N°648

Conclusion générale - Avis défavorable sans réserve

Bonjour,
En conclusion, il me semble avoir démontré, à travers les différentes contributions déposées dans le cadre de cette consultation, que les études produites pour le projet de modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais ne présentent pas toutes le même niveau de robustesse et de complétude que celui que peuvent laisser entendre Bellova ou les services compétents du Conseil départemental de l'Oise.
Je précise naturellement que je ne dispose pas des compétences techniques nécessaires pour porter une appréciation personnelle sur l'ensemble des études, notamment celles relatives au bruit, à la santé, à la qualité de l'air ou encore à la gestion de l'eau. Mon analyse s'est donc concentrée sur les domaines dans lesquels j'étais en mesure d'examiner et de confronter les données, les hypothèses, les méthodes et les résultats aux éléments du dossier ou à d'autres analyses extérieures au dossier.
Sur ces sujets, j'ai toutefois pu pointer d'importants manquements dans les études carbone et socio-économiques, identifier et documenter des écarts significatifs entre certaines conclusions annoncées, la communication portée par Bellova et ce que permettent réellement d'établir les études elles-mêmes.
Plus encore, plusieurs des questions centrales que j'avais soulevées au cours de la concertation de 2025 et que Bellova n'avait pas retenues comme devant alimenter les études ultérieures sont désormais reconnues, y compris par les propres déclarations de Bellova par l'intermédiaire de M. Martin, comme pouvant être structurantes pour le projet.
C'est notamment le cas de la disponibilité et du coût futur des carburants durables, de leur incidence potentielle sur le trafic aérien, ou encore de certaines questions relatives à la trajectoire climatique du secteur aérien.
Dès lors, il m'apparaît que le dossier présente plusieurs limites importantes.
Une méthode de communication qui interroge la qualité du débat
Au-delà du contenu même des études, les différentes contributions que j'ai déposées au cours de la concertation puis de la consultation m'ont également conduit à constater une méthode récurrente dans la manière dont Bellova répond aux questions qui lui sont adressées.
Lorsqu'une question porte directement sur un élément susceptible de remettre en cause une hypothèse du projet, sa trajectoire ou sa justification, la réponse apportée tend régulièrement à déplacer le périmètre de la question initiale avant d'y répondre. Une question portant sur la compatibilité du projet avec une trajectoire climatique devient ainsi une question générale sur les émissions de l'ensemble du territoire ; une question sur la soutenabilité économique du projet face au coût futur des carburants devient une question sur l'adaptation future du marché ; une question sur les conséquences de l'activité aéroportuaire peut devenir une discussion sur des comportements individuels ou sur des situations que personne n'avait formulées.
J'ai choisi d'appeler cette méthode, avec une certaine ironie, le « cadrage-débordement » : une question est posée dans un cadre précis ; la réponse commence par déplacer ce cadre, puis répond à la nouvelle question ainsi construite.
Ce constat ne concerne pas uniquement la présente consultation, du courrier de Bellova aux élus ou des entretiens de M. Martin aux médias locaux. Il était déjà apparu au cours de la concertation de 2025 et s'est poursuivi depuis.

