagements climatiques et la réduction de gaz à effet de serre. La capacité de résilience du Beauvaisis des émissions de CO2 est déjà très largement dépassée (10 fois plus que le plan climat énergie territorial, le PCAET, voté en 2020) Il va de soi qu'après un été caniculaire comme nous venons de vivre et qui va s'intensifier, ce projet d'extension est complètement caduque. De plus, il est fort probable que le tourisme de masse perde en intensité (chaleurs, économie morose, consommation ralentie…) Impact local et biodiversité. Ce projet aura un impact minime sur les retombées économiques du Beauvaisis, la région n'est pas très touristique et attirante pour les étrangers. Beauvais deviendra une ville transit. La biodiversité risque d'être fort menacée par toutes les conséquences nuisibles (bruits, extension des infrastructures routières, lâchers de kérosène etc …) Insuffisance de la concertation. Ce grand projet dit régional n'a été relayé par aucun média régional ou local, les habitants concernés par tout le zonage des vols ont été très insuffisamment voire non informés , les dates de l'enquête publique en pleine période estivale ne donnent pas un accès suffisant aux informations de ce projet aberrant et déraisonnable. De plus, les études d'impact environnemental prévues par Bellova définissent une zone très circonscrite autour de Beauvais alors que sont menacées et concernées de nombreuses autres communes bien au delà des quelques kilomètres périphériques autour de Beauvais (Pourquoi par exemple les communes de Clermont, très impactées ne sont pas concernées dans les études ?) Opacité des décisions. Le SMABT va confier la gestion du projet à des operateurs privés et internationaux, le groupe Bellova. Ce projet a pour ambition essentiellement de faire du business aux dépens de la région et de ses habitants. Dans le projet, rien ne garantit une extension encore plus importante vers l'international outre-Atlantique quand le taxiway sera construit (projet remis à plus tard mais non abandonné), de même, les hangars construits à proximité de l'aeroport sont bien évidemment dans un projet de fret ! Le palier prévu de 45000 vols par an, c'est bien un palier et non un plafond ! Bellova a écrit un projet flou et surtout modulable afin de permettre un développement uniquement profitable aux investisseurs qui n'ont que faire de la région (sur les 14, 15 élus qui ont approuvé ce projet accablant, combien résident dans la région concernée par les différentes nuisances ?) Il y a deux phases de projets, la première estimée à 180 millions d'euros, phase soumise à la consultation du public et une seconde phase, plus opaque de 260 millions d'euros, Bellova et le SMABT ne communiquent rien dessus. Tout cela pour un projet de 45000 vols par an alors que nous en sommes déjà à 39000 en 2026 !!! Soit presque 7 millions de voyageurs ! Nous sommes bien dans un système opaque et flou qui arrange quelques élus et surtout des investisseurs qui ne freineront pas leurs ambitions mercantiles. Encore une fois, la modernisation est nécessaire mais nous devons en rester là ! Cet aéroport nous offre déjà de belles possibilités de voyager, restons en là ! Ce projet n'a plus aucun sens dès lors que nous savons tous maintenant, y compris les décideurs , que le climat se dérègle à une vitesse dangereuse et vertigineuse vers un futur totalement inquiétant . Soyons intelligents ! Je vous remercie de l'attention que vous prêterez à mes arguments.
574	Contribution	**Un projet à contre courant ...**	2026-09-15 11:09:24			Voilà un projet fort peu en adéquation avec tous les objectifs que nous devrions respecter en tant que citoyens respectueux de notre environnement. Non content de contribuer de manière significative aux émissions de CO2, l'aviation a un impact "hors CO2" non négligeable avec l'émission de trainée de condensation qui ont un impact globalement réchauffant sur le climat (de 3.5 à 5 % du réchauffement anthropique) (source: GIEC, Carbone4,...). En outre, les solutions proposées dans le dossier soumis à l'enquête s'appuie majoritairement sur l'utilisation de SAF dans le futur traffic aérien et ce sans tenir compte des capacités très limité de production dudit carburant. Par conséquent je suis très largement contre ce projet d'extension.
575	Contribution	**Non à l'agrandissement de l'aéroport**	2026-09-15 11:06:03			Je suis habitante de Saint Léger en Bray depuis 2016, il y a encore quelques années jamais nous aurions pensé être dérangé par les avions. Aujourd'hui, ça a changé. ils passent au dessus du village et même le soir ou tôt le matin. Je ne souhaite pas que notre choix de vie à la campagne au calme soit remis en question.Votre projet de doublement de l'aéroport sacrifie le Beauvaisis au nom de potentielles retombées économiques qui ne seront jamais à la hauteur des nuisances engendrées pour tous les habitants. L'Oise est le poumon vert de l'Ile de France et vous venez le détruire.
576	Contribution	**Quel avenir sommes-nous en train de construire ?**	2026-09-15 11:00:42			Nous sommes riverains de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Derrière les cartes, les courbes, les moyennes et les projections de cette étude d'impact, il y a nos vies, nos familles, notre sommeil, notre santé et l'environnement dans lequel nous vivons. Nous subissons déjà quotidiennement les nuisances sonores et la pollution liées à l'activité aéroportuaire. Nous savons donc très concrètement ce que signifie l'augmentation du trafic aérien. Dans le contexte climatique que nous connaissons désormais, nous considérons que vouloir augmenter encore la capacité de cet aéroport est un choix profondément anachronique. Les canicules, sécheresses, incendies, atteintes aux écosystèmes et records de température ne sont plus des hypothèses pour 2050 : ils font désormais partie de notre présent. Les scientifiques nous demandent de réduire rapidement nos émissions. La France s'est engagée vers la neutralité carbone en 2050. Et pourtant, ici, on nous propose d'organiser la croissance du trafic aérien pour les prochaines décennies. Le plus frappant est que l'étude d'impact elle-même ne masque pas cette contradiction : le scénario avec projet conduit à une augmentation d'environ 20 à 21 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien par rapport au scénario sans projet sur la période étudiée, y compris en intégrant les hypothèses favorables relatives aux carburants aéronautiques durables. Installer des panneaux photovoltaïques, électrifier les véhicules au sol ou construire des bâtiments plus performants sont des mesures souhaitables. Mais elles ne doivent pas servir de caution environnementale à une augmentation du trafic aérien. L'essentiel des émissions est ailleurs : dans les avions supplémentaires que cette augmentation de capacité permettra de faire voler. On nous oppose alors l'emploi, l'attractivité et les retombées économiques. Nous refusons ce chantage qui consiste à laisser entendre qu'il faudrait choisir entre l'emploi et notre santé, entre l'économie et notre environnement. L'économie doit être au service des êtres humains, et non l'inverse. Un emploi est précieux. Mais cela ne peut justifier n'importe quel modèle de développement, surtout lorsque les bénéfices économiques et les nuisances ne sont pas supportés par les mêmes personnes. Quelle part des millions de voyageurs supplémentaires bénéficiera réellement au Beauvaisis ? Combien séjourneront à Beauvais, quand la vocation même de « Paris-Beauvais » est d'acheminer massivement ses passagers vers la capitale ? Et surtout, quelle valeur attribue-t-on au sommeil d'un enfant, à la santé des habitants, au calme d'un village, à la biodiversité ou à un environnement encore vivable dans trente ans ? Ces éléments n'apparaissent pas dans une colonne « chiffre d'affaires ». Nous sommes également très préoccupés par la pression supplémentaire exercée sur une faune et une flore déjà fragilisées par le changement climatique. Le dossier lui-même identifie des enjeux importants concernant plusieurs espèces protégées. Là encore, il est difficile de comprendre comment l'artificialisation et l'intensification de l'activité peuvent être présentées comme une trajectoire raisonnable à l'heure où l'effondrement de la biodiversité impose exactement l'inverse. Il existe enfin quelque chose de profondément dérangeant dans la manière dont ce projet est présenté : chaque impact semble pouvoir être rendu acceptable par un indicateur, une moyenne, une mesure compensatoire ou une technologie future. Les avions seront moins bruyants, les carburants seront plus durables, les véhicules seront plus propres, les bâtiments moins énergivores. Mais au bout du raisonnement demeure une réalité extrêmement simple : le projet vise à accueillir davantage de passagers et davantage d'activité aérienne qu'en son absence. Nous ne contestons pas la nécessité de moderniser ce qui doit l'être, d'améliorer les conditions d'accueil, de mieux organiser les accès ou de réduire les nuisances existantes. Nous contestons le fait que cette modernisation soit indissociablement liée à une logique de croissance de capacité et demandons un plafond à 32 000 mouvements par an. La Charte de l'environnement rappelle que chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Elle affirme également que les choix répondant aux besoins du présent ne doivent pas compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs. Ces principes devraient être au cœur de cette décision. Nous demandons donc que soit sérieusement étudiée une alternative : moderniser l'aéroport sans organiser la croissance de son trafic, en donnant la priorité à la réduction effective des nuisances, à la santé des riverains, à la biodiversité et au respect de nos engagements climatiques. Car la question qui nous est posée dépasse largement l'avenir de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Elle est celle-ci : alors que nous savons désormais ce que le dérèglement climatique signifie et ce qu'il exige de nous, voulons-nous réellement continuer à construire aujourd'hui les infrastructures de la croissance carbonée de demain ? Nous pensons que la responsabilité envers ceux qui vivent ici aujourd'hui, et envers ceux qui y vivront demain, impose de répondre non.

577	Contribution	**Plan d'exposition au bruit obsolète**	2026-09-15 10:51:59		20260914_222629-re-station-de-mesures-de-bruit-https-wwwmailocomp df.pdf	Il y a plus d'un an, suite à la consultation publique engagée par Bellova, notre association avait demandé à ce qu'il y ait des mesures de bruit dans notre quartier, quartier Marissel situé à Beauvais. Après plusieurs échanges avec Bellova (voir fichier joint), nous attendons toujours... Or, le plan d'exposition au bruit en vigueur aujourd'hui est obsolète : le nombre de mouvements aériens à long terme défini en 2012 est déjà dépassé... Et nous ne sommes pas dupes : cette modernisation va de facto s'accompagner encore d'une augmentation du trafic aérien sur l'aéroport Beauvais-Tillé. Nous ne pouvons accepter que notre quartier, donc notre qualité de vie, soit affecté plus encore par les nuisances qu'engendre l'aéroport tout proche. Le plan d'exposition au bruit, qui aurait pu être révisé, aurait pu mettre en évidence que certaines écoles beauvaisiennes sont impactées par le bruit des avions atterrissant et décollant de l'aéroport de Beauvais -Tillé. Par ailleurs, en plus de la gêne sonore, la pollution atmosphérique est également amplifiée par le nombre d'automobilistes se rendant à l'aéroport via l'autoroute ou la deux voies en limite de ville.
578	Contribution	**Développement anachronique**	2026-09-15 09:39:16			Le projet de développement de l'aéroport n'est pas en ligne avec les accords de Paris sur le climat. En effet il est prévu de doubler quasiment le trafic d'ici 2030 alors que seulement 10% de la population mondiale prend l'avion et ce secteur représente déjà plus de 3% des émissions de GES. Augmenter encore le trafic va contribuer à encore accélérer le réchauffement climatique et les événements extrêmes. Il n'y aura pas de baisse du trafic équivalente à CDG puisque le marché n'est pas le même. L'étude d'impact porte sur les scope 1 et 2.Or le scope 3 représente la majeure partie des émissions. La certification ISO50001 n'aura qu'un effet dans la DDAE, rien de tangible en réalité. Étant sur la trace des avions atterrissant par vent d'ouest, nous en avons assez des nuisances sonores, les avions volent de plus en plus bas. Il devient impossible de profiter d'un moment agréable en extérieur. L'augmentation du trafic va accroître cela et affecter la valeur des biens immobiliers. L'augmentation de l'emploi promise n'est même pas pérenne puisque l'opérateur cherche toujours à automatiser un maximum de tâches comme les contrôles ou le chargement des bagages ou le nettoyage. Ensuite, le projet de développement ne répond pas à l'esprit zéro artificialisantion nette. Trop de terres vont être bitumées alors qu'il existe une 3ème dimension au delà de la longueur et la largeur. Des parkings à étage comme dans bon nombre d'aéroports auraient tous leur sens. Le maître d'œuvre profite juste du foncier pas assez cher. Enfin, ce projet n'est pas intégré puisqu'il repose toujours sur le tout Bagnole.Oùsont les connexions ferroviaires vers Paris, Amiens et Lille? Cela n'est pas pris en compte dans l'étude d'impact.
579	Contribution	**Aucune compensation carbone alors que l'impact résiduel est massif**	2026-09-15 09:26:45			C'est la faille la plus frappante du dossier. Le projet ne vise pas seulement à moderniser l'existant : il autorise une croissance du trafic de 39 500 à 45 000 mouvements commerciaux annuels, avec une fréquentation passant de 6,5 à plus de 9 millions de passagers. L'Autorité Environnementale (AE) a chiffré l'impact carbone direct de cette croissance : la hausse du trafic aérien par rapport au scénario sans projet entraîne une augmentation des émissions cumulées 2030-2080 comprise entre 4,4 et 6,9 $MtCO_2e$ (de surcroit en intégrant une hypothèse d'utilisation très élevée et assez ambitieuse de carburants durables). Pire, le dossier a volontairement exclu de son calcul les traînées de condensation, alors que l'AE l'avait explicitement demandé en cadrage préalable. Or, sur la base des ratios de l'ADEME, l'intégration des traînées de condensation porterait ces émissions résiduelles entre 7,9 et 12,6 $MtCO_2e$ — soit potentiellement le double du chiffre présenté au public. Face à cet impact "résiduel majeur" (le terme est de l'AE elle-même), le dossier ne propose aucune mesure de compensation carbone. L'Autorité environnementale le relève sans détour en recommandant de compléter le bilan des émissions de GES, notamment en prenant en compte les traînées de condensation, et de proposer des mesures de compensation des émissions de GES — une recommandation qui, en creux, confirme qu'aucune n'existe à ce stade. C'est une lacune structurelle : la démarche ERC repose sur l'idée qu'un impact résiduel doit être compensé ; ici, l'impact le plus lourd du projet (climatique) ne l'est tout simplement pas. De surcroit, dans les mémoires en réponse de Bellova (publiés le 14 août pour l'avis de l'AE, et les 4-7 septembre pour l'avis du CNPN), l'exploitant ne répond pas à ces observations. Sur les traînées de condensation, Bellova refuse purement et simplement de les intégrer au calcul, invoquant l'incertitude scientifique du sujet, l'absence de méthodologie validée, et une note de l'ADEME selon laquelle ces émissions ne sont pas obligatoires dans les bilans réglementaires. L'argument scientifique parait fallacieux, les études scientifiques sur le sujet s'accordant toute sur l'existence d'un impact significatif des trainées de condensation, le débat portant seulement sur le niveau de l'impact. De très nombreuses sérieuses documentent ce sujet : rapports du GIEC dès 1999, étude de l'ADEME en 2025, « The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018 » de Lee et al., les données récentes de Copernicus (2024) : L'article « Global aviation contrail climate effects from 2019 to 2021 » publié dans Atmospheric Chemistry and Physics Sur la compensation elle-même, la réponse est en réalité un déplacement du problème plutôt qu'une solution : Bellova annonce un achat de crédits carbone, mais celui-ci vise à compenser les émissions directes de l'aéroport (scope 1 et 2 : chauffage, électricité, véhicules de piste), c'est-à-dire une fraction résiduelle. Or l'impact que l'Ae qualifiait de "résiduel majeur" est celui du trafic aérien lui-même, qui représente 96 à 97 % du bilan carbone total du projet, de l'ordre de 21 à 40 MtCO2e cumulées à horizon 2080 selon les scénarios de carburants durables. Aucune mesure de compensation n'est proposée pour cette part-là — seulement des leviers de réduction (SAF, projet de méthanol-vers-SAF avec la société ENERGO, encore au stade d'intentions industrielles non opérationnelles). Le cœur de la recommandation de l'AE (compenser un impact résiduel massif) reste donc sans réponse.
580	Contribution	**Suite de la consultation publique... une enquête publique !**	2026-09-15 09:15:46		20260914_223603-contribution-consultation-bellovadocx.docx	Un an après une consultation publique, Bellova poursuit son projet ... et voici donc l'enquête publique obligatoire. Mais toujours pas de plan d'exposition au bruit actualisé présenté ... cela aurait pu mettre en évidence le nombre de vols en plus voulu par Bellova... Alors comment les citoyens peuvent-ils répondre à cette enquête sans avoir les éléments clés en main ? Mais surtout comment une autorisation pourrait-elle être donnée sans un document tel que le plan d'exposition au bruit actualisé ?
581	Contribution	**CONTRE l'extension**	2026-09-15 09:11:59			Je suis totalement opposé à l'extension de l'aéroport de Beauvais. Un référendum local devrait être obligatoire sur ces sujets, les habitants doivent être entendus !!!
582	Contribution	**Contre le projet d'extension de l'aéroport !**	2026-09-15 09:08:08			Je suis opposé à l'extension ! Les nuisances sonores, les nombreux vols, la pollution et le climat ... beaucoup trop d'avions survolent le ciel du Beauvaisis et les nombreux villages alentours sont fortement impactés ce qui nuit à la qualité de vie de ses habitants.
583	Contribution	**Aucune retombée pour le centre de beauvais**	2026-09-15 09:05:12			Commerçant à Beauvais dans le centre de puis 5 ans, j'ai eu seulement 3 touristes qui ont fréquentés mon établissement en 5 ans !! L'aeroport ne fait pas vivre l'économie locale , c'est même pire il empêche les beauvaisiens de se garer en squattant les parkings gratuits autour du centre !!
584	Contribution	**Habitants sacrifiés pour les actionnaires de bellova**	2026-09-15 09:00:51			je suis du Mont Saint Adrien, ma vie est devenu un enfer, du bruit, du bruit ... dés 6 h du matin. Que veulent les élus ?? nous faire partir de nos villages ! STOP à l'augmentation du trafic !!!!!!
585	Contribution	**Ca fait 15 ans qu'on nous ment !!**	2026-09-15 08:58:12			Ca fait 15 ans que les élus nous mènent en bateau ! A chaque augmentation du trafic, ils nous disent : promis c'est la dernière fois puis ils recommencent Augmentation de 64 % du trafic en 5 ans. Mainteant c'est stop !!!! trop de bruits , trop de pollution .
586	Contribution	**Une consultation publique qui n'annonce pas clairement l'objectif de Bellova**	2026-09-15 08:54:28			Cette consultation publique fait suite au dépôt d'un permis de construire déposé par la société Bellova. L'objectif affiché est une modernisation de l'aérogare et des infrastructures de l'aéroport. Sans jamais annoncer clairement combien de vols en plus sont envisagés par la construction d'un taxiway. La société Bellova semble se préoccuper du confort des voyageurs ... sans évoquer réellement le gain financier envisagé par l'investissement de ses travaux pour AUGMENTER le trafic aérien. En tant que citoyenne soucieuse de l'avenir de mes enfants, je suis bien évidemment CONTRE l'augmentation de la pollution en corrélation avec l'augmentation du trafic de l'aéroport. Bellova affiche pourtant dans ces objectifs "Établir un plan de résilience au changement climatique" -> donc, une "modernisation" à revoir complètement pour être cohérent, puisque si l'aéroport arrive à saturation, c'est qu'il faut diminuer le nombre de passagers, et donc le nombre de vols.
587	Contribution	**Opposition au projet d'extension**	2026-09-15 08:50:14			Je soumets cette contribution pour exprimer mon refus de l'extension de l'aéroport. Tout d'abord, je travaille dans des locaux situés à Tillé, et je subis quotidiennement les nuisances engendrées par la circulation des avions en phase décollage et atterrissage. Le bruit est incessant, même fenêtres fermées, et je ne parle pas de la période estivale où ouvrir les fenêtres pour aérer la pièce et la rafraîchir est impossible. Comment imaginer une augmentation du trafic dans ces conditions ? Qu'en sera-t-il demain ? Comment le projet d'extension prend-il en compte : - l'évolution du bruit réel ressentie par les riverains ? - l'évolution de la situation aux heures de pointe ? - les effets cumulés avec l'augmentation attendue des rotations ? - Et enfin, quelles garanties sur les vols matinaux et tardifs ? Les indicateurs techniques mis en avant dans le dossier ne reflètent pas la gêne effectivement vécue par les populations vivant ou travaillant à proximité. D'autre part, la dimension sanitaire liée aux particules fines, d'oxydes d'azote et d'autres polluants atmosphériques est insuffisamment prise en compte dans le dossier. Pourtant l'augmentation potentielle des vols, du trafic routier associé et des opérations aéroportuaires va nécessairement conduire à une hausse de ces émissions. Le dossier ne démontre pas clairement que ces impacts resteront sans conséquence significative pour les populations riveraines. Une expertise sanitaire indépendante semblerait nécessaire. Enfin, le Code de l'environnement impose d'examiner sérieusement les solutions alternatives. Or le dossier ne me suffisamment détaillé sur des scénarios différents : - une modernisation des infrastructures actuelles, sans augmentation de capacité ; - une optimisation de l'existant ; - le plafonnement strict des mouvements ; - la réduction progressive des nuisances ; - une meilleure articulation avec les modes de transport ferroviaires. L'argumentation semble construite autour du postulat que la croissance du trafic est inévitable, sans démonstration suffisante. Je demande donc que soient produites les études complémentaires indépendantes démontrant sa compatibilité avec les objectifs climatiques, environnementaux et sanitaires du territoire. Le projet présenté comme une « modernisation » apparaît en réalité comme un vecteur de croissance du trafic aérien dont les conséquences à long terme pour les habitants du Beauvaisis sont insuffisamment évaluées.