Il me paraît donc difficile de considérer ces différents épisodes comme de simples divergences d'appréciation entre Bellova et les contributeurs. Ils interrogent plus largement le choix stratégique de communication du maître d'ouvrage lorsqu'il est confronté à des questions critiques susceptibles de remettre en cause certains fondements du projet.
À cela s'ajoute une conception de la réserve qui semble avoir été appliquée de manière variable au cours de la procédure : alors que Bellova a pu invoquer la période de consultation pour ne pas répondre à certaines sollicitations, des prises de parole publiques particulièrement développées ont néanmoins été réalisées au cours de cette même période, notamment pour défendre le projet et répondre à certaines critiques, et un courrier a même été transmis à destination des élus durant cette phase de consultation.
Cette manière de procéder pose nécessairement une question d'équilibre de l'information du public : la réserve ne devrait-elle pas conduire à limiter de manière cohérente la communication du maître d'ouvrage pendant toute la durée de la procédure, plutôt qu'à être invoquée lorsqu'une question appelle une réponse difficile, puis écartée lorsqu'il s'agit de défendre le projet ?
La portée de la concertation de 2025 doit également être prise en compte
Cette question est d'autant plus importante que la portée réelle de la concertation préalable de 2025 a elle-même été interrogée par la Commission Nationale du Débat Public.
Dans son bilan final, les garants ont notamment relevé que, bien que la concertation ait été assez bien organisée, elle avait relevé « davantage de l'information que de la concertation ».
Cette appréciation ne peut, à mon sens, être considérée comme un simple élément de procédure sans conséquence sur l'appréciation du dossier actuel et à la lecture de l'analyse précédente sur les moyens de communication mobilisés par Bellova.
Bellova avait elle-même présenté cette concertation comme un processus destiné à recueillir les préoccupations et propositions du public afin qu'elles puissent « orienter et enrichir les études ultérieures ».
Or plusieurs des questions structurantes soulevées pendant cette concertation (trajectoire du trafic, compatibilité climatique, disponibilité future des carburants, contraintes énergétiques ou encore soutenabilité économique du modèle) n'ont finalement pas été instruites dans l'étude d'impact à la hauteur des interrogations qu'elles soulevaient.
Le bilan de la CNDP doit donc, me semble-t-il, éclairer la portée réelle de la concertation et, par conséquent, la manière dont ses enseignements ont effectivement été pris en compte dans l'élaboration du projet et dans les études qui lui sont aujourd'hui soumises.
Il vient ainsi compléter les différentes limites que j'ai pu documenter dans les études elles-mêmes : la question n'est pas seulement de savoir si une étude existe, mais également de savoir si les questions structurantes soulevées au cours de la participation du public ont réellement contribué à faire évoluer, compléter ou réinterroger le projet.
Les difficultés démontrées
Les études sont incomplètes sur certains sujets structurants et comportent des affirmations qui ne sont pas suffisamment démontrées. Elles ne répondent pas pleinement aux demandes formulées par l'Autorité environnementale dans son cadrage préalable, notamment en ce qui concerne l'articulation du projet avec les documents de planification territoriale et l'analyse de ses incidences cumulées.
S'agissant du PCAET, aucune démonstration véritable de la compatibilité du développement projeté de l'aéroport avec la trajectoire territoriale de réduction des émissions n'a été apportée, alors même que ce document fixe des objectifs quantifiés et identifie l'activité aérienne comme une source importante d'émissions.

S'agissant de la SNBC, Bellova n'a pas réellement démontré la cohérence de la trajectoire de développement du projet avec les objectifs climatiques nationaux et sectoriels. Plus encore, l'étude d'impact constate elle-même une incompatibilité avec la trajectoire de la SNBC, sans que cette incompatibilité ne conduise à remettre en question la trajectoire de trafic retenue pour le projet, et alors même que cette trajectoire de trafic retenue est contestée par nombre de riverains et contributeurs depuis la concertation de 2025, comme le relève la CNDP dans son bilan.
Les questions relatives aux traînées de condensation n'ont par ailleurs pas fait l'objet de l'analyse de sensibilité que j'estime nécessaire au regard de leur importance potentielle dans l'appréciation des incidences climatiques du transport aérien.
Certaines données d'entrée utilisées pour l'évaluation des émissions de GES soulèvent également des interrogations quant à leur plausibilité, notamment concernant les hypothèses relatives aux transports routiers ou à l'évolution des flottes des compagnies aériennes. Certains résultats appellent eux aussi à être discutés, notamment ceux relatifs à l'impact carbone de l'aérogare ou aux scénarios de production photovoltaïque.
Les mesures ERC mises en avant par Bellova appellent également une mise en perspective. Les ordres de grandeur que j'ai pu reconstituer montrent qu'elles n'ont qu'une influence marginale sur les émissions totales du projet. Dans le même temps, Bellova renvoie régulièrement aux compagnies aériennes la responsabilité des émissions liées aux vols, alors même qu'elle reconnaît sa propre responsabilité dans la mise à disposition des infrastructures et, notamment, dans la fourniture de carburants répondant aux taux réglementaires de SAF. Surtout, le projet porté par Bellova a précisément pour objet d'augmenter la capacité de la plateforme et de permettre une augmentation durable du trafic, établissant donc un lien direct entre la capacité supplémentaire créée par Bellova et l'augmentation des émissions de GES des avions associée à cette hausse de trafic, comme Bellova le reconnaît d'ailleurs dans l'étude d'impact.
Il existe donc ici une difficulté d'attribution qui mériterait d'être clarifiée : on ne peut pas dissocier complètement la responsabilité de l'exploitant des conséquences climatiques d'une augmentation de capacité qu'il porte lui-même, tout en renvoyant systématiquement les émissions supplémentaires aux compagnies aériennes.
Le volet socio-économique et touristique présente également des limites importantes. Les données mobilisées pour mettre en évidence les retombées touristiques du projet sont relativement restreintes et ne permettent pas, à elles seules, de caractériser l'influence réelle du trafic aéroportuaire sur la dynamique touristique du territoire. L'analyse que j'ai réalisée à partir d'autres données produites par la même source (Oise Tourisme) montre au contraire que la progression du trafic aéroportuaire connue ces dernières années ne s'accompagne pas d'une dynamique touristique proportionnelle dans les dix principaux sites touristiques étudiés ou les nuitées touristiques internationales.
Cette observation est d'autant plus importante que Bellova présente ces évolutions comme ayant des retombées majeures en lien avec le développement de l'aéroport, sans être en mesure de les démontrer, et tout en reconnaissant par ailleurs, en réponse à l'une de mes contributions pointant ce décalage, que l'ampleur, le caractère additionnel et la contribution nette de ces retombées n'ont pas été évalués.
Au terme de cette analyse, il existe donc un écart que je considère comme important entre, d'une part, la force des affirmations utilisées pour justifier le projet et, d'autre part, le niveau de démonstration effectivement apporté par les études.