588	Contribution	**Non à cette extension !**	2026-09-15 08:38:25			Monsieur le Commissaire enquêteur, bonjour, Est-ce que ce projet n'aurait pas pu s'appuyer sur d'autres sources pour voir le jour ? Est ce que les élus du Beauvaisis ont lu d'autres sources que le projet d'extension pour se positionner ? notamment, par exemple, d'autres travaux réalisés avec des professionnels du secteur aéronautique... 1. D'abord, lorsque l'on s'intéresse aux travaux du Shift Project sur l'avenir de l'aviation, référence française sur la décarbonation de l'économie, une évidence saute aux yeux : le dossier de Bellova repose sur une hypothèse de croissance durable du trafic aérien. Or cette hypothèse est directement remise en question par les travaux du Shift Project. Dans son rapport« Pouvoir voler en 2050 : quelle aviation dans un monde contraint ? », le Shift Project conclut que le respect des objectifs climatiques impose de combiner les progrès technologiques avec une maîtrise, voire une réduction, de la croissance du trafic aérien. Le rapport souligne qu'il ne sera pas possible de compter uniquement sur les gains d'efficacité des avions ou sur les futurs carburants alternatifs pour respecter les engagements climatiques internationaux. Et en l'occurrence, une extension capacitaire comme celle envisagée à Beauvais (qui augmentera le nombre de vols et de passagers) apparaît en contradiction avec la nécessité de modération de la demande aérienne. 2. Ensuite, concernant les engagements de décarbonation et d'amélioration environnementale de Bellova, un peu de recul s'impose : Le rapport le plus récent du Shift Project, réalisé avec Aéro Décarbo, conclut que les carburants durables d'aviation (SAF) ne seront pas disponibles en quantité suffisante pour permettre à l'aviation de poursuivre sa croissance tout en respectant l'Accord de Paris (limites de disponibilité de la biomasse durable, besoins considérables en électricité bas carbone pour produire les carburants de synthèse, impossibilité de remplacer rapidement le kérosène fossile à grande échelle). Les auteurs concluent explicitement que les émissions du secteur ne pourront pas diminuer suffisamment si le trafic continue d'augmenter. Dès lors, le dossier Bellova devrait démontrer la compatibilité du projet avec un scénario de sobriété du trafic, ce qu'il ne fait pas. 3. De plus, que penser du risque d'investissement de plusieurs centaines de millions d'euros sur ce projet d'extension, dans un contexte où les politiques climatiques européennes se renforcent continuellement ? Les travaux du Shift Project sont clairs et alertent sur le risque de surinvestir aujourd'hui dans des infrastructures pensées pour une croissance du trafic qui pourrait ne jamais se matérialiser durablement en raison des contraintes climatiques (et suite à l'été que nous venons de vivre, il est plus que temps d'y songer…), de la hausse tendancielle du coût du carbone, du renchérissement des carburants, de la raréfaction progressive des ressources énergétiques fossiles. Le dossier ne comporte pas d'analyse suffisamment approfondie de ce risque économique de long terme. 4. Enfin, quel dommage, alors que le Shift Projet propose tant d'alternatives ou solutions de substitution, qu'elles n'aient pas été étudiées par les élus et intégrées par le projet de Bellova ! Des leviers de sobriété sont détaillés dans les différents rapports, permettant de répondre aux besoins de mobilité sans accroître les infrastructures aéroportuaires notamment : - Prioriser les alternatives ferroviaires en supprimant /limitant les liaisons aériennes lorsqu'une alternative ferroviaire performante existe en moins de 4 h 30 ; - Réduire la demande plutôt qu'augmenter l'offre : le Shift préconise d'agir sur la demande de transport aérien avant de développer massivement les infrastructures. À Beauvais, la logique paraît inverse : l'augmentation de capacité est présentée comme une réponse naturelle à l'augmentation du trafic, sans examen approfondi des moyens de maîtriser cette croissance. - Moratoire sur les nouvelles capacités aéroportuaires : les propositions du Shift Project mentionnent explicitement la nécessité d'encadrer les développements d'infrastructures susceptibles de favoriser une croissance du trafic incompatible avec les objectifs climatiques. Le projet de Beauvais aurait dû être évalué à l'aune de cette recommandation. Il est encore temps que nos élus du Beauvaisis s'intéressent aux travaux du Shift Project, et constatent qu'ils démontrent qu'aucun scénario crédible de décarbonation de l'aviation ne permet aujourd'hui de concilier la poursuite de la croissance du trafic aérien avec les objectifs climatiques européens et français. Dans ce contexte, l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé apparaît comme un projet fondé sur des hypothèses de croissance incompatibles avec les trajectoires de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le dossier présenté par Bellova ne démontre ni la nécessité du projet au regard des objectifs climatiques, ni l'absence d'alternatives fondées sur la sobriété, l'optimisation des infrastructures existantes et le développement des solutions ferroviaires. Pour ces raisons, en tant que citoyenne, je m'oppose fermement à ce projet. Le Beauvaisis a besoin d'autres projets que de cette extension d'aéroport!
589	Contribution	**Enquête publique**	2026-09-15 08:33:31			Quel dommage que l'enquête publique n'ait été présentée qu'en avant dernière page du magasine de septembre "le Mag Beauvaisis"... ce n'est pas le meilleur moyen pour que les citoyens tombent sur l'information... car qui lit réellement le magazine jusqu'à cette avant dernière page ??
590	Contribution	**Prise en compte de la jurisprudence récente du Conseil d'État et de l'ensemble des objectifs de conservation du site Natura 2000 Fouquenies, survolé par les avions**	2026-09-15 08:29:36			Demande de réexamen des incidences du trafic aérien sur le site Natura 2000 de Fouquenies Le dossier soumis à la consultation (étude d'impact, février 2026) a été établi avant la décision du Conseil d'État du 22 mai 2026, n° 491304, qui précise qu'un risque d'affecter de manière significative un site Natura 2000 existe dès lors qu'il ne peut être exclu, sur la base des connaissances scientifiques, que le projet puisse affecter les objectifs de conservation du site. Je demande donc que les conclusions du dossier relatives à l'absence ou au faible niveau d'incidence sur le site Natura 2000 FR2200369 – « Réseau de coteaux crayeux du bassin de l'Oise aval (Beauvaisis) » soient réexaminées à la lumière de cette jurisprudence récente. En effet, ce site est très largement survolé par des avions à l'heure actuelle. Cette réévaluation ne devrait pas être limitée aux seuls chiroptères. Elle devrait porter sur l'ensemble des habitats, espèces et enjeux écologiques ayant justifié la désignation du site, notamment la flore, les habitats naturels et les différentes composantes de la faune susceptibles d'être concernées par les trajectoires et l'activité aérienne. Je ne demande pas que soit présumée une incidence du trafic aérien. Je demande que soit démontré, sur la base des connaissances scientifiques disponibles, qu'une incidence significative sur les objectifs de conservation du site peut effectivement être exclue. Cette analyse devrait notamment prendre en compte : les trajectoires, altitudes, fréquences et horaires de survol de Fouquenies ; les zones d'évolution, de chasse, de reproduction et de déplacement des espèces concernées ; les périodes sensibles, notamment de reproduction et de migration lorsqu'elles sont pertinentes ; les éventuelles émissions et retombées atmospheriques les effets directs et indirects du trafic aérien ; les effets cumulés avec les autres pressions existantes sur le site Natura 2000. Le dossier devrait préciser les données utilisées, la méthodologie, les hypothèses, les incertitudes et les résultats permettant de parvenir à la conclusion d'absence d'incidence significative. Une simple qualification des incidences comme « faibles », « négligeables », « très peu probables » ou « non significatives » ne permet pas, à elle seule, de vérifier que la possibilité d'une atteinte aux objectifs de conservation a effectivement été exclue sur la base des connaissances scientifiques disponibles. Je demande donc que soient explicitement exposées les raisons scientifiques permettant d'exclure que le projet puisse affecter, directement ou indirectement, les objectifs de conservation du site Natura 2000, et que les éventuelles incertitudes scientifiques soient clairement identifiées et prises en compte dans la conclusion.

591	Contribution	**Mesures ERC et projet Energo**	2026-09-15 08:22:53		20260915_014429-aeroport-de-tille-le-directeur-anthony-martin-defend-laccroissement-du-trafic-aerien-pour-moderniser-la-plateforme-oise-hebdopdf.pdf	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
592	Contribution	**Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais ! Dernier article Oise Hebdo du 14 septembre 2026, interview de MR Martin.**	2026-09-15 08:13:06			MR le commissaire enquêteur, je me permets une nouvelle contribution suite à la lecture de l'interview de MR Anthony Martin, directeur de Bellova. C'est édifiant et complètement explicite quant à la gestion floue de ce projet limité à 45000 vols par an. Lui-même répond clairement , le seuil de rentabilité est de 45000 mais les actionnaires vont forcément en demander davantage et là, la seconde phase du projet d'extension sera d'actualité. Et de s'en remettre aux élus qui ne veulent pas dette seconde phase, c'est ubuesque ! On sait bien que les élus ont peu de pouvoir de décisions dans ce genre de projet. Bref, cet interview montre très clairement dans quel gouffre nous nous engageons , dans un futur absolument non maîtrisé de cette entreprise uniquement mercantile qui méprise complètement la qualité de vie de notre région et les objectifs climatiques alarmants ! Voici le lien de cet interview : https://www.oisehebdo.fr/2026/09/14/aeroport-tille-directeur-anthony-martin-defend-accroissement-trafic-aerien/
593	Contribution	**Tillé créé ses propres nuisances**	2026-09-15 22:42:12			Les habitants de Tillé et leur Maire font régulièrement état des nuisances liées aux déplacements des passagers qui traversent le village, en voiture ou à pied, notamment avec leurs valises à roulettes. Dans le même temps, Tillé compte aujourd'hui près de 50 locations de type Airbnb ainsi que plus d'une dizaine de parkings privés, sans même prendre en compte certaines transformations ponctuelles de jardins ou de terrains en espaces de stationnement. Ces activités contribuent elles aussi, directement ou indirectement, à l'affluence et aux nuisances constatées dans le village. Il pourrait donc être intéressant d'envisager cette question dans son ensemble, en prenant en compte à la fois les flux de passagers et les activités qui permettent leur accueil sur la commune. La loi Le Meur de 2024 offre par ailleurs aux communes de nouveaux moyens pour mieux encadrer les locations de courte durée. Une réflexion sur l'utilisation de ces dispositifs à Tillé pourrait ainsi contribuer à mieux maîtriser les effets de cette activité sur la vie du village.
594	Contribution	**Nuisances des particules fines**	2026-09-15 22:42:53			Le projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé a pour objectif d'améliorer l'accueil des passagers en augmentant la capacité de stationnement pour le personnel et les passagers tout en rééquilibrant la circulation autour de l'aéroport afin de diminuer les nuisances pour les habitants de Tillé. Trois aires sont définies à fin d'en évaluer les impacts : une aire élargie, région et communes avoisinantes, une aire rapprochée d'environ cinq kilomètres et une aire immédiate, emprise même de l'aéroport. La consultation dite « parallélisée » de trois mois s'adresse aux les seuls résidents de ce périmètre. Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne. Pourquoi ? D'abord parce que cette réduction de périmètre est contradictoire avec les enjeux réels de ce projet qui de fait concernent l'ensemble de la population en comparaison des trajectoires des avions qui survolent bien au-delà de l'aire élargie mais également des conséquences de la pollution générée par la circulation routière. L'axe 3 des objectifs est d'encourager les mobilités routières tant pour les salariés que les voyageurs avec l'utilisation des navettes roulant au biocarburant de transport public et l'électrification des véhicules de service. Cet encouragement s'accompagnant d'une nouvelle organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus et un réaménagement des parkings. Aujourd'hui, ce 10ème aéroport français permet à 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements de voyager. L'objectif serait de porter ces chiffres à 45 000 mouvements entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033). Soit plus de 21% d'augmentation de passagers. Toutes les études démontrent aujourd'hui que l'émission des particules ultra fines (PM2,5 & PM0,1), liées respectivement à la combustion dans les moteurs, à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que les voies des circulations, est aussi, voire plus dangereuse pour la santé car pénétrant plus facilement dans les organismes. Alors même que le principal mode de transport se fait par navette (39%) avec une grande satisfaction de la part des usagers (91%) par la facilité d'accès (48%), aucune prospective sur un accroissement du nombre de navettes et donc l'impact sur l'émission des particules fines n'est réalisé. Peut-être est-ce dû à la faiblesse du nombre de personnes interrogées pour l'étude D'IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLÉ : 2 114 soit 0,032%. Cette non-étude vient en contradiction avec la volonté de maintenir la satisfaction soulignée par l'enquête, et l'encouragement pour ce mode de déplacement. Par ailleurs, l'enquête passagers précise que les villes de résidence habituelles des passagers concernent 30,2 % en Île-de-France. Les navettes bus depuis l'aéroport de Beauvais jusqu'à Paris (Porte Maillot et La Villette), d'après le site de réservation de ces navettes passent par Saint-Denis Université. Lors de l'étude du dossier du Plan des Mobilités de Plaine Commune, l'arrivée de ces navettes à Saint-Denis université, gare routière des bus RATP pour le nord-est du département, a été dénoncée : stationnement des navettes, moteur allumé, en lieu et place des bus RATP, touristes ou résidents « déversés » par dizaines à la station de métro, faisant la queue devant les guichets pour prendre leur ticket de transport, rames de métro surchargées dès le départ, etc. Sans évoquer la circulation déjà saturée de l'A1 aux heures de pointe avec un report des encombrements dans la ville de Saint-Denis. L'accroissement du tourisme de masse en avion, uniquement visant un consumérisme effréné, avec pour conséquence une inflation de la circulation routière et en particulier des navettes bus entrainera une augmentation de la pollution en particules fines et une aggravation de la santé des habitant.es. Le dossier du projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé en particulier la consultation dite « parallélisée » est incomplet et n'est pas à la hauteur de l'intérêt général concernant la protection des générations futures. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.
595	Contribution	**quelles dessertes terrestres ?**	2026-09-15 23:11:38			qu'est-il prévu comme dessertes par autocars (voire trains ?) pour acheminer les passagers, dont le nombre augmentera considerablement, depuis et vers Paris, la banlieue parisienne, les agglomérations de Rouen et Amiens ? A Paris et alentours, quels seront les points de départ/arrivée ?
596	Contribution	**1386 plaintes par mail pour nuisances aériennes reçues depuis le 1er janvier 2026**	2026-09-15 23:12:29			1386 plaintes pour nuisances aériennes ont été reçues en copie de mail par l'ADERA (association de défense de l'environnement des riverains de l'aéroport Beauvais-Tillé) entre le 1er janvier et le 15 septembre 2026 à 12h. Ces plaintes sont adressées au Service Environnement de l'aéroport, au SMABT, à la Préfecture de l'Oise, au Conseil départemental et l'ADERA. Certains mails comprennent parfois des plaintes pour plusieurs vols. L'ADERA recense, comptabilise et archive les plaintes pour lesquelles elle a été mise en copie. D'autres plaintes directement déposées sur la plateforme en ligne de l'aéroport, Aérovision, devront faire l'objet d'une comptabilisation et d'une communication de la part du Service Environnement de l'aéroport. Les plaignants recensés jusqu'à aujourd'hui s'expriment depuis la Communauté d'agglomérations du Beauvaisis et en dehors de ce périmètre : - Agnetz - Abbecourt - Beauvais - Cempuis - Clermontois - Fouquenies - Fouquerolles - Guignecourt - Haudivillers - Herchies - Laversines - Milly-sur-Thérain - Mont Saint Adrien - Saint Germain la Poterie - Saint Léger en Bray - Saint Paul - Savignies - Therdonne - Troissereux - Villers-Saint-Barthélémy - Verderel-lès-Sauqueuse Les plaintes déposées pointent les nuisances suivantes : - Bruit des avions - Basse altitude - Pollution de l'air - Trajectoires aléatoires - Heures des survols (tard en soirée, tôt le matin) - Fréquence des survols (plusieurs avions successifs) - Survols de zone Natura 2000 Par cette contribution, l'ADERA demande que les 1386 plaintes déposées par mail et sur Aérovision depuis le début de l'année soient prises en compte dans le cadre de l'enquête publique, puisqu'elles constituent un ensemble de témoignages sur les retombées négatives quotidiennes de l'activité actuelle de l'aéroport de Beauvais-Tillé, qui ne cesseront d'augmenter avec l'accroissement du trafic aérien à venir. L'ADERA souligne également la complexité imposée par Bellova avec la plateforme Aérovision, ce qui dissuade de nombreuses personnes d'exprimer leurs plaintes. L'association dénonce de même les réponses automatiques reçues par les plaignants lorsqu'ils envoient un mail, supposant que le processus de dépôt doit passer Aérovision, alors qu'il n'y a aucune obligation en ce sens et que le Service Environnement de l'aéroport est également tenu de relever les plaintes par mail. Enfin, à noter la lassitude de ceux qui se plaignent pendant un temps puis abandonnent, bien qu'ils continuent d'être autant touchés par les nuisances : pas ou plus de plainte ne signifie pas une absence de nuisances quotidiennes pour les habitants et les personnes qui travaillent sur le territoire. L'ADERA continue de recenser les plaintes pour lesquelles elle est en copie pour les transmettre aux autorités et institutions compétentes.

597	Contribution	**Ne consulter que sur la phase de « modernisation » de l'aéroport en omettant la phase 2 de développement, ou l'art d'embrouiller tout le monde ?**	2026-09-15 23:13:38			Habitante de Saint Germain la Poterie et conseillère municipale de la commune, - Je dénonce le choix volontaire de ne soumettre à consultation publique que la phase 1 de ce projet sans le situer dans son contexte de développement total : c'est-à-dire comprenant, en annexe du contrat de concession, une deuxième phase de travaux. - J'estime que, s'il s'agissait réellement d'un projet « d'intérêt général » comme affirmé par Mr Anthony Martin (Article du Courrier Picard, 09/09/2026), la concertation en 2025 puis l'enquête publique en 2026 auraient dû porter sur les deux phases de travaux de ce projet, sans omission et en toute transparence. Cela aurait permis notamment : - De mesurer les vrais enjeux liés à l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé sur la durée des 30 ans d'exploitation à venir et après ; - Ainsi, d'obtenir de vrais débats de fond sur le projet d'une part, mais bien entendu aussi sur ses impacts en matière de santé, de qualité de vie, d'emplois, d'environnement, de pollutions ; - De permettre à chacun – élus, habitants, travailleurs du territoire – d'avoir une projection réaliste de notre avenir et de pouvoir s'exprimer en connaissance de cause, pour ou contre ; - De créer un climat de confiance entre toutes les parties pour des échanges constructifs ; - Et donc, de ne pas émettre de doutes sur les intentions et les potentiels intérêts privés du SMABT et de Bellova. Omettre et faire l'impasse sur la 2e phase du projet – possible sous conditions non contraignantes pour le concessionnaire selon l'annexe du contrat, et annonçant un minimum de 53 000 mouvements par an, avec des infrastructures 2 à 3 fois plus grandes et un taxiway –, a pour conséquences : - De n'avoir rendues accessibles que très peu d'informations sur le projet à l'adresse des élus de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis et des habitants du territoire, et ainsi, d'avoir empêché le plus grand nombre de pouvoir formuler un opinion argumenté ; - De plonger le projet dans une vision très court-termiste, incompatible au global avec les objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre de la SNBC, du Haut Conseil pour le Climat, des Accords de Paris, du PCEAT du Beauvaisis – avec notamment une capacité de résilience actuelle du territoire du Beauvaisis, évaluée à 41 400 tonnes éq. CO2/an en 2020, contre 340 000 tonnes éq. CO2 émis par l'activité aéroportuaire en 2025, qui augmenteront avec le trafic aérien ; - De mettre en danger le territoire avec un projet à contre-courant qui devra inévitablement et péniblement s'adapter aux pénuries de carburants et à la production insuffisante de SAF à venir, mettant en péril l'économie fragile low-cost des compagnies aériennes qui se sont imposées à Beauvais, et ainsi, les emplois entre autre ; - D'avoir réalisé des études environnementales sous-dimensionnées, dans un périmètre beaucoup trop réduit vis-à-vis du projet dans sa globalité, ne prenant pas en compte l'ensemble des communes impactées de la communauté d'agglomérations du Beauvaisis (et en dehors de ses limites administratives) parmi lesquelles on trouve de nombreuses habitations, des entreprises qui ne dépendent pas de l'activité de l'aéroport et qui en souffrent, ainsi que des zones naturelles protégées ou sensibles ; - D'avoir consulté trop peu de communes dans le cadre de l'enquête publique, créant un climat délétère dans la politique locale, allant à l'encontre des principes démocratiques ; - De mettre les élus locaux dans une posture délicate puisqu'ils sont sous-informés et non consultés pour la plupart, devenant de simples « spectateurs » quand ils devraient être acteurs au regard de la santé, de la qualité de vie de leurs administrés et de leur environnement ; - D'embarquer ces mêmes élus locaux dans des projets annexes d'aménagements routiers, d'urbanisation et d'artificialisation des sols qui coûteront à chaque commune ; - D'avoir malheureusement instauré une méfiance justifiée des associations de défense des riverains et de l'environnement, des riverains et des élus à l'encontre du SMABT et de Bellova. Ces conséquences sont graves. Elles touchent à la désinformation générale et à l'altération des principes démocratiques. Je suis donc absolument contre ce projet aberrant d'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé.
598	Contribution	**Refus de l'extension**	2026-09-15 23:14:11			Non à l'extension de l'aéroportp
599	Contribution	**Extension de l'aéroport : un projet incompatible avec les enjeux climatiques actuels**	2026-09-15 23:14:47			Les signaux sont au rouge depuis des années : dérèglement climatique, stress hydrique et disponibilité de l'eau potable, crise énergétique, multiplication des catastrophes climatiques, souveraineté énergétique, difficultés de production de carburants durables (SAF), renforcement des contraintes carbone… Malgré cela, Mme Cayeux et son équipe, Bellova et les élus qui portent aujourd'hui ce projet ont choisi de poursuivre l'extension de l'aéroport de Beauvais. Ils espéraient peut-être pouvoir finaliser ce projet avant que les conséquences du dérèglement climatique ne deviennent trop visibles. C'est raté. Ils savaient depuis 10 ans : la COP21 de 2015 mais ils ont persisté. La contestation locale ne cesse de monter : dès 2024-2025, des communes ont demandé un plafonnement à 39 000 vols annuels. En 2026, les pétitions se multiplient et de nouvelles mobilisations des conseils municipaux apparaissent. Dans le même temps, les alertes scientifiques se sont accumulées : en juillet 2026, des scientifiques ont appelé à reconnaître juridiquement la notion de « globocide ». Le même mois, le Haut Conseil pour le climat a rappelé la nécessité de mettre fin à la logique d'extension des aéroports. Alors, quels arguments opposez-vous à toutes ces alertes ? Qu'est-ce qui justifie encore aujourd'hui d'engager des millions d'euros d'argent public dans l'augmentation de la capacité d'un aéroport, alors que nous savons que nous devons réduire nos émissions ? J'ai le sentiment que vous n'avez plus réellement d'argument climatique, et surtout que vous refusez de prendre acte du changement de monde dans lequel nous sommes déjà entrés. Et si vous passez en force, vous ne vous opposerez pas seulement à quelques militants, vous vous opposerez aux maires qui demandent un plafonnement, aux riverains qui contestent le projet, aux citoyens qui signent des pétitions et aux scientifiques qui alertent sur ses conséquences. La colère est déjà là. Dans un contexte où des millions de Français subissent une forte pression économique, où beaucoup ne prennent jamais l'avion et où notre territoire doit investir dans des activités réellement durables et résilientes, est-il vraiment responsable de mobiliser des millions d'euros d'argent public pour augmenter encore la capacité d'une infrastructure fortement émettrice de gaz à effet de serre ? Ce projet n'est pas seulement une question d'aéroport. C'est une question de responsabilité politique. À quel moment allez-vous reconnaître que les conditions qui pouvaient éventuellement, et encore (cop21 en 2015), justifier ce projet hier ne sont plus celles d'aujourd'hui ? Il faut qu'on créé une zad, qu'on se mobilise sur les rond-points ? Et surtout : combien faudra-t-il encore d'alertes scientifiques, de sécheresses, de canicules, d'inondations et de catastrophes climatiques pour que vous acceptiez enfin de revoir ce projet ?
600	Contribution	**Consultation « Canada Dry » mais addition salée**	2026-09-15 23:15:25			Monsieur, Ça ressemble à une consultation, c'est vendu comme une consultation... mais ce n'est pas une consultation. La concession a d'ores et déjà été attribuée à Bellova par le SMABT et ses élus, vrais responsables de ce qui nous attend. Ce projet est un non-sens démocratique : il engage pour 30 ans le territoire sans que ses habitants n'aient été consultés. C'est aussi un non-sens sanitaire — les dégâts sur la santé des riverains sont indiscutables (troubles du sommeil, risques cardiovasculaires, …) — et un non-sens climatique, puisqu'il ne respecte même pas la trajectoire de la Stratégie Nationale Bas-Carbone au moment même où nous venons de traverser un été tristement historique sur le plan climatique. Les habitants du Beauvaisis supporteront la totalité des nuisances de l'activité aérienne sans aucune retombée positive significative pour le territoire, pas même un renforcement de la ligne SNCF Beauvais-Paris, puisque le modèle économique est bâti pour partie sur l'exploitation des navettes et des parkings et assez peu sur les redevances aéroportuaires payées par les compagnies, Ryanair en tête. L'argument des emplois créés par le projet de développement n'est pas convaincant au regard des investissements consentis : ils ne pèsent guère face à l'ampleur des nuisances subies par l'ensemble du territoire et des aménités que le projet viendra détruire. L'impact indirect en termes d'emploi est tout aussi incertain : quel crédit accorder à l'annonce en fanfare de la création de 1 000 emplois chez Amazon à Beauvais, quand dans le même temps le siège d'Amazon annonce plusieurs dizaines de milliers de suppressions de postes grâce à la robotisation et l'IA ? Cherchez l'erreur ! Le développement de l'aéroport qui nous est promis annihile les effets des politiques d'attractivité du territoire : amélioration du cadre de vie, école, sécurité, logement, espaces verts… Autant d'aménités que les familles et les entreprises recherchent. Quelle famille, quelle entreprise (hormis quelques logisticiens et les entreprises implantées au sein de l'aéroport) choisira de s'installer sur un territoire doté d'un aéroport promis à un développement non contrôlé, avec un couvre-feu déjà régulièrement rogné et des trajectoires de vol non respectées ? Faute de garde-fou sérieux imposé au délégataire (les déclarations du président du SMABT, M. CHISS, même la main sur le cœur, ne valent juridiquement rien), l'exploitation de l'aéroport confiée à Bellova, groupement privé, n'est gage d'aucune modération : il n'aura de cesse de vouloir valoriser les fonds investis dans ses nouvelles infrastructures et donc accroitre les mouvements. Tant qu'aucun plafonnement à 32000 mouvements et qu'aucun couvre-feu réellement appliqué ne seront écrits dans le marbre de la concession, les promesses et engagements oraux du SMABT et de son Président ne sont que poudre aux yeux … des yeux qui n'ont pas fini de pleurer si ces derniers persistent dans cette voie déraisonnable et irresponsable. Bien à vous
601	Contribution	**Trop de nuisances sonores**	2026-09-15 23:16:12			Actuellement les nuisances sonores sont déjà trop élevées. Nous n'avons aucune connaissance sur l'impact environnemental. Et concernant les retombées commerciales pour la région c'est du vent
602	Contribution	**contre l'agrandissement de l'aréport de Beauvais**	2026-09-15 23:17:29			Nous sommes mon mari et moi habitant depuis 1994 dans la commune de Bonlier, nous avons acheté notre maison dans cette petite commune pour notre souhait de vivre à la campagne afin d'y élever nos enfants. Nous étions conscient de la proximité de l'aréoport situé sur la commune de Tillé. Pendant plus de 30 ans nous avons vécu sans trop de désagrément . Mais depuis environ deux ans la trajectoire des avions a changé, aujourd'hui les avions passent au dessus de nos maisons alors qu' auparavant les avions après leur décollage amorçaient leur trajectoire entre notre village Bonlier et le village voisin Velennes au dessus des champs. Pourquoi ce changement qui entraine des nuisances sonores et aussi une plus grande pollution au dessus de nos jardins et habitations entrainant des risques pour notre santé et celle de tous nos voisins. Pour cela nous sommes contre l'extension de l'aréoport de Beauvais,.. De plus nos maisons vont perdre de la valeur marchande, qui voudra s'installer dans un village avec de telles nuisances. Nous sommes tout à fait conscient que les sociétaires engagés dans ce projet n'y voit qu'un intérêt financier et qu'ils demeurent sans aucun doute loin de ce qu'ils vont créer, tout cela au mépris de tous ces riverains qui vivent dans ces communes impactées par l'augmentation du trafic et toutes les nuisances que cela va entrainer. Mr et Mme Lebrand
603	Contribution	**Avis défavorable au projet d'agrandissement de l'Aeroport Paris Beauvais**	2026-09-15 23:18:18			aussi bien pour des raisons écologiques (climat, biodiversité) que sociales (les riverains !) mais surtout l'augmentation du trafic aérien (et de son absence de taxe), je suis contre ce projet déraisonnable. L'objectif de soit-disant économie ne comptabilise pas tous les impacts négatifs - santé, humains…. Si les comptes étaient justes et intégraient tous ces couts qui sont payés par d'autres, on verrait que cela n'apporte que des désagréments …
604	Contribution	**Contre l extension de l aéroport**	2026-09-15 23:19:22			On nous parle d un projet de modernisation, mais c'est une extension avec une augmentation des vols au Quotidien qui est prévue. Nous avons déjà dépassé largement la limite acceptable. Nous souffrons des nuisances sonores . Même a 12 kms , sous le couloir aérien les avions passent très bas 500m au dessus de nos écoles maisons C'est insupportable, le bruit nous empêche d avoir une conversation sur nos terrasses les soirs d été. Le soir nous sommes réveillés par le passage des avions puisque nous dormons fenêtre ouvertes (entre 5h et minuit) cela laisse peu pour une nuit réparatrice . Nous souffrons de pollution, au départ on ne s en rendait pas compte mais avec la période COVID nous avons pu constater que cette pollution venait des avions (traces noires sur les fruits , les volets , les salons de jardin les toits) Et ce n' est pas a cause des voitures et camions là où nous habitons.
605	Contribution	**Défavorable au projet de développement**	2026-09-15 23:18:46			En tant que riveraine habitante à proximité de l'aéroport de Beauvais-Tillé, je dépose par la présente un avis formellement défavorable au projet d'extension et d'augmentation du trafic aérien soumis à cette enquête publique. Notre domicile, qui devrait être un lieu de repos et un havre de paix, est déjà quotidiennement dégradé par l'activité aéroportuaire. Nous sommes parvenus à un point de saturation : la situation actuelle est à la limite absolue de ce qui est supportable. Doubler ou accroître encore les flux équivaut à rendre notre territoire tout simplement invivable. Les impacts destructeurs sur le quotidien des habitants sont multiples : Nuisances sonores insoutenables : Le bruit répété des survoles gâche notre vie quotidienne,nuit à la santé mentale et empêche de jouir sereinement de nos logements et de nos jardins. Augmenter le nombre de vols revient à condamner les riverains à subir un vacarme permanent. Pollution de l'air et risque sanitaire : Les émissions de particules fines (PM2,5, PM10), d'ultrafines et d'oxydes d'azote (NOx) liées aux réacteurs et au trafic routier induit retombent directement sur nos logements.Ces pollutions ont un impact avéré sur la santé respiratoire et cardiovasculaire de la population locale. Incohérence climatique : Dans le contexte d'urgence environnementale actuel, étendre une infrastructure dédiée au transport aérien bas coût est en contradiction totale avec les engagements nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dépréciation et rejet du territoire : À terme, si le projet passe en force sans considération pour notre qualité de vie, la seule issue pour des milliers de familles sera de fuir la zone, entraînant une perte de valeur de notre patrimoine immobilier et la dégradation de nos communes. Les décideurs du projet doivent se mettre à la place des familles qui subissent le bruit et les pollutions du matin au soir. Le droit de vivre dignement et paisiblement dans son logement ne peut pas être sacrifié au profit d'intérêts commerciaux. Pour toutes ces raisons, je demande un avis défavorable à ce projet d'extension et réclame un plafonnement strict du trafic aérien pour préserver la santé et la sécurité des riverains.

606	Contribution	**mon avis sur l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-15 16:13:30			Moi aussi j'ai fait le rêve d'Icare...Passionné d'aviation j'ai construit des maquettes d'avions de toutes sorte puis j'ai passé mon BIA et obtenu mon brevet de pilote de planeur à Compiègne. En 1972 j'ai déjà compris qu'il ne fallait pas aller plus loin comme Icare qui par ignorance et orgueil s'est aventuré a s'approcher du soleil pour mieux retomber dans le labyrinthe! D'une éventuelle carrière de mécanicien en vol j'en ai refusé la possibilité car il faut faire preuve d'humilité et respecter notre planète pour permettre à nos enfants d'y vivre. Avant prendre l'avion était voler la terre à nos enfants, aujourd'hui cela s'apparente à un suicide collectif. il faut éviter de prendre l'avion et donc refuser toute extension de lignes nouvelles et même en réduire. Maintenant j'habite à Farivillers et je ne peux plus me lever le matin sans entendre le bruit des réacteurs de ces avions de Beauvais qui me passe au dessus de la maison de même lorsque je me trouve à Erquery. Y a t'il un endroit protégé dans le secteur?
607	Contribution	**Stop au projet pour le climat .**	2026-09-15 16:13:46			On demande juste a faire respecter les engagements climatiques de la SNBC Beauvais est une petite région , ce n est pas Paris. On demande un aéroport a taille humaine , régional , adapté à la taille du territoire. Il faut un juste équilibre du trafic. Donc le nombre de vols a 32000 est suffisant , c est une limite maximale pour le territoire. Il faut respecter la vie et la santé des riverains
608	Contribution	**Contre l'agrandissement de l'aéroport de Tillé**	2026-09-15 16:14:11			Santé et Pollution Je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de Tillé parce qu'il va augmenter la pollution sur l'agglomération du Beauvaisis et sur Tillé. Les odeurs de kérosène sont déjà très présentes sur la commune de Tillé. Les particules fines libérées par les avions, les navettes, les voitures amenant et reprenant des passagers vont voir leur concentration augmenter dans l'air que nous respirons. Nous devons protéger les enfants de l'école de Tillé et les riverains de l'aéroport en limitant le nombre de vols à 32 000 mouvements par an.
609	Contribution	**Nuisances des particules fines**	2026-09-15 16:14:29		20260915_144359-contributionpdf.pdf	Contribution Pascale Mercier – MNLE93 NEP Le projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé a pour objectif d'améliorer l'accueil des passagers en augmentant la capacité de stationnement pour le personnel et les passagers tout en rééquilibrant la circulation autour de l'aéroport afin de diminuer les nuisances pour les habitants de Tillé. Trois aires sont définies à fin d'en évaluer les impacts : une aire élargie, région et communes avoisinantes, une aire rapprochée d'environ cinq kilomètres et une aire immédiate, emprise même de l'aéroport. La consultation dite « parallélisée » de trois mois s'adresse aux les seuls résidents de ce périmètre. Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne. Pourquoi ? D'abord parce que cette réduction de périmètre est contradictoire avec les enjeux réels de ce projet qui de fait concernent l'ensemble de la population en comparaison des trajectoires des avions qui survolent bien au-delà de l'aire élargie mais également des conséquences de la pollution générée par la circulation routière. L'axe 3 des objectifs est d'encourager les mobilités routières tant pour les salariés que les voyageurs avec l'utilisation des navettes roulant au biocarburant de transport public et l'électrification des véhicules de service. Cet encouragement s'accompagnant d'une nouvelle organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus et un réaménagement des parkings. Aujourd'hui, ce 10ème aéroport français permet à 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements de voyager. L'objectif serait de porter ces chiffres à 45 000 mouvements entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033). Soit plus de 21% d'augmentation de passagers. Toutes les études démontrent aujourd'hui que l'émission des particules ultra fines (PM2,5 & PM0,1), liées respectivement à la combustion dans les moteurs, à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que les voies des circulations, est aussi, voire plus dangereuse pour la santé car pénétrant plus facilement dans les organismes. Alors même que le principal mode de transport se fait par navette (39%) avec une grande satisfaction de la part des usagers (91%) par la facilité d'accès (48%), aucune prospective sur un accroissement du nombre de navettes et donc l'impact sur l'émission des particules fines n'est réalisé. Peut-être est-ce dû à la faiblesse du nombre de personnes interrogées pour l'étude D'IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLÉ : 2 114 soit 0,032%. Cette non-étude vient en contradiction avec la volonté de maintenir la satisfaction soulignée par l'enquête, et l'encouragement pour ce mode de déplacement. Par ailleurs, l'enquête passagers précise que les villes de résidence habituelles des passagers concernent 30,2 % en Île-de-France. Les navettes bus depuis l'aéroport de Beauvais jusqu'à Paris (Porte Maillot et La Villette), d'après le site de réservation de ces navettes passent par Saint-Denis Université. Lors de l'étude du dossier du Plan des Mobilités de Plaine Commune, l'arrivée de ces navettes à Saint-Denis université, gare routière des bus RATP pour le nord-est du département, a été dénoncée : stationnement des navettes, moteur allumé, en lieu et place des bus RATP, touristes ou résidents « déversés » par dizaines à la station de métro, faisant la queue devant les guichets pour prendre leur ticket de transport, rames de métro surchargées dès le départ, etc. Sans évoquer la circulation déjà saturée de l'A1 aux heures de pointe avec un report des encombrements dans la ville de Saint-Denis. L'accroissement du tourisme de masse en avion, uniquement visant un consumérisme effréné, avec pour conséquence une inflation de la circulation routière et en particulier des navettes bus entrainera une augmentation de la pollution en particules fines et une aggravation de la santé des habitant.es. Le dossier du projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé en particulier la consultation dite « parallélisée » est incomplet et n'est pas à la hauteur de l'intérêt général concernant la protection des générations futures. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.
610	Contribution	**Un projet d'extension incompatible avec les objectifs climatiques**	2026-09-15 20:26:00		20260915_145017-te-projection-emissions-aeroports-francaispdf.pdf	Comme indiqué dans l'analyse réalisée par T&E (voir page 8), la croissance du trafic liée aux projets de densification et d'extension résulterait en une hausse des émissions de 45% en 2050 par rapport aux scénarios avec les capacités existantes. Cela conduirait à un niveau d'émission d'environ 320 ktCO2e en 2050, très loin de l'objectif adopté par le secteur industriel lui-même dans sa feuille de route de décarbonation de l'aérien. Ainsi, ce projet d'extension aéroportuaire est strictement incompatible avec les objectifs de l'industrie, et a fortiori des objectifs de l'Etat comme spécifiés dans la Stratégie Nationale Bas Carbone 3. T&E appelle à un abandon du projet afin d'aller vers un respect des objectifs climatiques de l'Etat.
611	Contribution	**Pollution aux particules fines**	2026-09-15 23:20:46		20260915_145211-contributionpdf.pdf	5ème essai de dépôt depuis un autre ordinateur. Le projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé a pour objectif d'améliorer l'accueil des passagers en augmentant la capacité de stationnement pour le personnel et les passagers tout en rééquilibrant la circulation autour de l'aéroport afin de diminuer les nuisances pour les habitants de Tillé. Trois aires sont définies à fin d'en évaluer les impacts : une aire élargie, région et communes avoisinantes, une aire rapprochée d'environ cinq kilomètres et une aire immédiate, emprise même de l'aéroport. La consultation dite « parallélisée » de trois mois s'adresse aux les seuls résidents de ce périmètre. Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne. Pourquoi ? D'abord parce que cette réduction de périmètre est contradictoire avec les enjeux réels de ce projet qui de fait concernent l'ensemble de la population en comparaison des trajectoires des avions qui survolent bien au-delà de l'aire élargie mais également des conséquences de la pollution générée par la circulation routière. L'axe 3 des objectifs est d'encourager les mobilités routières tant pour les salariés que les voyageurs avec l'utilisation des navettes roulant au biocarburant de transport public et l'électrification des véhicules de service. Cet encouragement s'accompagnant d'une nouvelle organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus et un réaménagement des parkings. Aujourd'hui, ce 10ème aéroport français permet à 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements de voyager. L'objectif serait de porter ces chiffres à 45 000 mouvements entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033). Soit plus de 21% d'augmentation de passagers. Toutes les études démontrent aujourd'hui que l'émission des particules ultra fines (PM2,5 & PM0,1), liées respectivement à la combustion dans les moteurs, à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que les voies des circulations, est aussi, voire plus dangereuse pour la santé car pénétrant plus facilement dans les organismes. Alors même que le principal mode de transport se fait par navette (39%) avec une grande satisfaction de la part des usagers (91%) par la facilité d'accès (48%), aucune prospective sur un accroissement du nombre de navettes et donc l'impact sur l'émission des particules fines n'est réalisé. Peut-être est-ce dû à la faiblesse du nombre de personnes interrogées pour l'étude D'IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLÉ : 2 114 soit 0,032%. Cette non-étude vient en contradiction avec la volonté de maintenir la satisfaction soulignée par l'enquête, et l'encouragement pour ce mode de déplacement. Par ailleurs, l'enquête passagers précise que les villes de résidence habituelles des passagers concernent 30,2 % en Île-de-France. Les navettes bus depuis l'aéroport de Beauvais jusqu'à Paris (Porte Maillot et La Villette), d'après le site de réservation de ces navettes passent par Saint-Denis Université. Lors de l'étude du dossier du Plan des Mobilités de Plaine Commune, l'arrivée de ces navettes à Saint-Denis université, gare routière des bus RATP pour le nord-est du département, a été dénoncée : stationnement des navettes, moteur allumé, en lieu et place des bus RATP, touristes ou résidents « déversés » par dizaines à la station de métro, faisant la queue devant les guichets pour prendre leur ticket de transport, rames de métro surchargées dès le départ, etc. Sans évoquer la circulation déjà saturée de l'A1 aux heures de pointe avec un report des encombrements dans la ville de Saint-Denis. L'accroissement du tourisme de masse en avion, uniquement visant un consumérisme effréné, avec pour conséquence une inflation de la circulation routière et en particulier des navettes bus entrainera une augmentation de la pollution en particules fines et une aggravation de la santé des habitant.es. Le dossier du projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé en particulier la consultation dite « parallélisée » est incomplet et n'est pas à la hauteur de l'intérêt général concernant la protection des générations futures. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.