Cet écart concerne à la fois les bénéfices annoncés, les impacts environnementaux, les hypothèses retenues, la compatibilité avec les trajectoires climatiques et la robustesse du projet face aux évolutions futures du trafic, du coût des carburants et de leur disponibilité.
Il me paraît également difficile d'ignorer le fait que plusieurs questions que j'avais soulevées dès la concertation ont finalement été reconnues comme importantes, alors qu'elles n'ont pas été instruites dans l'étude d'impact. Les dernières déclarations de M. Martin sur le coût des SAF et son impact potentiel sur le trafic aérien en constituent une illustration particulièrement claire.
Il en va de même de la question du déclin de l'approvisionnement pétrolier européen. Cette question avait été portée à la connaissance de Bellova dès la concertation de 2025, notamment à travers les travaux du Shift Project, et mise en relation avec la soutenabilité économique et énergétique du modèle de développement envisagé. Et lorsque j'ai réinterrogé Bellova sur ce manquement lors de la réunion de lancement de la consultation, Bellova a alors répondu ne pas avoir eu d'informations relatives aux « éventuelles difficultés dans l'approvisionnement en pétrole dans les prochaines années ». Cette réponse montre à tout le moins que cette question, pourtant portée à la connaissance de Bellova, n'a pas été instruite dans le dossier, alors même que l'AIE a publié en octobre 2025 des travaux dont les conclusions renforcent celles des travaux du Shift.
Ces questions avaient été identifiées. Elles avaient été signalées. Elles avaient été discutées. Mais, uniquement sur la base d'un choix non justifié de Bellova, elles n'ont pas été dans l'étude d'impact.
La question de la cohérence des politiques publiques
Ces différents constats soulèvent également une question plus large qui dépasse la seule responsabilité de Bellova : celle de la cohérence des politiques publiques portées par les collectivités qui sont elles-mêmes propriétaires et gestionnaires de l'aéroport.
La Communauté d'agglomération du Beauvaisis a adopté en 2020 un PCAET fixant des objectifs de réduction des émissions et identifiant notamment l'activité aérienne comme une source importante d'émissions. Dans les mois qui ont suivi, les mêmes collectivités, au sein du SMABT, portent un projet destiné à augmenter durablement la capacité et le trafic de l'aéroport, et donc ses émissions de GES.
Il existe donc une difficulté de cohérence entre, d'une part, les objectifs climatiques et énergétiques que ces collectivités ont elles-mêmes approuvés et, d'autre part, la trajectoire de développement de l'infrastructure qu'elles portent.
Cette question est d'autant plus importante que les représentants de ces collectivités ne peuvent pas simplement renvoyer la responsabilité de cette trajectoire à Bellova : ils sont eux-mêmes partie prenante de la gouvernance de l'aéroport et des choix stratégiques qui déterminent son développement.
Il ne s'agit évidemment pas de contester le fait que les élus puissent faire le choix politique de soutenir le développement de l'aéroport. Il s'agit de demander que ce choix soit cohérent avec les autres politiques publiques qu'ils ont eux-mêmes adoptées concernant le climat. Si les objectifs du PCAET et de la SNBC sont considérés comme pertinents lorsqu'ils sont adoptés, ils ne peuvent pas devenir sans conséquence dès lors qu'un projet d'infrastructure vient précisément modifier structurellement et durablement la trajectoire d'émissions du territoire ou du secteur concerné.
En définitive, cette question ne porte donc pas seulement sur la qualité des études produites par Bellova. Elle porte également sur la manière dont les autorités publiques compétentes entendent articuler leurs différentes politiques et assumer les arbitrages qui en résultent.
La réalisation des études et le choix politique ne préjugent pas de la nécessité du projet
Enfin, il me paraît important de rappeler un point qui semble parfois disparaître derrière la présentation très affirmative du projet.