612	Contribution	**Des arbres qui meurent.... pré-alerte sanitaire !**	2026-09-15 23:21:29		20260915_145411-resized-20240913-122654-1jpg.jpg	Bonjour monsieur le Commissaire-Enquêteur, Veuillez ci joint 3 photos qui vont "étoffer" votre dossier sur les nuisances générées par l'aéroport Paris-Beauvais. Ces photos d'arbres qui meurent ont été prises par un voisin qui fait régulièrement du bois de chauffage. En Septembre 2024, il a eu l'autorisation de faire des coupes dans le bois de Fournival. Il a alors observé qu'une rangée d'arbres divers était malade et sur le point de mourir. Après quelques heures passées à couper son bois, il a alors compris que ces arbres étaient sur une trajectoire d'avions de l'aéroport de Beauvais. Si des arbres meurent du fait de la pollution provoquée par des avions commerciaux qui s'apprêtent à atterrir sur l'aéroport de Beauvais, nous pouvons nous interroger de l'impact de cette même pollution sur notre santé. Aussi, nous nous opposons à toute augmentation du trafic aérien, l'activité actuelle couvrant largement les besoins . Pour garantir l'emploi, Bellova pourrait tout simplement augmenter les redevances aéroportuaires et les prix des prestations de service, ce qui aurait pour conséquence de limiter la demande et, pour autant, ne poserait pas de problèmes à Ryanair dont les bénéfices sont au fil des années de plus en plus élevés ; cette entreprise menace souvent de quitter des plateformes aéroportuaires en prétendant que des coûts plus élevés menacent sa rentabilité alors que ses résultats sont dans les meilleurs du transport aérien. Ryanair ne mettra jamais à exécution ses menaces car Paris-Beauvais est pour elle une de ses principales plateformes qui génère une part conséquente de son chiffre d'affaires et de ses bénéfices. Le Collectif du Beauvaisis,

613	Contribution	**Contre le développement démesuré de l'aéroport**	2026-09-15 23:22:50			Notre planète se meurt. Sous nos yeux. L'été cruel que nous avons vécu nous l'a montré de manière éclatante, avec, en France, ses 7300 morts de la canicule, ses 120 000 hectares de forêt qui ont disparu, ses 220 000 personnes évacuées (situation inédite depuis...la Seconde Guerre mondiale). Et je ne parle pas du reste du monde. Et il faudrait continuer à développer le trafic aérien ? Business as usual ? Le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais, pardon, de modernisation (comment faire avaler la pilule), est un projet écocide. C'est également un projet contre l'humanité, contre sa santé, contre son bien-être. Bellova le reconnaît : impossible de respecter les engagements de la stratégie nationale bas carbone avec ce développement déraisonné de l'aéroport. Mais, bon, 96 nichoirs pour les moineaux, hein, et 2,8 % de carburants dits durables (CAD, SAF en anglais), c'est fabuleux, n'est-ce pas ? Le trafic aérien, c'est 15 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Le Haut Conseil pour le Climat a recommandé d'annuler les projets d'extension des aéroports, que ce soit à Beauvais, à Nice ou à Roissy-Charles de Gaulle. L'Autorité environnementale, pour sa part, estime dans son avis délibéré n°2026-047 que le projet de Bellova n'apporte pas de réponse claire s'agissant d'enjeux fondamentaux tels que "la santé des populations exposées au bruit et à la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité des eaux, la biodiversité, les habitats naturels et les espèces protégées", ainsi qu'en matière de déplacements, urbanisation et artificialisation. Quant au soi-disant plafonnement à 45 000 mouvements par an, il ne figure nulle part. Ce projet structurant, que je qualifierais plutôt de déstructurant et de destructeur, ne cadre pas du tout avec les ambitions proclamées de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis mettant l'accent sur la ruralité, la qualité de vie et la lutte contre le dérèglement climatique. Défense de rire. Défense de rire également quand M. Chiss, président du SMABT et de la CAB, prône une "transition écologique positive". Est-ce à dire qu'il existerait ine transition écologique négative ? Peut-on encore raisonner comme si on vivait à l'époque des Trente Glorieuses et à l'ère du pétrole abondant et peu cher ? Peut-on mépriser ainsi le présent de ses concitoyens et l'avenir des habitants du Beauvaisis et de leur territoire ? Oui, les conditions de travail des employés de l'aéroport et l'accueil des passagers méritent des améliorations. Mais ce n'est pas le but de ce projet d'extension qui va peser sur notre territoire dans les 30 années à venir. Entre 2010 et 2024, le trafic aérien a déjà augmenté de 60 %. 45 000 mouvements, c'est deux fois plus qu'en 2017. En 2019, il y a eu 3,9 millions de passagers ; en 2030, ce sont 9 millions de passagers qui sont prévus ! Le projet prévoit le doublement des parkings avion, des zones d'enregistrement et des parkings voitures, ainsi que la création d'un taxiway accueillant 50 avions par heure (contre 15 aujourd'hui). Ajoutez un entrepôt logistique Amazon et des projets de travaux sur l'autoroute A16 et vous avez un scénario de cauchemar. Décidément, on achève bien le Beauvaisis. Les emplois créés ne justifient pas un tel massacre, ni une telle cécité face à l'ampleur du dérèglement climatique qui nous frappe toutes et toutes. Je dis "non" à la prétendue modernisation de l'aéroport, un projet rétrograde, qui va à rebours du sens de l'histoire, une vision des années 50, inadaptée à notre monde de ressources limitées. Je dis "oui" à un aéroport à taille régionale et à la préservation des emplois actuels.
614	Contribution	**Un scandale démocratique**	2026-09-15 23:24:17			Le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais, projet pourtant présenté comme "structurant" et d'une importance majeure pour notre territoire, a été adopté par, en tout et pour tout, 12 élus, siégeant au SMABT. Douze personnes ont décidé du sort de notre territoire. Le projet n'a pas été explicité et mis en avant lors de la campagne des municipales de 2020 ; il a été effleuré lors de la campagne municipale de cette année. La proposition de référendum sur le sujet a été balayée d'un revers de main. Les négociations se sont faites dans la plus totale opacité et les documents d'information ont été transmis au compte-gouttes, à la suite de demandes insistantes. Quant à la présente enquête publique, elle se déroule du 15 juin au 15 septembre, en grande partie pendant la période des "grandes vacances", peu propice à l'expression populaire. Si ce projet est tellement sensationnel et bénéfique pour notre territoire et sa population, pourquoi une telle discrétion ? La population doit être informée afin de pouvoir exprimer un avis éclairé. Or ce n'est que dans cette dernière ligne droite, avant l'octroi du permis de construire, que, enfin, nous avons accès à des informations essentielles, parfois enfouies, il faut le dire, dans des documents de plusieurs centaines de pages. Une poignée d'élus ne peut pas décider seule de l'avenir du Beauvaisis. La démocratie, la participation ne sont pas de vains mots. Ce sont des principes fondateurs de notre pays. Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais, décrétée en haut lieu sans que la population n'ait eu voix au chapitre.
615	Contribution	**Les aveux de la direction de Bellova : Mépris des riverains, abandon sanitaire et confirmation de la hausse de trafic**	2026-09-15 23:23:33		20260915_154014-capture-decran-2026-09-15-a-153713jpg.jpg	Les récentes déclarations du directeur de la société Bellova, Anthony Martin, accordées à la presse à la veille de la clôture de l'enquête publique (Oise Hebdo, apportent un éclairage définitif sur la philosophie du concessionnaire. Le vernis sémantique de la « simple modernisation » s'efface au profit d'un discours décomplexé qui acte la hausse du trafic et le sacrifice délibéré de la population riveraine. Cinq éléments majeurs disqualifient la sincérité du dossier présenté : 1. Le mépris affiché envers la souffrance des riverains Interrogé sur les inquiétudes légitimes des habitants face aux nuisances, le directeur de la plateforme tranche par une formule d'un cynisme inouï : « c'est pour ça qu'il faut pas non plus pleurer avant d'avoir mal ». Cette déclaration résume à elle seule la posture de l'exploitant. Non content d'assumer la dégradation du cadre de vie, Bellova ne propose aucune mesure concrète de protection des riverains : aucun engagement sur un élargissement du couvre-feu nocturne ; aucun plan massif d'insonorisation financé par le concessionnaire ; aucune étude d'impact sanitaire digne de ce nom. La santé et le sommeil des milliers de personnes vivant sous les couloirs de vol sont ouvertement considérés comme des dommages collatéraux négligeables. 2. L'aveu de la fausse « modernisation » : la hausse du trafic comme seul dogme L'exploitant confirme sans ambiguïté que la « modernisation » n'est que le prétexte d'un développement capacitaire. En affirmant que la seule alternative à l'impôt public est d'augmenter le trafic (« plus de passagers, plus de bus, plus de commerces »), le concessionnaire confirme que son modèle économique repose exclusivement sur la multiplication des vols. 3. La démission environnementale et l'esquive des responsabilités Face à la réalité des pollutions générées par les avions, la direction de Bellova refuse toute responsabilité à l'échelle locale. En déclarant que mesurer les trajectoires carbone « projet par projet, ce n'est pas adapté », l'exploitant balaie l'urgence climatique régionale. De plus, il admet le retard et le surcoût majeur des carburants durables (SAF), ruinant la fable d'une aviation « verte » à court terme. 4. Le refus de tout plafonnement contractuel Alors que la communication s'efforce de rassurer les élus en évoquant le seuil de 45 000 mouvements, la direction confirme qu'il n'existe aucun plafonnement juridique : le seuil de rentabilité est qualifié de donnée volatile qui « évolue tous les jours ». L'exploitant reconnaît qu'aucune clause du contrat n'interdit de dépasser les 45 000 mouvements à terme. (cf avenant au contrat de DSP, annexe 7 qui prévoit déjà la phase 2 dès l'accord des élus du SMABT et les 53000 mouvements, puis les 60000, puis les 80000... grâce aux infrastructures doublées) 5. Un hub d'éclatement routier au détriment de la qualité de vie locale L'annonce de projets de navettes routières vers Rouen et Caen, venant s'ajouter aux rotations vers Paris, confirme la nature réelle de la plateforme : un point d'injection routier de passagers en transit qui ne laissent aucune retombée locale mais saturent le réseau routier secondaire. Conclusion En qualifiant les souffrances actuelles et futures des habitants de « plaintes prématurées », la direction de Bellova fait la démonstration de son incapacité à prendre en compte l'intérêt général et la santé publique. Face à ce projet d'extension déguisé (le projet présenté s'intitule Modernisation de l'aéroport) et à l'absence totale de mesures de protection des populations, je vous demande, Monsieur le Préfêt, d'émettre un avis défavorable.
616	Contribution	**A L'ATTENTION DES ELUS LOCAUX : Le grand mensonge de Bellova et l'analyse de l'offre d'Egis (Bellova)**	2026-09-15 23:24:45		20260915_161639-capture-decran-2026-09-15-a-154713-1pdf.pdf	Lors de sa prise de parole lors de la réunion publique de Juin dernier à Tillé, le directeur de Bellova, Anthony Martin, a présenté Bellova en seul investisseur courageux. Cette posture est une manipulation. L'examen de l'analyse de l'offre d'Egis (Extrait de l'Analyse des offres du SMABT page 56 à 62 joint) prouve exactement le contraire : le contrat a été rédigé pour que l'entreprise privée encaisse les bénéfices, tout en transférant les risques et les pertes sur les contribuables locaux. C'est la démonstration parfaite du principe de « privatisation des profits et socialisation des pertes ». Derrière le jargon juridique, les documents internes du dossier révèlent un piégeage en quatre points. 1. Si le projet s'arrête ou fait faillite : le contribuable paie la note. En cas de résiliation du contrat, le SMABT s'est engagé à rembourser la quasi-totalité des dettes bancaires, des emprunts et des fonds investis par le concessionnaire. L'investisseur ne risque rien : si l'affaire tourne mal, les collectivités locales lui serviront de parachute doré sur les deniers publics. 2. Si l'aéroport accumule les surprofits : les recettes de la collectivité sont bloquées. La redevance variable que l'entreprise doit reverser aux collectivités est plafonnée (bloquée à 80 % du chiffre d'affaires prévisionnel). Si le trafic et les bénéfices explosent, l'argent supplémentaire ira dans les poches des actionnaires privés, sans profiter au territoire. 3. Si l'entreprise ne respecte pas ses engagements : les amendes sont dérisoires. Les pénalités que la puissance publique pourrait infliger à l'exploitant en cas de retards ou de mauvais entretien sont plafonnées à des sommes insignifiantes (limitées à 2 %). L'exploitant s'est ainsi acheté le droit de négliger ses obligations sans risque de sanction dissuasive. 4. Garanties éphémères : l'entreprise se défile sur le long terme. La grande garantie financière apportée par la maison-mère d'Egis ne dure que 18 mois. Une fois ce délai passé, la collectivité n'a plus de vraie protection juridique. Pire encore : aucune somme n'est mise de côté pour remettre l'aéroport en état à la fin de la concession. Conclusion Dire aux habitants du Beauvaisis que la société privée prend « tous les risques » est une contre-vérité flagrante. Bellova cherche à capter la manne financière d'une extension massive du trafic, tout en faisant porter le risque financier, le remboursement des dettes et les coûts cachés au contribuable local. Le coût de l'usure des infrastructures routières existantes, le coût des construction de nouvelles routes et leur entretien seront également à la charge des contribuables. Face à cette tromperie et à ce contrat totalement déséquilibré au détriment des finances publiques, je vous demande l'arrêt de ce projet.
617	Contribution	**Les communes pour un plafonnement de l'aéroport | réponse**	2026-09-15 23:26:19			Contribution du 15 septembre 2026 Monsieur le Commissaire Enquêteur, Votre réponse à ma contribution du 14 septembre est sidérante. Une délibération est un acte administratif. Les conseils municipaux ne sont pas des girouettes. Une délibération exprime la volonté de la collectivité territoriale et le vote des conseillers municipaux a du sens que vous ne pouvez leur enlever juste parce que ça ne vous convient pas. Les communes qui ont voté de nouvelles motions en 2026 ont confirmé leur volonté de voir l'aéroport plafonné, aucune n'est revenu sur ce principe. Le niveau de plafonnement a pu évoluer mais pas la volonté sur le principe du plafonnement. En tout état de cause, un acte administratif existe tant qu'il n'est pas révoqué. Si vous pensez que les communes qui ont voté en 2023 des motions concernant l'aéroport se rétracteraient aujourd'hui, c'est à vous de le prouver, pas à moi. La présomption est donc que les délibérations sont toujours applicables, pas le contraire. Je constate donc, à nouveau, que vous voulez tordre le droit pour asséner votre vérité. Vous l'avez déjà fait avec le fameux plafond à 45000 mouvements qui n'en est pas un mais que vous persistez à considérer comme un plafond malgré toutes les preuves contraires. Je persiste également dans mon opposition à l'agrandissement de l'aéroport et donc contre le projet soumis à consultation publique. Veuillez recevoir, Monsieur le Commissaire Enquêteur, mes salutations distinguées. Dominique Lazarski
618	Contribution	**POLLUTION SONORE ET ENVIRONNEMENTALE**	2026-09-15 23:26:45			SI NOUS COMPRENONS BIEN LA MODERNISATION DE L'AÉROPORT QUANT AUX BESOINS ET CONFORT DU PERSONNEL ET DES PASSAGERS, NOUS SOMMES TOTALEMENT EN OPPOSITION A UNE AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOLS. LE BRUIT GENERERE PAR LE TRAFIC ACTUEL EST DÉJÀ TRÈS INSUPPORTABLE (LES RIVERAINS DU BEAUVAISIS NE SONT PAS LES SEULS AFFECTES PAR CE PROBLÈME, LE CLERMONTOIS EST LUI AUSSI FORTEMENT IMPACTE PAR CETTE NUISANCE : D'AUTANT QUE LES VOLS PROVENANT DE ROISSY-CHARLES DE GAULLE SE SURAJOUTENT DE MANIÈRE TRÈS IMPORTANTE) ON NOUS PARLE D'ISOLATION PHONIQUE DE NOS MAISONS (POUR NOTRE SANTÉ : SOMMEIL, STRESS, LIE ENTE AUTRE AU NON RESPECT DU COUVRE-FEU), CEPENDANT VIVRE DANS UN MILIEU RURAL. C'EST AUSSI PROFITER DES EXTÉRIEURS ET DE SON JARDIN. NOUS N'AVONS PAS CHOISI DE SUBIR LA "VIOLENCE" URBAINE A LA CAMPAGNE.

619	Contribution	**ADERA | CONTRE L'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE bEAUVAIS-TILLE**	2026-09-15 23:27:22		20260915_162852-adera-contribution-consultation-publique-15-septembre-2026pdf.pdf	CONTRIBUTION AU PROJET D'AGRANDISSEMENT DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLE Monsieur le Commissaire enquêteur, La présente contribution regroupe et synthétise ce qui nous ressort comme les principales observations formulées au cours de la consultation sur le projet d'agrandissement de l'aéroport Beauvais-Tillé. Ces observations ne portent ni sur l'utilité de l'aéroport en tant que telle, ni sur l'ensemble des effets de son activité actuelle. Elles portent principalement sur les effets supplémentaires du projet, les hypothèses retenues pour les évaluer, les garanties permettant d'en maîtriser les conséquences dans la durée et la cohérence de sa trajectoire avec les objectifs environnementaux et territoriaux affichés par les collectivités. Au regard de l'ensemble des éléments examinés au cours de la consultation, plusieurs difficultés majeures demeurent. 1.Un plafond de 45 000 mouvements qui n'est pas suffisamment garanti Le nombre de 45 000 mouvements commerciaux annuels est devenu un élément central de la présentation du projet. Pourtant, les échanges intervenus au cours de la consultation conduisent à distinguer nettement ce chiffre d'un véritable plafond juridiquement opposable. L'annexe 7 du contrat de concession prévoit bien une seconde phase de développement, susceptible d'être engagée lorsque le trafic atteint 7,5 millions de passagers par an pendant trois années consécutives. Cette perspective est difficilement dissociable de l'évaluation du projet actuel si aucune garantie ne permet d'établir qu'elle ne pourra pas conduire à une augmentation ultérieure du trafic. Contributions [67] ; [273] ; [324] ; [263] L'évolution historique invite également à la prudence. En 2008, l'aéroport accueillait environ 2,1 millions de passagers pour environ 18 000 mouvements et le projet alors déjà présenté comme relevant d'un « développement maîtrisé » devait conduire à environ 21 000 mouvements. Le seuil a ensuite été porté à 32 000, puis le trafic a continué à progresser jusqu'à près de 40 000 mouvements. [124] Et c'est encore aujourd'hui ce même argumentaire de « développement maîtrisé » qui est de nouveau mobilisé par le nouveau président du SMABT, Lionel Chiss, pour justifier ce nouveau projet visant à porter le trafic à 45 000 mouvements. Or, un développement véritablement maîtrisé suppose qu'un plafond soit une limite ; ici, l'histoire montre plutôt que chaque plafond peut devenir le « palier » du suivant. La succession des seuils interroge ainsi la portée réelle de la notion de « développement maîtrisé » : lorsque chaque plafond atteint devient le point de départ de la justification du suivant, il ne s'agit plus véritablement de maîtriser la croissance, mais de l'organiser par étapes successives. Et le président du SMABT lui-même a parlé d'un « 1er palier des 45 000 mouvements en 2032 », et non d'un plafond définitif. Les déclarations politiques ou les engagements de l'exploitant peuvent naturellement constituer des éléments d'appréciation. Ils ne présentent toutefois pas la même portée qu'une restriction d'exploitation juridiquement opposable et contrôlable, comme le confirme l'Autorité Environnementale dans son avis. Si un plafond de 45 000 mouvements est réellement destiné à encadrer le développement de la plateforme, il paraît donc indispensable que sa portée, sa durée et son caractère opposable soient établis par un document communicable. Cette question est d'autant plus importante que Bellova indique elle-même que 45 000 mouvements constituent un niveau structurant pour l'économie du projet, alors que son représentant a également déclaré lors de la réunion de lancement : « Les investisseurs ne touchent rien au moins jusqu'en 2037 si tout va bien. » Dans ces conditions, la question de la robustesse économique du projet en cas de trafic inférieur à la trajectoire retenue mériterait également d'être documentée. [67] ; [68] ; [355] ; [395] 2.Une capacité créée qui doit être mise en regard de la trajectoire réelle du trafic Le projet vise à répondre à la saturation des infrastructures actuelles et à améliorer les conditions d'accueil des passagers, ce qui est un objectif légitime et entendable. Mais une augmentation importante des capacités d'accueil ne peut être examinée indépendamment de la trajectoire de trafic qu'elle rend possible. L'étude socio-économique prévoit 8,1 millions de passagers en 2030, contre 6,56 millions en 2024. Elle indique par ailleurs que le projet est dimensionné pour répondre à un trafic déjà élevé et en croissance. Or cette progression doit être mise en regard du plafond annoncé de 45 000 mouvements et de l'emport moyen des aéronefs. La question n'est donc pas seulement de savoir si les infrastructures permettront d'accueillir 45 000 mouvements dans de meilleures conditions. Elle est également de savoir si les capacités créées sont cohérentes avec cette limitation et si elles ne permettent pas, à terme, une croissance supérieure à celle officiellement retenue. L'expérience historique de l'aéroport montre qu'une extension présentée comme destinée principalement à améliorer l'accueil peut être suivie d'une augmentation importante du trafic. [124] De plus, les contraintes extérieures relevant de l'approvisionnement pétrolier de l'Europe ainsi que du déploiement des carburants d'aviation durable (SAF) portées à connaissance de Bellova lors de la concertation rendent indispensable que l'évaluation comporte également des scénarios suffisamment transparents permettant d'apprécier les conséquences d'une évolution à la baisse du trafic, notamment à 39 000 mouvements, niveau proche du trafic actuel, et à 32 000 mouvements, niveau demandé par plusieurs collectivités riveraines et qui permettraient aussi à l'aéroport de tenu les objectifs nationaux et locaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. À ce jour, les tests de sensibilité de la VAN-SE portent sur les coûts d'investissement, le SAF et les gains de temps des passagers, mais pas sur une baisse durable du trafic. [67] ; [68] ; [350], [355] 3.Des hypothèses déterminantes pour les émissions qui doivent être davantage justifiées Une part importante de l'évaluation environnementale repose sur des hypothèses concernant l'évolution de la flotte aérienne, la consommation des appareils, les distances parcourues, les taux d'emport et les facteurs d'émission, que plusieurs contributions ont demandé que ces données soient rendues plus transparentes. [254] ; [264] ; [274] La trajectoire de flotte retenue dans l'étude prévoit notamment une évolution très importante vers les B737 MAX 10, qui représenteraient dès 2034 une part très majoritaire des mouvements commerciaux. Or les données permettant de justifier cette affectation particulière à Beauvais ne sont pas suffisamment explicitées dans le dossier. Cette hypothèse est loin d'être secondaire : elle influence directement les consommations de carburant et donc les émissions projetées. La même question se pose concernant les facteurs d'émission et les distances de vol retenus dans les calculs. [262] Il en va de même pour les déplacements routiers. L'utilisation d'une aire d'étude limitée à quelques kilomètres autour de la plateforme peut être adaptée à l'analyse locale de la qualité de l'air, mais elle mérite d'être distinguée de l'évaluation des émissions de GES liées aux distances réellement parcourues par les voyageurs. [264] L'enjeu n'est donc pas de contester par principe la méthode retenue, mais de permettre de vérifier que les hypothèses déterminantes sont représentatives, cohérentes entre les différentes études et suffisamment documentées. 4.Une trajectoire de décarbonation qui reste dépendante d'hypothèses non garanties Bellova met en avant son accréditation ACA, l'électrification de certains usages, le photovoltaïque, le raccordement au réseau de chaleur et l'incorporation progressive de carburants d'aviation durables. Ces mesures peuvent effectivement réduire certaines émissions relevant du fonctionnement de la plateforme, mais elles ne répondent toutefois pas à elles seules à la question des émissions supplémentaires liées à l'augmentation du trafic aérien, et cette distinction est particulièrement importante concernant les SAF. Les compagnies aériennes elles-mêmes identifient des incertitudes concernant la disponibilité, le coût et le financement des SAF. Incertitudes qui ne peuvent être ignorées par Bellova car elles ont été portées à sa connaissance au cours de la concertation, ou bien via les exigence de la certification ACA. [333], [350], [376] Bien que l'étude socio-économique teste une hypothèse de SAF moins ambitieuse montrant que la réduction du taux d'incorporation envisagé dégrade fortement le bilan socio-économique, aucune analyse de sensibilité portant sur ces incertitudes n'a été conduite sans que Bellova n'en justifie ce choix. [333] ; [350] La question n'est donc pas de savoir si une trajectoire de décarbonation existe sur le papier, mais dans quelles conditions elle pourra effectivement être réalisée, à quel coût et avec quelles conséquences éventuelles sur les compagnies, les tarifs et la demande. La même difficulté apparaît avec l'accréditation ACA. Une démarche de réduction des émissions relevant du périmètre direct de l'aéroport ne suffit pas, à elle seule, à démontrer que la trajectoire globale des émissions associées à l'activité aéroportuaire est compatible avec les objectifs climatiques. D'autant plus lorsque l'étude d'impact conclut que les avions sont à l'origines de 96% des émissions de GES du projet, dont « L'impact est évalué comme étant fort, direct, permanent et sur le long terme » selon la formulation même de Bellova. Cette distinction rejoint la question plus générale du « champ de responsabilité » évoqué par Bellova : il est compréhensible que l'exploitant ne puisse décider seul de la politique nationale du transport aérien. Mais les facteurs qu'il ne maîtrise pas directement peuvent néanmoins être déterminants pour apprécier les incidences et la robustesse du projet. [334], [378], [379] Enfin, les effets climatiques du transport aérien ne se limitent pas au CO_2. Les traînées de condensation constituent un autre effet climatique documenté qui doit être pris en considération dans l'appréciation globale de l'activité aérienne, notamment l'évaluation de la VAN-SE. [244] ; [391] 5.Une question plus large de cohérence des politiques territoriales La question du PCAET ne peut être réduite à la seule existence d'une mesure consacrée à l'aéroport. L'Autorité environnementale avait explicitement demandé, dans son cadrage préalable, que soit analysée l'articulation du projet avec les documents de planification, notamment le PCAET. Or Bellova n'a pas produit cette analyse. Sa réponse s'est d'abord limitée à renvoyer à la mesure 20 du PCAET et aux démarches ACA, soulignant une interprétation extrêmement restrictive de l'application d'un PCAET. Mais l'existence de mesures visant à réduire les émissions de l'aéroport ne répond pas à une autre question essentielle : le développement projeté de l'aéroport est-il compatible avec la trajectoire globale de réduction des émissions fixée par le PCAET ? Les documents du PCAET identifient en effet l'aéroport comme un émetteur significatif, tandis que les éléments produits dans la concertation faisaient apparaître une divergence entre la trajectoire observée et celle fixée par le PCAET. [340] ; [395] Après que cette analyse a été portée à sa connaissance, Bellova n'a pas apporté d'élément permettant de démontrer cette compatibilité et indique ne pas avoir de remarque complémentaire à formuler. Cette réponse ne permet donc ni de réfuter l'analyse, ni de démontrer la compatibilité du projet avec la trajectoire territoriale. Mais cette situation soulève une question plus large de cohérence de l'action publique locale. La Communauté d'agglomération du Beauvaisis s'est dotée d'objectifs de transition écologique et Lionel Chiss déclarait, lors de son élection à la présidence de la CAB, que les élus étaient « responsables en particulier devant les jeunes générations de la terre que nous laisserons à nos enfants » à travers le PCAET, le schéma des énergies et l'ensemble des politiques contribuant à la transition écologique. Dans le même temps, ce même président, désormais également président du SMABT, porte le développement de l'aéroport jusqu'au « 1er palier » de 45 000 mouvements annuels. La CAB étant elle-même copropriétaire de l'aéroport au sein du SMABT, cette situation appelle une clarification des arbitrages entre les différentes politiques publiques portées par les mêmes collectivités. La question dépasse ainsi le seul PCAET : elle concerne la cohérence entre politique climatique et énergétique, développement économique, tourisme, mobilité, aménagement du territoire et stratégie aéroportuaire. Le projet doit donc être apprécié non seulement au regard de ses bénéfices économiques et de ses mesures de réduction d'impact, mais également au regard de la cohérence globale des choix publics auxquels les collectivités ont elles-mêmes souscrit. 6.Des effets territoriaux, sanitaires et socio-économiques qui doivent être appréciés dans leur ensemble Les nuisances du projet ne se limitent pas aux émissions de gaz à effet de serre. L'augmentation de l'activité est susceptible d'accroître le nombre de personnes exposées au bruit et certaines émissions atmosphériques. La question est particulièrement importante dans un territoire déjà concerné par des enjeux de santé environnementale. [68] ; Et ici, la protection des riverains ne peut par ailleurs être réduite à la seule mesure d'isolation des logements comme semble l'imaginer le nouveau président du SMABT. L'isolation protège principalement l'intérieur des bâtiments. Elle ne protège pas de la même manière la possibilité de profiter d'un jardin, d'une terrasse ou de l'environnement extérieur, alors même que ces usages sont particulièrement importants dans un territoire rural et que les périodes de plus forte activité aérienne correspondent largement aux périodes où ces espaces sont utilisés. Une véritable protection des populations suppose donc de considérer non seulement les niveaux d'exposition acoustique calculés, mais également la réalité du cadre de vie et les garanties permettant de limiter l'augmentation de l'exposition. Et le même principe doit être appliqué aux bénéfices économiques annoncés. L'étude socio-économique présente une VAN-SE de 4 393,3 M€, mais celle-ci constitue un bilan pour l'ensemble de la collectivité et non le résultat financier de Bellova. Le bilan de l'acteur « Aéroport Paris-Beauvais » est de 200,5 M€, tandis que celui des passagers, via les gains de temps, atteint 4 427 M€. Or, les externalités négatives représentent quand a elle environ -1 469 M€ au bilan VAN-SE, principalement au titre du bruit, de la pollution et de l'effet de serre. Dès lors, sur le périmètre de la VAN-SE, les bénéfices apparaissent très fortement concentrés sur les passagers et l'aéroport, tandis que les principales externalités négatives sont supportées par la collectivité et la puissance publique. De plus, pour certains effets hors périmètre du bilan VAN-SE, l'étude qualifie de « retombées majeures » certains effets sur l'attractivité, le tourisme et l'emploi alors même qu'ils ne sont pas monétarisés. En réponse à une contribution, Bellova reconnaît elle-même que leur ampleur, leur caractère additionnel et leur contribution nette relèvent uniquement de « gains potentiels » non évalués, contredisant les conclusion même du bilan VAN-SE. [355] Ainsi, l'intérêt général ne peut être réduit à la seule addition des emplois et de la croissance économique. Comme le souligne Dominique Lazarski dans sa contribution du 15 juillet 2026 « L'intérêt général ? un changement de paradigme nécessaire ! », l'enjeu consiste précisément à mettre dans le même raisonnement les bénéfices économiques, la santé publique, la qualité de vie, les écosystèmes et la stabilité climatique. [134] 7.Un déroulé de la concertation et de la consultation qui interroge Enfin, le déroulement de la concertation puis de la présente consultation soulève lui-même une question sur les conditions dans lesquelles le public a pu apprécier le projet. Les garants de la CNDP ont relevé plusieurs limites concernant la continuité de l'information, l'alimentation des supports du public et le traitement de certaines interrogations structurantes, allant jusqu'à considérer que la concertation avait davantage relevé de l'information que de la concertation. Deux courriers citoyens dénonçant ces écarts et demandant des modifications ont d'ailleurs étaient transmis à Bellova début décembre 2025, qui n'a pas donné suite. Cette difficulté tient également à un glissement dans la manière dont Bellova a progressivement présenté la portée de la concertation. Son caractère « volontaire » et « très en amont » était initialement présenté comme permettant au public d'influer sur le projet, les contributions devant « orienter et enrichir les études ultérieures ». Mais ce même caractère volontaire et l'état d'avancement du projet ont ensuite été invoqués pour expliquer que certaines questions ne pouvaient pas encore recevoir de réponse. Or la question posée n'était pas nécessairement d'obtenir immédiatement des réponses techniques définitives, mais de savoir comment les interrogations soulevées seraient prises en compte dans les études à venir. Le déroulement de certains échanges illustre cette difficulté : une question posée sur le site de la concertation est restée sans réponse ; après l'avoir renouvelée lors d'une réunion publique, il a été proposé d'adresser directement un courriel à Bellova ; après l'envoi de celui-ci, il a finalement été demandé de reformuler la question sur le site de la concertation, où elle avait pourtant déjà été déposée. Ce renvoi successif entre les différents canaux n'a ainsi pas permis d'établir comment la question soulevée avait été prise en compte dans la suite des études. Cette difficulté se retrouve aussi dans le traitement du Dossier des Enseignements et des Engagements. Des demandes de correction et de restitution plus fidèle des contributions (notamment sur le bruit, le PCAET, les SAF ou l'approvisionnement en pétrole) ont été formulées en décembre 2025, notamment concernant les pièces jointes, les omissions et la manière dont les enseignements de la concertation étaient construits. Bellova a reconnu certaines omissions matérielles et annoncé leur correction, mais n'a pas répondu sur le fond aux interrogations relatives à la manière dont les contributions avaient effectivement orienté les études ultérieures. Le constat d'un décalage entre la richesse des échanges et leur restitution dans le DEE ne repose d'ailleurs pas uniquement sur l'analyse de l'ADERA : les garants de la CNDP ont eux-mêmes relevé un traitement partiel de certaines interrogations structurantes et considéré que le DEE donnait le sentiment que la concertation avait davantage relevé de l'information que de la concertation. Cette difficulté est d'autant plus importante que des éléments susceptibles de modifier l'appréciation du projet sont apparus ou ont été précisés au cours de la procédure, notamment l'existence d'une seconde phase permettant de porter la capacité à 53 000 mouvements, qui n'avait pas été présentée de manière explicite lors de la concertation. Le public ne peut en effet se prononcer pleinement que sur la base d'une information complète, actualisée et cohérente avec les éléments désormais disponibles. Cette succession de phases, de documents et de réponses parfois tardives pose donc une question plus générale : les conditions de la procédure ont-elles réellement permis au public d'apprécier le projet dans son périmètre et avec l'ensemble des informations aujourd'hui disponibles ? Cette question mérite d'être prise en compte dans l'appréciation de la qualité de la présente consultation. Conclusion et demandes En l'état, les éléments réunis au cours de la consultation ne permettent pas de considérer comme suffisamment établies la limitation durable du trafic, la robustesse de certaines hypothèses environnementales, la

						cohérence de la trajectoire climatique du projet et la répartition de ses bénéfices et de ses coûts entre les différents acteurs. L'ADERA demande donc, à minima : •la communication de tout document établissant de manière juridiquement opposable la limitation à 45 000 mouvements annuels, ainsi que sa durée et ses modalités de contrôle ; •la clarification de la portée de la seconde phase prévue par l'annexe 7 du contrat de concession, et de son articulation avec le projet actuellement soumis à consultation ; •une analyse de sensibilité du projet à plusieurs niveaux de trafic, notamment 45 000, 39 000 et 32 000 mouvements annuels ; •la communication de la rentabilité financière du concessionnaire selon ces différents scénarios, ainsi que du niveau de trafic nécessaire à l'atteinte de son équilibre économique ; •la clarification de la répartition du risque économique entre Bellova, ses investisseurs, le SMABT et les collectivités qui le composent en cas de trafic inférieur aux prévisions (clause de désolidarisation ?) ; •la communication des principales hypothèses utilisées pour le calcul des émissions aériennes, notamment les distances de vol, facteurs d'émission, taux d'emport, consommations et trajectoires de flotte ; •une analyse approfondie des retombées touristiques attribuables à l'activité de l'aéroport sur le Beauvaisis et, plus largement, sur l'Oise, en distinguant les effets de l'activité actuelle de ceux qui seraient réellement additionnels du fait du projet (en mobilisant plus que les quatres valeurs présentées dans le dossier, comme par exemple l'ensemble des données disponibles auprès d'Oise Tourisme ainsi que des enquêtes auprès des professionnels directement concernés : établissements hôteliers, loueurs de meublés touristiques, taxis, sociétés de location de véhicules et autres acteurs de la chaîne touristique, …) ; •des analyses de sensibilité carbone et VAN-SE plus complètes portant sur les hypothèses de décarbonation, intégrant notamment les incertitudes concernant l'approvisionnement pétrolier de l'Europe et la disponibilité et le coût des SAF et carburant fossiles, mais également l'exposition des compagnies aériennes au risques économiques liés à la décarbonation (coût des quotas carbone, pénalités carbone) ; •puisque Bellova considère de sa responsabilité via la contractualisation le taux d'incorporation de 20% de SAF en 2035, une analyse présentant les sites existants ainsi que les projets en cours ou annoncés susceptibles d'assurer l'approvisionnement de la plateforme en SAF, ainsi que la quantification des matières premières (huiles usagées, maïs, paille, fourrage, lisiers, électricité décarbonée, …) nécessaires à l'atteinte de ce niveau contractuel ; •une analyse explicite de la cohérence de la trajectoire du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis et les trajectoires nationales de décarbonation ; •que soit explicitée la cohérence entre, d'une part, les objectifs de transition écologique et de réduction des émissions portés par la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis et, d'autre part, les décisions prises au sein du SMABT en faveur du développement de l'aéroport, afin que cette cohérence (ou, le cas échéant, la justification des arbitrages assumés entre ces différentes politiques publiques) puisse être appréciée dans le cadre de la présente procédure ; •la prise en compte des évolutions envisagées pour la desserte routière de l'aéroport, notamment dans le cadre de l'étude relative à un éventuel raccordement à l'A16, dans l'appréciation des incidences cumulées du projet ; [263] ; [273] ; [324] •une appréciation globale des effets sanitaires, acoustiques, atmosphériques et climatiques, ne se limitant pas aux mesures de réduction mises en œuvre par l'exploitant ; •une présentation équilibrée des bénéfices et des coûts du projet, distinguant clairement les effets démontrés, les effets seulement qualitatifs, les effets additionnels et ceux qui restent à établir ; [355] •enfin, que Bellova mette à jour sa communication publique en présentant explicitement tout élément nouveau susceptible de nuancer ou de contredire les affirmations déjà communiquées au public ou aux élus, afin que l'information diffusée jusqu'au terme de la procédure reflète l'ensemble des résultats et non les seuls éléments favorables au projet (Par exemple, la réponse déjà formulée par Bellova à la contribution 355 et remettant explicitement en cause les conclusion du bilan socio-économique). En définitive, les échanges intervenus pendant la consultation font apparaître une double question centrale. Premièrement : le projet est-il suffisamment encadré pour que les capacités supplémentaires qu'il crée ne conduisent pas, à terme, à une croissance du trafic et des incidences supérieure à celle aujourd'hui présentée ? Cette question est particulièrement importante pour les riverains qui considèrent que les nuisances actuelles ont déjà atteint, voire dépassé, un niveau acceptable. La capacité créée par le projet pourrait en effet constituer, à terme, un facteur permettant une nouvelle progression du trafic au-delà de la trajectoire aujourd'hui affichée. Deuxièmement : le projet est-il suffisamment robuste pour faire face à une trajectoire de trafic inférieure aux hypothèses retenues ? Les incertitudes relatives au prix et à la disponibilité des carburants, à la montée en puissance des SAF, aux contraintes de décarbonation du transport aérien et à l'évolution de la demande peuvent également conduire à une activité inférieure à celle projetée. Dans ce cas, il convient de déterminer quelles seraient les conséquences économiques pour l'aéroport et, surtout, qui supporterait le risque correspondant si les recettes attendues n'étaient pas au rendez-vous. Ces deux scénarios doivent pouvoir être examinés conjointement : celui d'un trafic supérieur à la trajectoire annoncée, avec des incidences environnementales et sanitaires accrues, et celui d'un trafic inférieur, avec un risque économique accru pour l'exploitation et potentiellement, selon les dispositions de la concession, pour les collectivités. Le dossier présente aujourd'hui surtout la trajectoire centrale comme si elle constituait le scénario de référence suffisamment robuste. Or la véritable robustesse d'un projet consiste précisément à examiner ce qui se passe lorsqu'il s'en écarte, dans un sens comme dans l'autre. Faute de garanties opposables et d'une démonstration suffisamment complète sur ces différents points, je considère que le projet ne présente pas, en l'état, les garanties nécessaires pour être autorisé. Avec nos salutations distinguées, Pour l'ADERA, sa présidente Claire Olivier
620	Contribution	**NON à l'extension de l'aéroport de Tillé**	2026-09-15 23:28:07			Outre les nuisances quotidiennes sur la commune de Bonlier (réacteurs des avions, Nombres de vols, non respect des horaires de nuit, incivilités des voyageurs, fleurissement des parkings privés....) quand allons nous collectivement réfléchir au réchauffement climatique. Les vols des avions y participent grandement. Après le terrible été que nous venons de subir, il faut une réflexion collective et surtout un sens des responsabilités que chacun d'entre nous doit prendre. Il n'y a pas que le profit, il faut penser à la qualité de vie que chacun veut laisser aux enfants d'aujourd'hui. Est-ce que faire un voyage en avion par an serait vraiment insupportable pour la plupart des gens ???!!! On peut critiquer les politiques mais que faisons nous chacun pour améliorer la vie de nos enfants et petits-enfants. Est-ce vraiment l'extension de cet aéroport qui rendra heureux les gens ? Nous sommes tous d'accord pour soutenir les agriculteurs, les pêcheurs.....alors prendre l'avion au détriment du climat est-ce vraiment raisonnable ? oui à la modernisation de cet aéroport, non à son extension.
621	Contribution	**Trop c'est trop**	2026-09-15 23:28:35			Il faut stopper l'agrandissement de l'aéroport nuisances diverses ,pollution etc la planète ne va pas bien du tout alors arrêtez tant qu'il est encore temps !!!