Le fait que les élus aient souhaité ce projet, qu'un maître d'ouvrage ait engagé des études importantes ou que de nombreuses études aient finalement été réalisées ne constitue en rien une démonstration que le projet doit nécessairement être réalisé.
Une étude d'impact n'a pas pour objet de démontrer que le projet doit se réaliser. Elle doit notamment permettre d'en apprécier les incidences, les conditions de réalisation et la compatibilité avec les différents enjeux et politiques publiques concernés.
Dès lors, si l'analyse du dossier fait apparaître une incohérence importante avec une politique publique, une trajectoire climatique, une contrainte environnementale ou une hypothèse structurante du projet, cette incohérence ne devrait pas être considérée comme un élément secondaire au seul motif que le projet a déjà fait l'objet d'une décision politique ou que les études ont été réalisées.
Au contraire, si l'étude d'impact met en évidence une incohérence ou un manquement important vis-à-vis d'une politique publique ou d'un objectif environnemental, cela doit au contraire pouvoir conduire à remettre en question la réalisation même du projet.
Ce n'est donc pas parce que le projet a été décidé politiquement qu'il est nécessairement justifié au regard des éléments qui ressortent aujourd'hui de son évaluation environnementale.
Avis final et demande
En conséquence, et à la lumière de l'ensemble de ces éléments, que j'ai toujours cherché à documenter de manière factuelle et étayée, je considère que le dossier ne permet pas de démontrer la robustesse, la complétude, la soutenabilité et la compatibilité climatique, énergétique et économique du projet au niveau qui me paraît nécessaire pour justifier son développement. D'un point de vue uniquement qualitatif, j'ajoute également ici que la hausse des nuisances sonores subit par les riverains sous forme de pics (comme nous le voyons de plus en plus avec le changement climatique par exemple, ce qui compte réellement pour nous autres humains ce n'est pas la moyenne (+1,5°C au dessus de la moyenne pré-industriel) mais bien le pic (+14°C cet été par exemple)), qui ne se trouvent pas suffisamment retranscrit selon ma dans la méthode d'analyse acoustique, constitue également une gène sérieuse à leur bien être, à leur confort et à leur qualité de vie.
Pour ces raisons, je suis opposé au projet de modernisation et d'augmentation de la capacité de l'aéroport de Paris-Beauvais, et formule explicitement la demande que les élus du SMABT, en charge de la gestion de l'aéroport, intègrent désormais dans leur mode de gestion de l'aéroport les objectifs sectoriels inscrits dans le PCAET que ces mêmes élus ont adopté en 2020, ainsi que les objectifs sectoriels de la SNBC.