622	Contribution	**Dessertes terrestres ?**	2026-09-15 23:29:05			qu'est-il prévu comme dessertes par autocars (voire trains ?) pour acheminer les passagers, dont le nombre augmentera considerablement, depuis et vers Paris, la banlieue parisienne, les agglomérations de Rouen et Amiens ? A Paris et alentours, quels seront les points de départ/arrivée ?
623	Contribution	**Prise en compte de l'expression des riverains CONTRE l'extension de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-15 23:29:31			Beauvais, le 13 septembre 2026, Monsieur le Commissaire enquêteur, Nous souhaitons attirer votre attention sur la forte expression d'opposition au projet qui ressort des contributions déposées, ainsi que sur la nature des contributions qui ne permettent pas d'identifier une position clairement favorable ou défavorable. Sur les 468 contributions analysées par nos soins en date du 12 septembre 2026 : 310 permettent d'identifier une position sur le projet, dont : 284 (60,7 % de l'ensemble des contributions) expriment une opposition à l'extension et/ou à l'augmentation du trafic ; 16 (3,4 %) sont favorables à l'extension ou au projet ; 10 (2,1 %) souhaitent une modernisation de l'aéroport sans soutenir son extension ; 158 contributions (33,8 %) ne permettent pas d'identifier une position claire sur le fond. Ces 158 contributions ne doivent pas être considérées comme favorables ou comme neutres au sens d'une acceptation du projet. Elles correspondent principalement à des observations, questions, demandes de pièces, de données, de preuves, d'études ou d'analyses complémentaires, ainsi qu'à des remarques techniques ou procédurales. Elles traduisent donc avant tout une demande d'information ou de justification supplémentaire, et non un soutien au projet. Ainsi, parmi les 310 contributions permettant d'identifier une position, 284 sont opposées au projet, soit 91,6 %. L'opposition exprimée porte notamment sur l'augmentation du trafic aérien et ses conséquences sur le bruit, la qualité de l'air, la santé, le climat, l'environnement et la qualité de vie des riverains, mais également sur la justification et le dimensionnement du projet. Une expression locale qui confirme cette mobilisation Cette expression rejoint celle recueillie localement à travers plusieurs pétitions réalisées par Les Colibris du Beauvaisis, que nous vous avons transmises par ailleurs. Parmi les participants, l'opposition atteint notamment : 90,4 % à Mont-Saint-Adrien ; 93,4 % à Fouquenies ; 82,8 % à Saint-Germain-la-Poterie ; 85,7 % à Savignies ; 98,7 % à Campdeville. Ces pétitions ne constituent évidemment pas un sondage représentatif de l'ensemble de la population du Beauvaisis et de ses alentours. Elles ont néanmoins recueilli 1 071 participations locales, avec une opposition très majoritaire dans chacun des secteurs concernés. A noter, comme déjà mentionné, des pétitions sont encore en cours dans d'autres villages et reflètent à date la tendance ci-dessus. La convergence est particulièrement nette : d'un côté, près de 9 contributions sur 10 parmi celles permettant d'identifier une position sont opposées à l'extension et/ou à l'augmentation du trafic ; de l'autre, les pétitions locales recueillent, selon les communes et secteurs, entre 82,8 % et 98,7 % d'opposition parmi les participants. Cette expression locale constitue donc un élément complémentaire à prendre en considération dans l'appréciation de la mobilisation des riverains et de la perception du projet sur le territoire. Dans certaines communes, la participation à la pétition a par ailleurs atteint un niveau comparable à celui observé lors des dernières élections municipales, notamment à Mont-Saint-Adrien et à Fouquenies. Cet élément témoigne d'une mobilisation citoyenne significative autour de la question de l'avenir de l'aéroport. Nous estimons donc que cette convergence entre les deux formes d'expression citoyenne mérite d'être explicitement prise en compte dans l'appréciation du projet et de son acceptabilité locale. Une question sur l'information du public Nous souhaitons également souligner que, à notre connaissance, la communication locale durant la période estivale nous a semblé insuffisante pour permettre à tous les habitants concernés de prendre connaissance du projet et de participer à l'enquête. Nous ne préjugeons pas ici du respect des obligations réglementaires de publicité. Nous souhaitons simplement que les conditions réelles d'information du public soient prises en compte dans l'appréciation de sa participation. Cette question nous paraît d'autant plus importante que 158 contributions sur 468 (33,8 %) ne permettent pas d'identifier de position sur le fond et portent notamment sur des demandes d'informations, d'études ou de justificatifs complémentaires. En conséquence, l'absence de participation ne doit pas être assimilée à une approbation du projet. Nos demandes Nous demandons au commissaire enquêteur de bien vouloir prendre explicitement en compte dans son rapport et ses conclusions : la très forte proportion d'opposition parmi les contributions ayant exprimé une position : 91,6 %, soit près de 9 contributions sur 10 parmi les positions identifiables ; la nature des 158 contributions sans position claire, qui ne constituent pas des contributions favorables au projet mais expriment principalement des observations, questions et demandes d'informations ou de justificatifs ; la convergence entre les contributions à l'enquête publique et l'expression locale , les pétitions faisant apparaître, dans les villages concernés, une opposition comprise entre 82,8 % et 98,7 % des participants ; le niveau significatif de mobilisation constaté localement, notamment dans certaines communes où la participation à la pétition a atteint un niveau comparable à celui des dernières élections municipales ; les conditions d'information du public, afin que l'absence de participation de certains habitants ne soit pas interprétée comme une acceptation du projet. Nous demandons également que ces éléments soient portés à la connaissance de Monsieur le Préfet et pleinement pris en compte dans l'instruction du projet et dans la décision qui sera prise à son issue. Nous souhaitons en particulier que les nombreuses interrogations et demandes d'informations formulées par le public ne soient pas considérées comme une absence d'opposition, mais comme l'expression d'une demande légitime de transparence, de justification et d'évaluation des conséquences du projet. Il nous paraît essentiel que la voix des riverains "CONTRE" ce projet d'extension soit appréciée à sa juste mesure. Le silence ou l'absence de participation ne peut être considéré comme une approbation, pas davantage que les demandes d'informations complémentaires ne peuvent être assimilées à un soutien au projet. Nous vous remercions de l'attention portée à cette contribution et de la prise en compte de ces éléments dans votre rapport, vos conclusions et, le cas échéant, dans les éléments transmis à l'autorité préfectorale. Cordialement, Les Colibris du Beauvaisis

624	Contribution	**augmentation et aggravation des nuisances sonores et visuelles causées par le survol**	2026-09-15 23:30:00			A l'attention de Monsieur Augustin Ferté, commissaire enquêteur Je suis propriétaire de bois et de terres agricoles sur les communes de St Germain et Savignies, dans la zone survolée en basse et moyenne altitude par les avions arrivant ou partants de l'aéroport Beauvais-Tillé. Par la présente, je tiens à vous faire part de ma vive opposition au projet d'extension de l'aéroport de Tillé, dit Paris-Beauvais, ainsi qu'à l'augmentation considérable de son trafic aérien Lors de mes séjours fréquents à St Germain la Poterie dans notre maison familiale , j'ai pu constaté une augmentation et aggravation des nuisances sonores et visuelles causées par le survol à basse et moyenne altitude de notre commune des avions provenant de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Je suis très inquiet: - de la dangerosité des émissions produites par la combustion du kérosène, et des conséquences que cela aura à court et moyen terme sur la santé de la population locale. - des risques d'impacts désastreux et irréversibles sur l'environnement, plusieurs zones de notre commune étant classées Natura 2000.
625	Contribution	**La manipulation par les chiffres : Analyse slide 35 "Impacts sur le tourisme de l'aéroport de Beauvais"**	2026-09-15 23:30:39			Le concessionnaire Bellova axe massivement sa communication sur les retombées économiques de l'aéroport Paris-Beauvais, en vantant un soi-disant développement du tourisme local. L'analyse factuelle des données et la réalité du terrain démontrent pourtant qu'il n'existe AUCUNE retombée SIGNIFICATIVE sur le territoire. Pour masquer ce vide, la slide 35 de la réunion publique de l'exploitant en Juin 2026 à Tillé, intitulée « Impacts sur le tourisme de l'aéroport de Beauvais » (voir en pièce jointe), procède à un accaparement abusif de statistiques territoriales du Beauvaisis en créant un lien de causalité direct et artificiel entre l'activité aérienne et quatre chiffres clés de l'agglomération. Cette manipulation vise à aveugler les élus et les citoyens sous des volumes impressionnants afin de légitimer une extension drastique du trafic, qui a atteint le chiffre record de 6,677 millions de passagers en 2025. L'examen rigoureux de ces données prouve qu'aucune d'entre elles ne peut être imputée à l'activité aéroportuaire. L'affichage de plus de 400 000 nuitées touristiques repose tout d'abord sur l'imposture d'une fausse causalité. Aucun hôtel, aucun gîte et aucune plateforme de location ne demande à ses clients s'ils ont emprunté l'avion à Beauvais. Interrogée directement sur ce sujet, l'agence Oise Tourisme a elle-même admis être totalement incapable d'isoler la part réelle des passagers aériens au sein de ces statistiques. Bellova capture abusivement les nuitées générées par les mariages, les chantiers du BTP, le tourisme culturel propre au territoire comme la cathédrale de Beauvais ou le village de Gerberoy, ainsi que les déplacements familiaux, pour décréter arbitrairement que tout provient des avions. Cette tromperie est aggravée par un biais méthodologique majeur lié à l'outil cellulaire d'Orange, Flux Vision Tourisme utilisé par Oise Tourisme. Cet outil comptabilise automatiquement comme nuitée tout téléphone mobile présent seulement deux heures entre minuit et six heures du matin. En agrégeant hébergements marchands et non marchands, cette méthode intègre de manière absurde des profils sans rapport avec l'aéroport, à l'image d'un chauffeur routier dormant dans sa cabine sur une aire de repos de l'autoroute A16 près de Beauvais, d'une personne venue passer le week-end dans sa famille ou des invités d'un mariage logés chez des proches. Rapprocher ces flux cellulaires bruts des passagers aériens constitue une falsification évidente, dont l'amateurisme est renforcé par la carte officielle figurant sur cette même slide : totalement dépourvue de légende, elle géolocalise des hébergements touristiques en plein milieu de la piste d'atterrissage, prouvant l'absence de tout contrôle humain sur le traitement informatique des données. Le prétendu bond de 86 % des offres de locations touristiques relève quant à lui d'un simple effet de rattrapage statistique. Pour afficher ce pourcentage spectaculaire, le dossier compare la croissance du Beauvaisis à celle de Compiègne, établie à 53 %. Cette présentation masque le fait que le parc de locations à Beauvais était historiquement bas en 2022, avec seulement 297 offres (pour un bassin de population de 103400 habitants). Partir d'une base très faible crée mécaniquement un pourcentage d'augmentation artificiellement gonflé, sans que rien ne permette d'attribuer l'écart de 33 points à la présence de l'aéroport. La multiplication des annonces de type Airbnb ou Abritel témoigne d'une spéculation immobilière locale et non d'une hausse de la demande touristique aérienne. L'Observatoire Départemental le confirme clairement en révélant que ces meublés restent vides près de six jours sur dix, soit un taux de vacance de 59,2 % pour un taux d'occupation limité à 40,8 %. L'appropriation des 4,5 millions d'euros de chiffre d'affaires et des 194 emplois dans le secteur des hébergements constitue le dernier volet de ce détournement. Ce montant financièrement agrégé englobe l'intégralité de l'activité du tourisme vert, du tourisme culturel, des déplacements professionnels des artisans ou VRP, ainsi que l'effet mécanique de l'inflation appliquée aux nuitées depuis 2021. De même, les 194 emplois recensés servent à faire tourner l'économie réelle du Beauvaisis pour l'entretien des structures, l'accueil du BTP et les événements familiaux. Les rattacher au trafic aérien alors que la quasi-totalité des passagers s'empresse de monter dans des navettes routières pour rejoindre Paris sans consommer sur place relève d'une captation indue. La démonstration par l'absurde finit de déconstruire le modèle vanté par l'exploitant. Même si l'on acceptait le postulat rigoureusement faux de Bellova en lui attribuant 100 % de ces chiffres pour les 6,7 millions de passagers enregistrés en 2025, le bilan révélerait une inefficacité criante. Un chiffre d'affaires de 4,5 millions d'euros rapporté à ce volume de trafic représenterait à peine 0,67 euro injecté dans l'hébergement local par passager. Sur le plan social, revendiquer 194 emplois bruts signifierait qu'il faut plus de 34 400 passagers de passage pour générer un seul emploi dans l'hébergement local. Le titre de la slide 35 repose ainsi sur une tromperie méthodologique avérée. Il n'existe aucun impact économique prouvé sur le tourisme local, mais un siphonnage délibéré des statistiques territoriales pour masquer un bilan réel quasi nul. Je vous demande, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de rejeter formellement ces chiffres manipulés et d'émettre un avis défavorable sur ce projet d'extension.
626	Contribution	**pollution aux particules fines.**	2026-09-15 23:31:07			Contribution Pascale Mercier – MNLE93 NEP Le projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé a pour objectif d'améliorer l'accueil des passagers en augmentant la capacité de stationnement pour le personnel et les passagers tout en rééquilibrant la circulation autour de l'aéroport afin de diminuer les nuisances pour les habitants de Tillé. Trois aires sont définies à fin d'en évaluer les impacts : une aire élargie, région et communes avoisinantes, une aire rapprochée d'environ cinq kilomètres et une aire immédiate, emprise même de l'aéroport. La consultation dite « parallélisée » de trois mois s'adresse aux les seuls résidents de ce périmètre. Une information à minima aurait dû être réalisée jusqu'en entrée de l'agglomération parisienne. Pourquoi ? D'abord parce que cette réduction de périmètre est contradictoire avec les enjeux réels de ce projet qui de fait concernent l'ensemble de la population en comparaison des trajectoires des avions qui survolent bien au-delà de l'aire élargie mais également des conséquences de la pollution générée par la circulation routière. L'axe 3 des objectifs est d'encourager les mobilités routières tant pour les salariés que les voyageurs avec l'utilisation des navettes roulant au biocarburant de transport public et l'électrification des véhicules de service. Cet encouragement s'accompagnant d'une nouvelle organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus et un réaménagement des parkings. Aujourd'hui, ce 10ème aéroport français permet à 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements de voyager. L'objectif serait de porter ces chiffres à 45 000 mouvements entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033). Soit plus de 21% d'augmentation de passagers. Toutes les études démontrent aujourd'hui que l'émission des particules ultra fines (PM2,5 & PM0,1), liées respectivement à la combustion dans les moteurs, à l'abrasion des freins et des pneus ainsi que les voies des circulations, est aussi, voire plus dangereuse pour la santé car pénétrant plus facilement dans les organismes. Alors même que le principal mode de transport se fait par navette (39%) avec une grande satisfaction de la part des usagers (91%) par la facilité d'accès (48%), aucune prospective sur un accroissement du nombre de navettes et donc l'impact sur l'émission des particules fines n'est réalisé. Peut-être est-ce dû à la faiblesse du nombre de personnes interrogées pour l'étude D'IMPACTS SOCIO ECONOMIQUES DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLÉ : 2 114 soit 0,032%. Cette non-étude vient en contradiction avec la volonté de maintenir la satisfaction soulignée par l'enquête, et l'encouragement pour ce mode de déplacement. Par ailleurs, l'enquête passagers précise que les villes de résidence habituelles des passagers concernent 30,2 % en Île-de-France. Les navettes bus depuis l'aéroport de Beauvais jusqu'à Paris (Porte Maillot et La Villette), d'après le site de réservation de ces navettes passent par Saint-Denis Université. Lors de l'étude du dossier du Plan des Mobilités de Plaine Commune, l'arrivée de ces navettes à Saint-Denis université, gare routière des bus RATP pour le nord-est du département, a été dénoncée : stationnement des navettes, moteur allumé, en lieu et place des bus RATP, touristes ou résidents « déversés » par dizaines à la station de métro, faisant la queue devant les guichets pour prendre leur ticket de transport, rames de métro surchargées dès le départ, etc. Sans évoquer la circulation déjà saturée de l'A1 aux heures de pointe avec un report des encombrements dans la ville de Saint-Denis. L'accroissement du tourisme de masse en avion, uniquement visant un consumérisme effréné, avec pour conséquence une inflation de la circulation routière et en particulier des navettes bus entrainera une augmentation de la pollution en particules fines et une aggravation de la santé des habitant.es. Le dossier du projet de la plateforme aéroportuaire Beauvais – Tillé en particulier la consultation dite « parallélisée » est incomplet et n'est pas à la hauteur de l'intérêt général concernant la protection des générations futures. C'est pourquoi je m'oppose à ce projet.
627	Contribution	**Déception de la qualité des services**	2026-09-15 23:31:56			Bonjour, J'ai pris l'avion le 28 août dernier, à l'aéroport de Beauvais, cela était plutôt cauchemardesque. Au contrôle sécurité, on m'a fait ouvrir ma valise et mon petit sac, on a sorti et déroulé tous mes vêtements un par un, et tout ce qui était à l'intérieur accessoires, chaussures, chargeurs telephone, bigoudis, parapluie, serviettes, coton.. tout y est passé et tout a été sorti. J'ai refait ma valise car l'agent qui a tout déballé commençait à tout remettre en vrac et ça ce n'était pas possible. Vous avez du matériel qui vous permet de scanner et de voir l'intérieur des valises. A quoi sert-il ? Evidemment je ne sais pas pourquoi j'ai eu droit a cet excès de zèle. Vous pouvez vous informer auprès de CDG ou autres aéroports comment ils procèdent et vous en inspirer ? Je n'ai jamais vu une telle procédure. Nous avons attendu notre avion sur le tarmac sous la pluie. Je trouve cela cela inadmissible que 200 personnes dont des enfants, des bébés, des personnes fragilisées attendent sous la pluie avant de monter dans un avion. C'est de la maltraitance que vous infligez à vos clients. C'est quand même la moindre des choses de prévoir des passages extérieurs couverts pour abriter les passagers en cas de pluie. Vos toilettes sont vétustes, précaires et sentent mauvais, dans votre projet pensez à les rénover, ainsi que de rajouter des sièges dans la salle d'embarquement car beaucoup de passagers sont assis par terre, encore un acte de maltraitance vis à vis de vos clients. Je ne félicite pas l'aéroport de Paris-Beauvais qui accueille des millions de passagers par an, mais se préoccupe peu de leur confort. Une passagère tres mécontente de vos "services " Lysiane MARIE-LOUISE.
628	Contribution	**Non à l'extension**	2026-09-15 23:32:28			Non à l'augmentation du trafic aérien. Déjà trop de nuisances et une augmentation de pollution qui fait qu'augmenter. Il y a déjà de plus en plus d'avions qui survolent les habitations avec le bruit qui s'en suit. De plus, nous n'avons aucun document signé concernant le nombre maximum de nombre de 45000 rotations annuelles. Enfin les personnes qui sont pour ne sont surement pas dans les couloirs aériens.
629	Contribution	**Nouvelle démonstration de M. Martin**	2026-09-15 23:33:04		20260915_195922-secteur-aerien-et-snbcjpg.jpg	cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU

630	Contribution	**Extension Non Modernisation Oui Pas d'augmentation de GES**	2026-09-15 23:07:24		20260915_200052-contribution-modernisation-oui-extension-nondocx.docx	En raison de l'absolu nécessité de réduire la production de GES dans le cadre du dépassement des limites planétaires nous nous opposons à l'extension de l'aéroport de Beauvais Tillé
631	Contribution	**Mont-Saint-Adrien : la pollution que l'on ne veut pas voir ?**	2026-09-15 23:34:06			Je suis habitant du Mont-Saint-Adrien depuis de nombreuses années et je souhaite faire part de mon opposition au projet d'augmentation du trafic de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Les nuisances aériennes, nous les subissons au quotidien. Nous avons connu les campagnes de mesures réalisées dans notre commune. Nous avons vu les sondes installées pendant plusieurs semaines. Nous avons connu les inquiétudes déjà soulevées par de précédentes campagnes de mesure de la qualité de l'air. Et en 2024, une nouvelle campagne a été réalisée au Mont-Saint-Adrien afin de mesurer la qualité de l'air et les nuisances liées à l'activité aéroportuaire. La commune a d'ailleurs publié les résultats de cette campagne. Les résultats de 2024 sont particulièrement préoccupants : 39,67 µg/m³ de PM10 et 24,16 µg/m³ de PM2,5 en moyenne sur la période de mesure. Et pourtant, lorsque l'on regarde l'étude présentée pour le projet de modernisation, une question fondamentale apparaît. Où est donc Mont-Saint-Adrien dans l'étude de pollution aérienne ? Bellova indique que les émissions liées au trafic aérien sont étudiées notamment à travers le cycle LTO : atterrissage, décollage et roulage. Bellova indique également que l'impact au sol des aéronefs devient faible une fois ceux-ci en vol. Or, les avions qui survolent notre commune sont à peine à plus de 915 mètres d'altitude. Autrement dit, ces avions sont déjà sortis du cycle LTO et leurs émissions ne rentrent donc pas dans le périmètre de la modélisation, il faut avoir le courage d'en tirer la conclusion : la pollution des avions qui survolent réellement Mont-Saint-Adrien n'est pas évaluée dans l'étude. Et cela est pour moi totalement incompréhensible. On nous explique que les habitants sont exposés à des avions qui passent au-dessus de nos maisons, mais lorsqu'il s'agit d'étudier leur pollution, ces mêmes avions semblent disparaître du modèle. Ce n'est pas acceptable. L'étude de Bellova reconnaît par ailleurs des dépassements des recommandations de l'OMS concernant les PM2,5 sur l'ensemble de la zone étudiée et le NO_2 dans les secteurs les plus exposés. L'aéroport souhaite augmenter son activité et assume depuis quelques jours l'augmentation du trafic et l'extension de l'aéroport. Mais avant de nous expliquer que cette augmentation n'aura pas d'impact significatif sur notre santé, il faut répondre à une question élémentaire : quelle est la contribution réelle des avions survolant le Mont-Saint-Adrien aux concentrations de PM2,5, PM10 et NO_2 auxquelles sont exposés ses habitants ? Je demande donc que : •les résultats de toutes les anciennes campagnes de mesure réalisées au Mont-Saint-Adrien soient intégrés et analysés dans le dossier ; •les résultats complets de la campagne de 2024 soient pris en compte ; •les émissions des avions en phase de montée et de survol soient pris en compte dans l'étude étant donné les mauvais résultats passés ; •une modélisation spécifique de l'exposition des habitants du Mont-Saint-Adrien soit réalisée ; •et que cette analyse soit effectuée avant toute décision d'augmentation du trafic aérien. Nous ne voulons pas être les oubliés de cette étude. Nous voulons une étude complète, indépendante et transparente. Avant d'augmenter le nombre d'avions, commencez par mesurer correctement ce que les habitants du Mont-Saint-Adrien respirent aujourd'hui. Pour toutes ces raisons, je suis opposé à l'augmentation du trafic aérien prévue par ce projet. Et j'ajoute que la deuxième campagne de mesure de qualité de l'air effectuée cet été 2026 en pleine canicule donnera à coup sûr de bons chiffres qui ne reflèteront en rien l'air que nous respirons d'autant que les vents d'Est sur une grande partie de la période ont fortement diminué le trafic au dessus de nos maisons. Je précise que c'est mon petit-fils qui publie ma contribution car je ne suis pas équipé.