N°647

Un conjoncture qui en dit beaucoup pour le low cost

Bonjour,
Lorsqu'il lui est demandé si la baisse des programmes de vols de Ryanair pour l'hiver 2026-2027 (https://www.air-journal.fr/2026-09-03-carburant-ryanair-coupe-deux-millions-de-passagers-de-ses-previsions-2027-5277283.html) est liée à la saturation des infrastructures de Beauvais, Anthony Martin répond :
« Non, c'est à mettre en corrélation avec la guerre en Iran. Car Ryanair est couvert sur 80 % de ses achats en carburants à prix fixe. [...] Et les compagnies constatent qu'avec l'augmentation des coûts, le vol ne va pas être rentable. Rien à voir avec les infrastructures. »
Cette réponse est intéressante car elle met clairement en lumière que ce n'est pas parce que les infrastructures peuvent permettre d'accueillir davantage de vols, que les compagnies ont nécessairement un intérêt économique à les opérer.
Les chiffres récents montrent que ce n'est pas une hypothèse théorique. Début septembre, le kérosène spot livré en Europe du Nord-Ouest a atteint 1 476 $/t (soit environ 230 $/baril). Ryanair avait sécurisé 80% de ses besoins jusqu'en mars 2027 autour de 67 $/baril, mais les 20% non couverts ont dû être achetés jusqu'à 150 $/baril. Malgré une hausse de 6% de son trafic, son bénéfice après impôt a chuté de 34% notamment en raison du renchérissement de cette part non couverte de 20% de son approvisionnement en carburant.
Le directeur général de Transavia France estime même dans un article du 15 septembre de La Tribune (https://www.latribune.fr/article/transports/44409174256162/malgre-des-vols-pleins-le-carburant-cher-continue-de-peser-sur-les-compagnies-aeriennes) qu'il est « quasi impossible » d'être rentable avec un kérosène aussi cher.
Et nous ne parlons même pas ici de l'évolution du coût du carbone : quotas d'émissions, mécanismes de compensation, coûts des émissions non couvertes, etc. Ces coûts peuvent eux aussi augmenter indépendamment de Bellova et des compagnies. Ou encore du coût des SAF, qui sont structurellement 3 à 8 fois plus élevé qu'un carburant fossile avant la crise liée au conflit autour d'Ormuz.
M. Martin reconnaît d'ailleurs lui-même, dans son entretien à Oise Hebdo : « C'est vrai qu'aujourd'hui, quand on regarde le coût des SAF, ça risque d'avoir un impact important sur le trafic aérien. Maintenant, comme toutes les nouvelles technologies, le marché va s'adapter. »
Puis dans le même temps, il affirme à l'Observateur de Beauvais : « Nous devons veiller à maintenir une base de coûts basse pour préserver le pouvoir d'achat de nos usagers [...] »
Mais comment Bellova pourrait-elle « maintenir une base de coûts basse » lorsque le prix du pétrole, le coût du carbone ou celui des SAF dépendent précisément de facteurs qu'elle ne maîtrise pas ?
On retrouve ici une nouvelle fois une forme de cadrage-débordement :

- Lorsqu'il s'agit de défendre le modèle économique, les coûts semblent pouvoir être maîtrisés.
- Puis lorsqu'il s'agit d'évoquer les SAF, M. Martin reconnaît lui-même qu'ils pourraient avoir un « impact important sur le trafic aérien ».

La question est pourtant simple : si l'augmentation du coût des carburants peut conduire une compagnie à réduire ses vols parce qu'ils ne sont plus rentables, comment la robustesse d'une trajectoire de 45 000 mouvements peut-elle être démontrée sans tester cette trajectoire face à une hausse durable des coûts du carburant et des émissions de GES ?

Car, à la lumière des différents éléments que j'ai pu produire au cours de cette consultation, deux situations sont possibles :

- Soit ces coûts sont répercutés sur les billets, avec un risque sur la demande.
- Soit ils ne le sont pas, avec un risque sur la rentabilité des compagnies et donc sur le trafic.

Dans les deux cas, la trajectoire de trafic peut être différente de celle retenue pour justifier le projet.
Sur quelles hypothèses de prix du carburant, de coût du carbone et de coût des SAF le projet à 45 000 mouvements est-il donc considéré comme robuste ?
Et si ces hypothèses ne se réalisent pas, que devient la viabilité économique du projet ?
Et surtout : si ces éléments sont connus de Bellova, comme le laissent entendre les réponses de M. Martin, pourquoi ces hypothèses structurantes pour le projet n'ont-elles pas fait l'objet d'une analyse approfondie dans le cadre de l'étude d'impact ?

N°642

MAJ PJ - Cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis_v2

Bonjour, la PJ de ma contribution N°434 n'est pas la bonne, la voici. Et revoici le texte associé.
Bonjour, Je viens de m'apercevoir que dans ma contribution sur la cohérence du projet avec le PCAET, j'avais oublié d'intégré dans la PJ un §6 présentant une rapide analyse d'influence d'une augmentation des émissions des avions sur les autres postes d'émissions du territoire. Par exemple, dans le cas du scénario "avec projet - avec SAF", le poste "Transport routier" qui doit normalement faite -76% d'émissions de GES entre 2015 et 2050 doit renforcer ces efforts de 8% supplémentaire. La mise en parallèle de ce poste "Transports routier" est d'autant plus intéressante que le PCAET indique qu'il existe des freins à la décarbonation de ce secteur car de nombreux habitants des zones rurales sont fortement dépendant de la voitures pour ce déplacer. Or, en arbitrant ici en faveur de l'aéroport et non des mobilités quotidienne, notamment en zone rurale, M. Chiss présent ici une incohérence de plus entre les choix politiques qu'il opère et les ambitions politiques qu'il annonce, comme par exemple lors de son discours du 11 avril : « La ruralité, le monde rural sont trop souvent ignorés et oubliés des grandes politiques publiques nationales. Mais ici, localement, et c'est aussi l'un des axes forts de la politique départementale, nous avons l'ambition de faire de la ruralité une force et un levier de croissance ». Visiblement, sur la question de la décarbonation, la ruralité est également oublié des politiques locales. Enfin, il convient de préciser que les deux scénarii analysé dans ce nouveau §6 porte sur les scénario "avec SAF", c'est à dire un déploiement de l'usage des SAF conforme aux objectifs de la réglementation ReFuel UE. Or, comme certaines de mes contributions le documentent, que ce soit par des analyses (EASA, ADEME, Shift Project, Academie des Technologies, Secrétariat Générale à la Planification Ecologique) ou des reprises de déclaration (IATA, Michael O'Leary), ce déploiement peut être désormais considéré comme irréaliste. En conséquence, tout usage de SAF en dessous du niveau ReFuel UE entrainera une augmentation des émissions de GES du post "Autres transports", nécessitant ainsi, par un effet de vase communiquant, que les autres postes compensent cette augmentation et renforcent donc encore d'avantage les efforts supplémentaires à fournir. Et intervient alors une nouvelle incohérence : le PCAET indique que les objectifs fixés ne sont pas au niveau nécessaire pour s'aligner sur les objectifs de la SNBC car le territoire présente des freins en lien notamment avec les spécificité de la ruralité. Par conséquent, comment serait-il possible que ces efforts supplémentaires puissent être considérer comme possible par les élus, dont M. Chiss, alors même qu'aucune analyse de cohérence ou de discussion sur ce point n'est présenté dans l'étude d'impact ?

N°629

Nouvelle démonstration de M. Martin

Bonjour,
Je souhaite revenir sur les propos tenus récemment par M. Anthony Martin dans son entretien du 14 septembre à Oise Hebdo (https://www.oisehebdo.fr/2026/09/14/aeroport-tille-directeur-anthony-martin-defend-accroissement-trafic-aerien/) au sujet de la SNBC, de la décarbonation du transport aérien et des SAF.
Ces déclarations sont particulièrement intéressantes, non seulement parce qu'elles permettent de préciser la position de Bellova, mais surtout parce qu'elles mettent en évidence une difficulté de fond : plus on écoute les réponses apportées aujourd'hui, plus on constate que certaines des questions structurantes soulevées pendant la concertation n'ont pas été instruites dans le cadre de l'étude d'impact, alors même que Bellova reconnait explicitement via la parole de M. Martin qu'elles représentent un risque pour le niveau de trafic, trafic qui est l'élément central de la rentabilité du projet.
Deux sujets me paraissent particulièrement révélateurs.

1. La SNBC : une question que Bellova déplace au lieu de l'analyser

Dans son interview publiée le 14 septembre dans Oise Hebdo, M. Martin déclare : « Ces engagements qui sont pris par les États ou par l'Union européenne, ce sont des engagements qui ne sont pas à regarder projet par projet ou secteur par secteur. »
Pour, la veille, dans L'Observateur de Beauvais, il déclarait pourtant : « Les engagements environnementaux nationaux s'évaluent globalement et par secteur, et non projet par projet. »
Il y a donc déjà, en l'espace de vingt-quatre heures, une petite évolution du périmètre : par secteur hier, puis "plus" par secteur aujourd'hui.
Mais surtout, cette réponse révèle une incompréhension fondamentale de la question qui lui est posée.
Personne ne demande à Bellova de prétendre que l'aéroport de Beauvais doit, à lui seul, décarboner l'ensemble du transport aérien.
La question est beaucoup plus simple : si les objectifs climatiques doivent être appréciés à l'échelle du secteur, alors comment le développement de chacun des aéroports qui contribuent à ce secteur peut-il être compatible avec la trajectoire climatique du secteur ?
C'est précisément le sens de la SNBC 3.
La version définitive de la SNBC 3 a été adoptée en juillet 2026. Elle fixe notamment, pour le transport international, des budgets carbone indicatifs pour les « soutes internationales » de 22 Mt éq CO2/an pour 2024-2028, 21 Mt éq CO2/an pour 2029-2033 et 16 Mt éq CO2/an pour 2034-2038. La SNBC ne fixe donc pas, dans son tableau budgétaire, un budget distinct « aviation » et un budget « maritime » : elle raisonne sur les soutes internationales dans leur ensemble, tout en distinguant ensuite les contributions de ces différents modes dans sa modélisation. (À noter toutefois que dans la version "projet" de décembre 2023, les soutes aériennes avaient des budgets distincts de 21 Mt éq CO2/an pour 2024-2028 puis 18 Mt éq CO2/an pour 2029-2033, soit une majeure partie des budgets finalement adoptés).
Autrement dit, OUI, la trajectoire doit être regardée à l'échelle collective et sectorielle.
Mais cela ne dispense absolument pas d'examiner la contribution des différents projets qui augmentent la capacité du secteur à émettre.