632	Contribution	**Contribution – Mobilisation du Beauvaisis, période estivale et confusion de la plateforme**	2026-09-15 23:34:48			L'enquête publique sur l'aéroport de Beauvais s'est déroulée en plein été, période où une partie importante des riverains est en congés ou moins disponible. Malgré ce calendrier peu favorable, la démarche a déjà recueilli plus de 500 contributions pour un bassin d'environ 100 000 habitants. Rapporté à la population concernée, cette mobilisation est proportionnellement supérieure à celle observée dans les grandes plateformes aéroportuaires. En effet : la consultation d'Orly (29/04/2024 au 29/07/2024) a reçu 1 881 contributions pour une zone d'environ 1,2 à 1,5 million d'habitants, celle de Roissy (21/05/2026 au 26/08/2026) a recueilli 675 contributions pour un bassin d'environ 400 000 à 500 000 habitants. Ces chiffres montrent que les riverains du Beauvaisis se sont mobilisés de manière significative, davantage que dans les grandes plateformes, et ce malgré une enquête menée en été. Il est également important de souligner qu'aucune information papier n'a été distribuée dans les boîtes aux lettres des habitants du territoire du Beauvaisis, ni plus largement auprès des habitants qui subissent les nuisances et les survols des aéronefs. Cette dynamique positive a toutefois été freinée par la confusion de la plateforme Bellova, où les espaces de concertation et de contribution officielle sont difficiles à distinguer, et où l'accès à la contribution n'est pas clairement identifié. Cette organisation a pu détourner une partie du public ou compliquer la démarche. Nous demandons que ces éléments — mobilisation notable malgré l'été, écart de participation proportionnelle avec Orly et Roissy, absence d'information locale, et confusion de la plateforme — soient pris en compte dans l'analyse finale, car ils influencent la représentativité et la sincérité de la participation du public.
633	Contribution	**Et si on écoutait le GIEC ?**	2026-09-15 23:35:16			Le GIEC n'approuverait certainement pas ce projet... Moi non plus !
634	Contribution	**Dénonciation de la tribune des acteurs économiques : une opération de lobbying non représentative de la population**	2026-09-15 23:35:46			Je suis contre ce projet d'extension de l'aéroport et d'accroissement du trafic. Outre toutes les nuisances de bruit, pollution de l'air, impact sur le climat, émissions de GES et CO2...Je dénonce le lobbying orchestré par bellova et/ou le smabt. Un examen attentif du texte de la tribune publiée le 3 septembre 2026 révèle une omission fondamentale : les termes d'extension, d'agrandissement ou d'augmentation du nombre de vols n'y apparaissent à aucun moment. L'exploitant a délibérément masqué la réalité industrielle du projet Horizon 2030 derrière le vocabulaire lénifiant de la modernisation, de la décarbonation et de l'optimisation. Ce flou sémantique prouve que les signataires ont été induits en erreur. On leur a fait valider l'image d'un aéroport rénové et plus efficace, alors qu'on leur faisait signer en réalité un soutien au doublement des installations au sol et à la hausse du trafic aérien. Cette tribune ne reflète pas un adoubement éclairé de l'extension de la plateforme, mais une signature à l'aveugle sur un texte de pure communication. La présentation de ce document comme l'expression d'un collectif territorial constitue une mystification. Cette liste d'acteurs économiques ne représente en aucun cas les citoyens, les riverains et les usagers du territoire du Beauvaisis. Aucune association de défense du cadre de vie, aucun collectif de riverains, aucun professionnel de santé ni aucun représentant des communes impactées par les nuisances n'est signataire de ce texte. Il y a là une confusion totale entre intérêts privés et intérêt général. Un regroupement d'entreprises à la recherche de chiffre d'affaires ou de contrats de chantier ne forme pas un consensus citoyen, car l'intérêt général ne se résume pas à l'addition des intérêts commerciaux de quelques sous-traitants. L'analyse détaillée des quatre-vingts signataires démontre qu'ils se répartissent exclusivement en trois cercles d'intérêts directement dépendants du concessionnaire. Le premier cercle regroupe les bénéficiaires financiers directs, à savoir l'exploitant Bellova, les sociétés de sûreté Gaéa et CESG, les filiales de transport comme Aérobus, les prestataires de piste tel Assistair, les loueurs de véhicules Europcar, Sixt et Goldcar, ainsi que les commerces de l'aérogare Areas et Lagardère. Leur chiffre d'affaires dépend mécaniquement de la hausse du volume de passagers, et leur démarche relève de la stricte défense de leurs profits commerciaux privés. Le deuxième cercle rassemble les géants du BTP et de la construction tels que Bouygues Bâtiment, Colas et Neo-Via, ainsi que des prestataires de services, imprimeurs, régies publicitaires et cabinets de communication. Ces acteurs soutiennent le projet dans l'attente directe des marchés de travaux et des contrats de sous-traitance liés au chantier d'agrandissement. Enfin, le troisième cercle relève de l'instrumentalisation caritative, culturelle et sportive à des fins d'affichage social. Des structures associatives comme les Restos du Cœur, le Secours Populaire, le comité Miss Oise ou des clubs sportifs de basket et de handball, bénéficiaires du sponsoring ou du mécénat de l'exploitant, sont instrumentalisées pour servir de caution morale. Leur présence sur cette liste ne valide en rien la soutenabilité environnementale ou sanitaire du projet. Ce manifeste économique présente une vision unilatérale qui passe sous silence la totalité des externalités négatives supportées par la collectivité. La tribune ne consacre pas un seul mot à la santé publique, ignorant sciemment les rejets de particules fines et de dioxyde d'azote qui frappent quotidiennement les riverains et les communes environnantes. De même, le texte fait un silence absolu sur le cadre de vie et le climat, occultant le survol des zones habitées, la dégradation du sommeil, l'intensification des nuisances sonores et l'impact climatique massif d'une extension générant des millions de tonnes de dioxyde de carbone supplémentaires. Les signataires de cette tribune défendent un modèle dont ils escomptent engranger les retombées financières tout en en reportant l'intégralité des coûts sanitaires, environnementaux et sociaux sur les habitants et les finances publiques. Il est formellement demandé à la commission d'enquête d'écarter ce document en tant que preuve d'adhésion populaire, et de le qualifier pour ce qu'il est : une pétition corporatiste organisée par et pour des acteurs juges et parties dans ce dossier.
635	Contribution	**SOBRIETE et RESPECT des riverains ?!!**	2026-09-15 23:36:17			SOBRIETE et RESPECT des riverains ?! Sobriété et respect des riverains sont des éléments clé de l'édito présent sur le site de la concertation. Concernant la sobriété: Je me demande comment l'on peut être sobre en multipliant dans de telles proportions le nombre de départs et d'arrivées d'avions de compagnies low-cost. Interrogé par Le Parisien, le patron de l'aéroport de Beauvais place le débat dans une perspective idéologique en déclarant "Je ne crois pas à la décroissance". Mais Monsieur, il est légitime et citoyen de questionner la pertinence d'un tel projet alorsque le bouleversement climatique s'est fait sentir de façon dramatique cette année. AUJOURD'HUI, les avions volent-ils avec une énergie renouvelable ? NON ! Y-a-t-il des alternatives aux avions des compagnies low-cost et taxi-way pour voyager ? Oui ! Concernant le respect des riverains: alors même que le nombre de vols n'est pas à son maximum, nous avons, résidents d'Abbecourt, déjà observé une augmentation significative des nuisances sonores. Nous avons constaté régulièrement un non-respect des régles liées à l'horaire des vols: chaque semaine, avec un pic la dernière semaine d'août. Les nuisances sonores sont la deuxième cause environnementale de morbidité. Nous les subissons déjà AUJOURD'HUI ! Le pire reste à craindre avec le développement de l'aéroport. Nous sommes FORTEMENT OPPOSES à ce projet indécent.
636	Contribution	**Confusion des démarches concertation/contribution et enquête menée en période estivale**	2026-09-15 23:37:03			En cette fin d'enquête publique, nous souhaitons signaler que la plateforme a créé une confusion constante entre les espaces de concertation (de l'an dernier, à laquelle les habitants n'avaient pas forcément été informés, ni confrontée) et de contribution de l'enquête publique en cours. Les intitulés proches, les menus similaires et l'absence d'un accès clair à la contribution ont rendu la démarche difficile et peu intuitive. Cette confusion a pu induire le public en erreur, limiter les contributions et réduire la participation des riverains. Pour une enquête publique, la lisibilité et l'accès direct à la contribution sont essentiels. Ici, ces conditions n'ont pas été pleinement garanties. À cela s'ajoute le fait que l'enquête s'est déroulée en plein été, période où une grande partie des habitants sont en congés ou moins disponibles. Cette combinaison — confusion des démarches + période estivale — a réduit la participation réelle et a pu induire le public en erreur sur la manière de contribuer. Nous demandons que ces difficultés soient reconnues et prises en compte dans l'analyse finale.
637	Contribution	**Non à l'extension de BVA**	2026-09-15 23:37:37			Non aux nuisances sonores, visuelles, polluantes additionnelles émises par l'aéroport de Beauvais. Habitants du clermontois, vivez, dormez et reveillez vous sereinement, la situation est déjà catastrophique !
638	Contribution	**Motion Délibération commune de FOUQUENIES 5-06-2026**	2026-09-15 23:38:27			A l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur, Dans le cadre de l'enquête publique en cours, vous trouverez ci-joint la motion prise par le Conseil Municipal de Fouquenies relative à la pétition contre le projet d'extension de l'aéroport Beauvais-Tillé. Restant à votre disposition, Bien cordialement, le Maire, Catherine HERAULT
639	Contribution	**Motion Délibération commune de FOUQUENIES 5-06-2026**	2026-09-15 23:39:05		20260915_215038-delberation-commune-fouquenies-5-06-2026pdf.pdf	Délibération jointe Commune de FOUQUENIES du 5 juin 2026

640	Contribution	**Observations et propositions dossier aéroport de Paris Beauvais**	2026-09-15 23:39:33			Objet: Observations et propositions dossier aéroport de Paris Beauvais Date: 2026-09-13 17:50 De: Evelyne BIANCHI À: concertation@aeroportparisbeauvais.com Cher Monsieur le Commissaire enquêteur, Nous souhaitons vous apporter nos observations et propositions d'améliorations sur le projet d'aménagement de l'aéroport dans le cadre de la concertation. Résidents de Tillé depuis 25 ans. Cette contribution vaut pour trois personnes. Nous VOTONS CONTRE ce projet. Nous ne sommes pas dupes. Mais tout d abord nous voulons vous faire part de nos observations concernant la réunion de clôture de la concertation. Beaucoup de choses ont été dites , beaucoup de chiffres et beaucoup de projections basées sur des études qui semblent oublier le contexte énergétique, géopolitique, sanitaire et environnemental dans lequel il s inscrit. Pour ainsi dire rien de concret n est sorti de ces échanges houleux et non constructifs. Le bras de fer contre le pot de terre, le rouleau compresseur anti démocratique de la finance. Nous n avons pas été entendus car pas écoutés. Ce projet de modernisation est avant toute chose un projet d extension qui a déjà démarré à l insu des riverains, cette concertation n a eu lieu que pour la forme. L intervention honteuse de notre député élue à 54 % par la commune de Tillé en est la preuve. Elle aurait dû être à nos côtés, nous saurons nous en souvenir. Nous attendons avec impatience les 1500 emplois promis pour les pistonnés de l aéroport. Véritable chantage économique pour des emplois précaires directs ou indirects qui ne verrons peut être pas le jour. Façon Massey Ferguson personne n est dupe. Aucune retombée économique pour Tillé à moins que chacune des maisons n ouvre des chambres d hôtes ou des parking privés. Quel sombre avenir pour nos enfants et pour notre si belle commune sacrifiée pour la GLOIRE DE LA PATRIE. Aucune fierté pour cette entreprise nationale , cet employeur qui ne respectera pas ses " engagements ". Revenons à l objet de ce message qui est donc de vous lister factuellement des besoins pour des problèmes déjà présents sur la communes et qui vont s intensifier inexorablement : - Véritable vidéo verbalisation dans tout le village, l'augmentation des vols risque d'apporter de nombreux conflits au abord de l'aéroport et dans notre petit village , nous ne sommes qu environs 1500 habitants. Nous devons être protégés des incivilités ou agressions inévitables. - Les entrées et les sorties de l aéroport doivent être dissociées de celles de la commune. Le Carrefour rue Ile de France et Route de l'aéroport : le STOP est refusé la plupart du temps par les usagers rendant ce carrefour très dangereux . Aménagement autre que des plots en plastique en donnant la priorité à la rue de l'Ile de France - Circulation tout aussi laborieuse au niveau de la route de l'aéroport/rue de l'aviation et RD203. La configuration actuelle ne pourra pas absorber le flux des véhicules prévus . Actuellement aux heures de pointes et par période de forte affluence on constate déjà une queue pouvant aller jusqu'à la station service sur la D1001 La D1001 sature déjà du fait des usager de la région qui empruntent d'autres voies de contournement comme la rue du Calvaire ou la rue du Moulin (école primaire) avec de nombreux excès de vitesse et irrespect de la signalisation . Aussi le nombre de Parkings privés et de chambres d'hôtes dans le village sont déjà en forte augmentation et les rues principales vont saturer aussi de ce fait. => prévoir d'autres accès ,un sens de circulation et une véritable surveillance de la circulation aux abords de l'aéroport et dans la commune avec un renfort de patrouilles. - Aussi, les chauffeurs des loueurs ne respectent pas les limitations de vitesse à 50/70 km/h sur la RD203 et à 30 km/h sur la rue de l'aviation ni le marquage au sol et ce par tous les temps. Ces portions de routes sont extrêmement dangereuses pour les autres véhicules et piétons sortant des Parkings. Mais aussi pour les familles qui empruntent la piste cyclable régulièrement. De trop nombreuses sorties de routes ont déjà été constatées notamment sur ce tronçon. Rappels à l'ordre ignorés QUE POUVONS NOUS FAIRE ? => Plainte à la gendarmerie ?? mise en place de radars fixes le long de ces voies/ Sécuriser les accès piétons par des barrières de sécurités. De préférence déplacement de la base arrière proche du local des loueurs , l'afflux de cette circulation n'apporte aucune valeur ajoutée et pollue déjà le trafic existant. Elle doit se faire par l intérieur de l aéroport car directement liée à l activité interne de l aéroport. - Autre point noir : l entrée du parking P7. Nous n' avons pas trouvé d'informations concernant l'entrée de ce parking. Si elle doit se trouver sur la route de l'aéroport => clôture végétalisée d'arbustes afin de camoufler la présence des véhicules depuis l'espace publique. idem pour tous les parkings. La pollution visuelle est trop importante , il s agit des entrée de notre commune avant toute chose. L aéroport doit se faire discret. - Toilettes publiques à l'extérieur des bâtiments par exemple sur l'aire qui se trouve en face du P7, lieu qui sert déjà de PISSOTIÈRE, quand ce ne sont pas nos clôture et nos jardins qui sont ciblées. Aussi du côté du P4 et P5 la haie sert de toilette publique également. Même nos chiens sont plus propres. - Plus de poubelles, notre village n'est pas une décharge, le vigipirate à bon dos. - Le long de la RD203 et carrefour RD203 /route de morlaine, des parkings sauvages sont organisés afin de ne pas utiliser le dépose minute. Aussi les ronds points rue de l'aviation servent de déposes minutes improvisés lorsque les rues du villages ne sont pas prises d'assaut. Cette situation va s intensifier. De nombreux usagers se font conduire. Leurs nuisances ne doivent pas être ignorées => Mettre des barrières de sécurité le long de la RD203 / baisser les tarifs du dépose minutes ou rallonger le temps imparti. L appât du GAIN ne doit pas être la principale préoccupation !! - Aménagement du carrefour RD203 /route de morlaine qui est déjà dangereux car le stop est ignoré principalement par la base arrière, la visibilité n'est pas optimal du fait de la haie => un rond point et déplacement de la base arrière pour absorber le trafic qui sera en augmentation. - L'augmentation du trafic sera aussi trop conséquent pour le petit hameau de Morlaine où là aussi les STOP SONT IGNORES ansi que les limitations de vitesse => Mise en place d un radar fixe. - Aides financière et diverses afin de mettre en place une fourrière. - 45000 au minimum de vols annuels à horizon 2035 soit un minimum de 120 mouvements par jour, cette moyenne a été atteinte tout l été => Aides/subventions pour changer les doubles vitrages hors normes actuelles/ Avions plus silencieux/ Sensibilisation du personnel de l'aéroport et des pilotes pour ne pas faire tourner les réacteurs plus que nécessaires ni utiliser LES RÉACTEURS INVERSÉS. - Les 120 mouvements ont déjà été atteints cet été . Des garanties que les 45000 mouvements ne seront pas dépassés. => Comité de surveillance en collaboration avec la Mairie en toute transparence et redescentes des informations aux riverains. - Pas de dérogations pour les vols après 24H => acheminements vers d'autres aéroports . Les vols du soir ont trop souvent du retard et

						cela va empirer => Modification de l'organisation qui ne semble pas très maîtrisée ni optimale pour le moment. - Pas de dérogation pour les vols avant 05H45, cet horaire est déjà trop tôt, nous n'avons même pas 6 h de repos ! - Pas de survols de la commune, que ce soit pour les compagnies aériennes, le club aéronautique ou les vols militaires. Les changements de trajectoires doivent se faire avant tout dans le respect des riverains et non à la discrétion de la tour de contrôles ni des pilotes. Cette solution est une solution de FACILITÉ. - Pas de fret nocturne AMAZONE ou autre la nuit. - Pas d'essais moteur ou de maintenances nocturnes. Cher Monsieur nous vous remercions sincèrement pour votre travail de récolte de contributions , en espérant que votre impartialité sera vraiment celle que vous défendez. Nous espérons que chaque contributeur sera informé de la suite donnée à sa contribution. Dans l attente de la prise en compte de nos observations, soyez assuré , cher Monsieur de nos sincères salutations. Evelyne et Laurent Bianchi.