Bien au contraire, et c'est précisément ce que Bellova aurait dû faire.
L'Autorité environnementale avait d'ailleurs explicitement demandé, dans son cadrage préalable, d'analyser les incidences cumulées du projet avec Lille-Lesquin, Roissy-Picardie et, compte tenu de l'importance des trafics province-province de Beauvais, de s'interroger également sur les projets de même nature d'autres aéroports de province.
Cette demande était donc parfaitement cohérente avec le raisonnement que M. Martin défend aujourd'hui : ne pas regarder Beauvais isolément, mais replacer son développement dans l'évolution globale du transport aérien.
Or cette analyse sectorielle n'a pas réellement été produite par Bellova comme le demandait le cadrage de l'Autorité environnementale.
Pourtant, une étude publiée par Transport & Environment en novembre 2025 (https://www.transportenvironment.org/te-france/articles/les-projets-dextension-des-aeroports-francais-incompatibles-avec-les-objectifs-climat-du-secteur-aerien) a précisément cherché à examiner les conséquences cumulées des projets d'extension des aéroports français. Elle estime que la réalisation de ces projets pourrait conduire à environ 45 millions de passagers supplémentaires en 2050 par rapport à un scénario sans ces projets, avec environ 32% d'émissions de CO2 supplémentaires.
La figure jointe à cette contribution permet précisément de visualiser cette question, avec une projection de la trajectoire de la SNBC associé à l'activité actuelle de ces aéroports.
Elle ne constitue évidemment pas un document de la SNBC, mais elle permet de poser la question que Bellova aurait dû traiter : que produit l'addition des projets d'augmentation de capacité aéroportuaire lorsqu'on les confronte à la trajectoire climatique du secteur ?
Et c'est précisément là que le raisonnement de M. Martin devient problématique.
Car lorsqu'on lui demande si le projet de Beauvais est compatible avec la trajectoire climatique, il répond systématiquement en changeant d'échelle et en défaussant la responsabilité :

- Lorsqu'on lui demande ce que l'aéroport fait pour respecter cette trajectoire, il renvoie aux avions de nouvelle génération, à l'ACA, aux mesures locales et aux SAF.
- Lorsqu'on lui demande comment cela permet de respecter une trajectoire de réduction des émissions, il revient à la responsabilité collective.
- Et lorsqu'on revient au secteur, il revient à l'aéroport.

On passe ainsi en permanence du projet au secteur, du secteur au périmètre direct de l'aéroport, puis de nouveau au secteur.
C'est précisément ce que j'ai dénoncé dans une précédente contribution sous le terme de « cadrage-débordement » : lorsque la question devient difficile, on ne répond pas nécessairement à celle qui a été posée ; on en modifie le périmètre de l'énoncé jusqu'à parvenir à une question à laquelle on dispose d'une réponse.
Le problème est que cela ne constitue pas une analyse climatique.
Dire que les engagements doivent être appréciés globalement ne répond pas à la question de savoir quelle place peut prendre l'augmentation du trafic de Beauvais dans cette trajectoire globale.
Et surtout, cela ne répond pas à la question de fond que pose l'étude d'impact elle-même.
Comment un projet qui augmente durablement la capacité et le trafic d'une plateforme peut-il être considéré comme compatible avec une trajectoire sectorielle qui doit conduire à une réduction très importante des émissions ?
C'est cette question qui méritait une véritable analyse.
Pas un changement de périmètre.