641	Contribution	**Avis défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais-Tillé**	2026-09-15 23:40:18			Je souhaite exprimer par la présente un avis clairement défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais, porté par la société BELLOVA dans le cadre de la délégation de service public conclue avec le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT). Mon opposition repose sur plusieurs considérations qui me paraissent insuffisamment prises en compte au regard des enjeux pour le territoire et ses habitants. Au-delà des considérations économiques avancées pour justifier ce projet, je considère que celui-ci soulève de graves interrogations en matière de démocratie locale, de santé publique, d'environnement et d'utilisation de l'argent public. 1. Une gouvernance qui pose une véritable question démocratique L'aéroport est un équipement dont les conséquences dépassent très largement le seul périmètre de la commune de Tillé. Les nuisances sonores, les émissions atmosphériques, les incidences sur les conditions de vie et les conséquences environnementales concernent de nombreuses communes du Beauvaisis et même au delà. Or la décision de confier l'exploitation de l'aéroport à BELLOVA pour une durée de 30 ans a été prise par le SMABT, qui réunit la Région Hauts-de-France, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis. Le SMABT compte 12 membres titulaires qui pour la plupart n habitent pas le territoire impacté par les nuisances. Je m'interroge donc sur la légitimité d'un système de gouvernance dans lequel les maires des communes qui subiront directement ou indirectement les conséquences du développement de l'aéroport ne semblent pas avoir disposé du même niveau d'information et de possibilité d'intervention que les membres du syndicat. Comment peut-on demander aujourd'hui aux habitants et aux communes d'accepter les conséquences d'un projet qui engage le territoire pour plusieurs décennies alors que les conditions de son élaboration et de la nouvelle délégation de service public n'ont pas fait l'objet d'un débat suffisamment large au sein du Beauvaisis ? Cette question est d'autant plus importante que le propre site du SMABT présente celui-ci comme l'instance réunissant les collectivités propriétaires et affirme rechercher un équilibre entre développement du territoire et protection des riverains. L argument du SMABT est toujours de dire que les représentants élus au sein du syndicat représentent tous les autres maires. Dans les faits aucune discussion claire en amont de la délégation entre les représentants siégeant au smabt et les autres maires de l agglomération. Je demande donc que la commission d'enquête porte une attention particulière à la transparence de la gouvernance, à l'information effectivement accessible aux communes et aux habitants et aux conditions dans lesquelles les choix stratégiques de développement de l'aéroport ont été arrêtés. 2. Les conséquences sanitaires ne peuvent pas être considérées comme secondaires Le développement du trafic aérien ne produit pas uniquement des émissions de CO_2. Les moteurs d'avion émettent notamment des oxydes d'azote, des particules fines et des particules ultrafines, auxquelles s'ajoutent les émissions liées aux activités au sol, aux véhicules des passagers, aux navettes et aux différents équipements de la plateforme. La question des particules ultrafines est particulièrement préoccupante car leur très petite taille leur permet de pénétrer profondément dans l'appareil respiratoire et de faire l'objet d'une attention croissante de la recherche scientifique. Il ne me paraît donc pas acceptable de raisonner uniquement à partir des concentrations réglementaires actuelles de certains polluants et de considérer que l'absence de dépassement d'une valeur réglementaire actuelle équivaut à une absence de risque sanitaire… d'anciens scandales sanitaires tel que le risque amiante nous ont montré qu une donnée réglementaire à l'instant T peut être réévaluée par la connaissance scientifique. Le principe de précaution devrait conduire à s'interroger beaucoup plus sérieusement sur l'exposition chronique des populations vivant à proximité de l'aéroport à l'ensemble des polluants liés à l'activité aérienne. Les taxis way favorisent les odeurs de kérosène et donc les particules en maintenant les avions moteurs allumés prêts à décoller … rappelons que le projet met l accent sur ce système de fil d'attente des avions qui facilitera la multiplication des vols dans des temps réduits pour des décollages. Ces odeurs de kérosène envahissent nos jardins… comment raisonnablement nous faire croire que cela n a aucune incidence sur nos poumons et ceux de nos enfants. Le dossier doit également être apprécié dans une perspective de croissance du trafic et non simplement à partir de la situation actuelle. 3. Le bruit aérien est également un enjeu de santé publique Le bruit des avions ne constitue pas une simple gêne ou une question de confort. Les travaux scientifiques consacrés aux populations vivant autour des aéroports mettent en évidence des effets sur la gêne, le sommeil et la santé, avec notamment des préoccupations concernant les effets cardiovasculaires d'une exposition chronique. L'aéroport de Beauvais-Tillé est d'ailleurs officiellement concerné par un plan d'exposition au bruit, qui identifie des secteurs soumis à des niveaux importants de bruit aérien. Il faut également prendre en considération la dimension psychologique de cette exposition : répétition des survols, anticipation du passage des avions, réveils nocturnes, impossibilité de bénéficier durablement d'un environnement calme. Cette question prend une résonance particulière alors que la santé mentale a été désignée Grande Cause nationale en 2025 par le Gouvernement. Il existe donc une contradiction que je trouve difficilement compréhensible : Comment peut-on faire de la santé mentale une priorité nationale tout en permettant parallèlement l'augmentation durable d'une nuisance environnementale connue pour affecter le sommeil, la gêne et le bien-être des populations exposées ? La santé mentale ne doit pas être appréhendée uniquement sous l'angle de l'offre de soins. Elle doit également être considérée à travers les conditions de vie et les facteurs environnementaux qui contribuent au bien-être ou, au contraire, à sa dégradation. 4. Un projet difficilement conciliable avec les engagements climatiques de la France C'est probablement le point qui soulève le plus de questions quant à la cohérence de l'action publique. La France affirme aujourd'hui, à travers sa Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 3), vouloir réduire de moitié ses émissions territoriales d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone en 2050. Elle rappelle également son engagement dans le cadre de l'Accord de Paris. Le Gouvernement indique lui-même que le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France et que sa décarbonation nécessite notamment de maîtriser la demande et de favoriser le report modal. Dans ce contexte, je m'interroge profondément sur la pertinence de consacrer des investissements importants à l'augmentation des capacités d'une infrastructure destinée à accompagner la croissance du transport aérien….et les gains d'une principale compagnie. Il ne suffit pas d'espérer que les avions deviennent progressivement moins émetteurs. Une trajectoire climatique cohérente doit également interroger le volume de déplacements aériens que nous souhaitons collectivement autoriser et encourager. Le projet du Beauvaisis apparaît ainsi en contradiction avec l'objectif général de sobriété et de réduction des émissions qui constitue désormais le cadre officiel de la politique climatique française. 5. Qui bénéficie réellement du développement de l'aéroport et qui en supporte les conséquences ? Cette question mérite également d'être posée. L'aéroport de Beauvais est largement utilisé comme plateforme à destination de l'Île-de-France et du tourisme européen. Le bénéfice économique du développement de l'activité doit donc être mis en regard des conséquences supportées quotidiennement par les populations locales. Les bénéfices locaux sont-ils réellement proportionnés aux nuisances supportées par les habitants du Beauvaisis ? Qui bénéficiera de l'augmentation du trafic ? On nous parle d'emplois créés… il y en a c'est évident … mais s'agit il d'emplois de qualité … combien de salariés avec des contrats à temps plein?…. Ne peut on pas aider à développer des emplois plus vertueux tournés vers le développement durable et responsable? Ne peut on pas arrêter de réfléchir à court terme ? Comment croire que les voyageurs de low cost se paient une nuit d'hôtel à beauvais alors qu'ils recherchent les parkings à bas prix qui ont pullulé dans nos villages avec leurs nuisances quotidiennes (bruit des voyageurs et leur valise à roulettes sous nos fenêtres le jour comme la nuit; pollution sonore, visuelle, olfactive; déjections de voyageurs peu scrupuleux… voila le quotidien des riverains!) Et surtout : qui supportera les coûts sanitaires, environnementaux, climatiques et sociaux qui ne figurent pas nécessairement dans le bilan économique du projet ? Une infrastructure peut être économiquement rentable pour son exploitant ou générer des recettes pour les collectivités tout en produisant des coûts importants pour la population qui l'entoure. L'argent public a déjà largement contribué au fonctionnement de cet aéroport Rappelons en effet que la Chambre régionale des comptes a examiné les conditions dans lesquelles la SAGEB (gestionnaire avant bellova) a obtenu une compensation financière du SMABT à la suite de la crise du Covid-19.

						La compensation retenue par le rapport de la chambre régionale des comptes représentait 6,73 millions d'euros, dont 4,88 millions d'euros pris en charge par le SMABT. Elle souligne qu'entre 2008 et 2017, 9 millions d'euros de frais de siège avaient été versés par la SAGEB à ses actionnaires. La Chambre estime qu'en intégrant ces frais, la rentabilité réelle du contrat pour les actionnaires avait été supérieure aux prévisions, d'environ 10 millions d'euros jusqu'en 2019. Elle relève également que la clause permettant au SMABT de récupérer l'indemnité en cas de retour à meilleure fortune présentait des modalités de calcul qui ne permettaient pas son application sur la durée du contrat. Il ne s'agit pas d'affirmer que la Cour des comptes a qualifié ces sommes de détournement. Elle ne l'a pas fait. Mais elle met clairement en évidence une question essentielle : comment justifier de nouveaux engagements publics importants en faveur du développement d'une infrastructure dont l'exploitation passée a permis le versement de sommes importantes aux actionnaires, alors même que les collectivités ont été sollicitées pour absorber une partie des pertes lors de la crise ? Autrement dit : Privatisation des bénéfices lorsque l'activité est rentable, socialisation des risques lorsqu'elle devient déficitaire : est-ce réellement le modèle de service public que nous voulons pour le Beauvaisis ? Ces constats doivent nécessairement être pris en considération avant de demander à la sphère publique de prendre en charge des dépenses liées à cette exploitation (ce qui sera nécessairement le cas des dépenses de santé des habitants pollués) Conclusion Pour toutes ces raisons, je demande que soit émis un avis défavorable au projet de modernisation et d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais-Tillé. Le développement économique ne peut plus être considéré indépendamment de la santé des habitants, de leur qualité de vie et des impératifs climatiques. À l'heure où la France affirme vouloir accélérer sa transition écologique et faire de la santé mentale une priorité nationale, il serait paradoxal de faire le choix inverse à l'échelle du Beauvaisis en augmentant durablement une activité génératrice de bruit, de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre. Pour ces raisons, je suis opposé à ce projet d'extension et demande qu'il ne soit pas autorisé en l'état. Si l État souhaite mener à terme ce projet alors le « quoi qu il en coûte » devrait être activé : expropriez les habitants sacrifiés sur l autel du profit… et ne leur faites pas supporter seuls les nuisances.
642	Contribution	**MAJ PJ - Cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis_v2**	2026-09-15 23:40:44			cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
643	Contribution	**Courrier Maire de TROISSEREUX du 27 aout 2026**	2026-09-15 23:41:17		20260915_222558-courrier-mairie-troissereux-retour-extension-aeroport-beauvais-27-08-2026pdf.pdf	Ci joint courrier de Jocelyn BELLAMY Maire de Troissereux
644	Contribution	**Observations et suggestions fonctionnement de l'aéroport**	2026-09-15 23:41:47		20260915_223446-1-francois-coutart-verderel-les-sauqueuses-pdf.pdf	Ci joint, contribution de François COUTART du 11 septembre 2026 de VERDERL LES SAUQUEUSES déposée à l'occasion de la permanence du 11/09/2026
645	Contribution	**Transmission de courrier défaillante : la motion destinée au commissaire enquêteur n'a jamais été reçue**	2026-09-15 23:43:54			Monsieur le commissaire enquêteur, Dans le cadre de l'enquête publique, la commune de Fouquenies a adopté une motion faisant suite à la pétition réalisée par les Colibris de Fouquenies. Cette motion a été adressée fin juin au à Mr le préfet de l'Oise, ainsi qu'au président de la CAB et du SMABT. Notre surprise a été grande lorsque nous avons découvert, par hasard, lors de notre venue à la permanence de l'enquête ce vendredi 11/09, que cette motion ne vous avait jamais été transmise, alors même qu'elle vous était explicitement destinée en tant que commissaire enquêteur. D'après vos propres indications, ce document aurait dû vous parvenir immédiatement. La mairie de Fouquenies a donc procédé à un nouvel envoi de cette motion ce lundi 14/09 à votre attention par mail. Nous vous remercions d'en prendre connaissance. Cette situation interroge légitimement sur la qualité du suivi et de la circulation des courriers officiels dans le cadre de cette procédure. Les colibris de Fouquenies, CONTRE l'extension de l'aéroport de Beauvais
645	Réponse		2026-09-16 00:01:22	CE		Bonjour Pas d'inquiétude, votre contribution avec la pétition des habitants de Fouquenies a bien été enrgistrée sur le site de la consultation par mes soins. Votre pétition figure dans la contribution 651 (que vous pouvez consulter ci dessus). De la même manière, les 3 pétitions de Troissereux, Savignie et Le Mont Saint Adrein figurent toutes les 3 dans la contribution 650. Bien cordialement
646	Contribution	**Projet d'extension inadapté**	2026-09-15 23:44:15			Le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais / Tillé est ubuesque. Si ce n'était pas aussi sérieux et lourd de conséquences, je penserai que c'est une mauvaise blague lancée entre les dirigeants de Bellova qui aurait été divulguée au grand public par erreur ... Comment peut-on à ce point ne pas prendre en compte la situation géographique de cet aéroport ? Je rappelle qu'il est basé sur la commune de Tillé ; un village de 1250 habitants. Ces habitants qui subissent chaque jour des nuisances liées à l'activité de l'aéroport, à devoir vivre avec des contraintes sonores, olfactives, routières, des incivilités, de la fatigue (non, un couvre feu de minuit à 5h ne suffit pas à couvrir les besoins de sommeil recommandés pour maintenir une bonne santé), des dégradations de la part des usagers sur nos habitations, les conséquences sur nos santés, sur notre environnement, sur l'air que nous respirons ... la liste est longue. Quand il est mentionné dans le dossier d'ouvrage, page 16 - paragraphe 2.1.2.4 sur Les acteurs publics, que "les communes situées à proximité immédiate de l'aéroport (Tillé, Laversines, Troissereux, Beauvais et les autres communes riveraines) sont directement associées aux réflexions sur les aménagements, les mesures environnementales et les enjeux de riveraineté (bruit, qualité de l'air, mobilité). Un dialogue permanent est assuré par Bellova via des échanges réguliers, des réunions d'information dédiées et des campagnes spécifiques de mesures du bruit ou de la qualité de l'air" j'aimerai des écrits retranscrits et publiés de ces échanges avec chacune des communes impactées. Dans son bulletin d'information, la proposition de Bellova pour réduire les impacts sur les riverains : installer des écrans acoustiques. et ? ah c'est tout ... une nouvelle plaisanterie ! Alors oui, évidemment que l'Aéroport Paris-Beauvais / Tillé a besoin d'être modernisé car les structures actuelles ne sont plus adaptées, mais dans un modèle mesuré, ancré dans la réalité et le contexte climatique que nous ne pouvons pas occulter. Je dis NON à l'extension de l'Aéroport Paris-Beauvais / Tillé, NON à l'augmentation du trafic aérien, NON à la dégradation de la qualité de vie des riverains, au risque de subir une désertification de nos communes rurales du Beauvaisis.
647	Contribution	**Un conjoncture qui en dit beaucoup pour le low cost**	2026-09-15 23:44:38			cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
648	Contribution	**Conclusion générale - Avis défavorable sans réserve**	2026-09-15 23:45:11			cf. annexe spécifique contributions de Monsieur THIOU
649	Contribution	**Malgré les Incendies de été 2026 en France dûs au Réchaufement climatique , nous sommes face à un projet incohérent :l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais**	2026-09-20 14:13:40			Je suis très sensible aux questions relatives au réchauffement climatique. Je ne comprend pas que l'on puisse miser encore sur des projets tel que l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais, alors que l'on devrait favoriser les moyens de transports tel que le train. On va dans le mur, en ne pensant qu'à court terme. Avec les incendies de cet été, conséquences indiscutables du réchauffement climatique, c'est l'occasion ou jamais de remettre en question de tels projets qui ne sont plus adaptés aux bouleversements climatiques qui s'annoncent. "Notre maison brûle et nous regardons ailleurs", la petite phrase tirée du discours de Jacques Chirac en 2002 au IVème SOMMET DE LA TERRE à Johannesbourg est brulante d'actualité (excusez le mauvais jeu de mot). Au cours de ce même voyage, Jacques Chirac et Tony Blair avait amorcé une collaboration qui déboucha sur la taxation des billets d'avion. Suis désespéré de constater que 24 ans plus tard, les politiciens d'aujourd'hui ne prennent pas modèle sur leurs prédécesseurs et s'emploient à détruire les premiers efforts fait 24 ans plus tôt pour réduire la pollution causée par les avions . Arnaud G
650	Contribution	**Pétitions du Colibris du Beauvaisis**	2026-09-20 14:21:03		20260915_235235-9-collectif-colibris-du-beauvaisis-11-09-2026pdf.pdf	Pétition déposée par le Colibris du Beauvaisis lors de la permanence de TILLE le 11 septembre 2026
651	Contribution	**Pétitions du Colibris du Beauvaisis**	2026-09-20 14:28:12		20260920_142812-petitionlescolibrisdubeauvaisis-fouqueniesr.pdf	Pétition de la commune de FOUQUENIES par les Colibris du Beauvaisis
652	Contribution	**Pétitions du Colibris du Beauvaisis**	2026-09-20 14:29:33		20260915_235819-9-collectif-colibris-du-beauvaisis-depot-petitions-pdf.pdf	Texte d'accompagnement des Colibris du beauvaisis / Dépôt des pétitions
653	Contribution	**Contribution Aurélien Bigo**	2026-09-20 14:33:19		20260915_235919-bigojpg.jpg	Et je verse ici une dernière contribution au nom d'Aurélien Bigo, qui a pris la parole lors de la réunion de clôture Peut-on encore accepter des projets incompatibles avec notre stratégie nationale bas carbone ? La réponse devrait être évidente… Pourtant, ce n'est pas ce qui est ressorti de la réunion de clôture de l'enquête publique pour la "modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais", qui avait lieu hier soir. Pour contexte… L'aéroport de Beauvais est le 9ème aéroport français en trafic passagers Il dessert essentiellement des villes européennes en low cost, avec 80 % du trafic opéré par Ryanair L'aéroport profite de sa proximité avec Paris (à 70 km) pour soutenir sa croissance… Car le terme de "modernisation" évoqué pour la consultation cache un projet d'augmentation de la capacité de l'aéroport Avec 6,7 millions de passagers en 2025, l'objectif affiché est de monter la capacité à 8-9 M (soit +20 à +34 %), dans un premier temps au moins… Le trafic passerait d'un peu moins de 40 000 à 45 000 mouvements, annoncé selon les cas comme un palier (avant une 2nde phase), ou comme un plafonnement… Mais la promesse de plafonnement pourrait être facilement remise en question, avec tous les impacts redoutés par les riverains (bruit, pollution…) largement hostiles à ces perspectives de croissance… Mais comme souvent pour ce type de projet, les modalités de la consultation interrogent… Le concessionnaire organise la réunion, son programme, distribue la parole, choisit les données présentées… Les premiers résultats de la consultation présentés par le commissaire enquêteur montrent une répartition détaillée des thèmes abordés, sans indiquer si les avis exprimés sont favorables ou opposés au projet… Des mesures sur l'aéroport (panneaux solaires, réseau de chaleur…) sont mises en valeur, sans comparer les gains (en ktCO2) avec l'impact du projet (en MtCO2)… Les élus favorables au projet ne sont pas là pour le défendre, écouter les débats… une difficulté à assumer leur position devant la population ? Je suis allé à cette réunion pour évoquer… La SNBC et ses projections de trafic pour le transport aérien : +14 % entre 2019 et 2030, puis une stabilité du trafic jusqu'à 2050 (cf graphe), malgré des hypothèses (très) optimistes sur les leviers technologiques En comparaison, le trafic à l'aéroport de Beauvais a augmenté de +67 % entre 2019 et 2025 La hausse de trafic en 6 ans a ainsi été quasiment 5 fois plus forte que ce que prévoit la SNBC pour la France entre 2019 et 2050 ! ? Ma question a été de savoir si l'incompatibilité de cette trajectoire avec la SNBC (et l'été qu'on venait de passer…) n'était pas de nature à requestionner le projet ? Le concessionnaire a reconnu que le projet n'était pas compatible avec la SNBC, malgré leurs "meilleurs efforts"… Mais la décision est politique… Maintenant que l'on sait que les hausses du trafic aérien sont incompatibles avec la SNBC, qu'attendent les politiques pour « Adopter un moratoire sur l'augmentation des capacités des aéroports français », comme le recommande le HCC ?b
654	Contribution	**Philippe VIDONNE**	permanence 2026-07-18			Contribution lors de la permanence du 18 juillet 2026 dans pièces jointes Annexe 02
655	Contribution	**GUEL Francis**	permanence 2026-07-27			Contribution lors de la permanence du 18 juillet 2026 dans pièces jointes Annexe 02
656	Contribution	**OLIVIER Claire ADERA**	permanence 2026-07-27			Dépôt d'un courrier lors de la permanence du 27 juillet 2026 dans pièces jointes Annexe 02
657	Contribution	**Anonyme**	2026-08-05			Dépôt d'un courrier lors de la permanence du 27 juillet 2026 dans pièces jointes Annexe 02
658	Contribution	**DEMONVILLE Gérard**	2026-09-03			contribution sur le registre le 5 août 2026 (en dehors des permanences) dans pièces jointes Annexe 02
659	Contribution	**IDE Jean Philippe**	2026-09-09			Contribution sur le registre le 3 août 2026 (en dehors des permanences) dans pièces jointes Annexe 02
660	Contribution	**BRUNE Laurent**	permanence 2026-09-13			Contribution sur le registre le 9 septembre (en dehors de permanences) dans pièces jointes Annexe 02

661	Contribution	**LARCHEVEQUE Martine**	permanence 2026-09-13			Recheche d'une précédente contribution sur le registre numérique - Contribution sur le registre lors de la permanence du 13 septembre 2026 dans pièces jointes Annexe 02
662	Contribution	**GROMARD Aline**	permanence 2026-09-13			Dépôt de la délibération de motion contre le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé de la communede Saint Germain La Poterie- Contribution sur le registre lors de la permanence du 13 septembre 2026 dans pièces jointes Annexe 02