2. Les SAF : Bellova reconnaît désormais le risque… qu'elle n'a jamais analysé

Ce deuxième point me paraît encore plus révélateur … et problématique.

Depuis le début de la concertation l'an passé, j'ai régulièrement soulevé la question de la disponibilité future des carburants, du développement des SAF, de leurs coûts, de leurs ressources nécessaires et, surtout, des conséquences que ces contraintes pourraient avoir sur la demande et donc sur la trajectoire de trafic retenue pour Beauvais. Éléments et demandes explicitement formulés par écrit dans ma contribution de juillet 2025, mais que Bellova n'a donc pas jugé nécessaire de reprendre dans son Dossier des Enseignements et des Engagements censé nourrir l'étude d'impact.

La réponse apportée jusqu'ici consistait essentiellement à expliquer que les SAF relevaient d'une problématique dépassant l'échelle de l'aéroport, argument de nouveau mobilisé lors des réunions de lancement et de la clôture de la consultation.

Mais voilà que M. Martin reconnaît désormais lui-même quelque chose d'essentiel, puisque dans son entretien avec Oise Hebdo, il indique :

« C'est vrai qu'aujourd'hui, quand on regarde le coût des SAF, ça risque d'avoir un impact important sur le trafic aérien. Maintenant, comme toutes les nouvelles technologies, le marché va s'adapter. C'est-à-dire que plus il y aura de quantité, et plus les prix vont baisser. »

Cette déclaration est extrêmement importante dans le cadre de cette enquête, car le président exécutif de Bellova reconnaît désormais explicitement que le coût des SAF pourrait avoir un impact important sur le trafic aérien.

Or c'est précisément l'une des questions que j'ai demandé à Bellova d'examiner pendant la concertation. Et c'est précisément l'une des questions qui n'est pas abordée dans l'étude d'impact, alors même qu'elle est désormais reconnue comme structurant par le président exécutif de Bellova pour assurer la viabilité et la soutenabilité du trafic à 45 000 mvts/an.

Ce n'est donc plus une question théorique, Bellova reconnaît aujourd'hui qu'une évolution du coût des SAF pourrait modifier le niveau du trafic.

Alors pourquoi cette analyse de sensibilité n'a pas été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact ? Et que devient la trajectoire de trafic retenue pour le projet si :

- les SAF ne sont pas disponibles en quantité suffisante (ce qui est désormais admis par l'IATA, Ryanair ou l'EASA) ;
- leur montée en puissance est plus lente que prévu ;
- leur coût reste durablement supérieur aux hypothèses retenues (il a fallu entre 35 et 45 ans pour que les carburants aériens fossiles soient produits à un coût suffisamment bas pour permettre le développement d'un secteur Low-cost, et les quelques projets actuellement en développement en France impliquent un coût d'amortissement de 600 à 1200 €/t de SAF pour les 20 prochaines années confirmant le coût des SAF entre 3 à 8 fois le coût d'un carburant fossile ; par conséquent sur quels éléments M. Martin s'appuie pour tenir l'affirmation que « les prix vont baisser ») ;
- les ressources nécessaires à leur production entrent en concurrence avec d'autres usages (comme démontré dans ma contribution « Mesures ERC et projet Energo » N° 591) ;
- ou si leur développement conduit indéniablement à une augmentation structurelle et significative du prix du transport aérien ?

Le dossier ne répond pas réellement à ces questions. Et c'est là que la notion de robustesse utilisée par Bellova devient particulièrement difficile à soutenir.

Une étude véritablement robuste ne consiste pas seulement à démontrer que le projet fonctionne si les hypothèses centrales retenues par le maître d'ouvrage se réalisent.

Elle doit également permettre d'apprécier ce qui se passe lorsque ces hypothèses ne se réalisent pas.
Or ici, Bellova reconnaît désormais elle-même qu'un paramètre essentiel (le coût des SAF) pourrait avoir un impact important sur le trafic aérien, mais ne considère pas nécessaire d'intégrer comme facteur de risque susceptible de modifier la trajectoire du projet dans l'étude d'impact …
On demande donc au public de considérer comme robuste un projet dont l'un des paramètres susceptibles d'affecter directement le trafic est aujourd'hui reconnu comme incertain par son propre exploitant, sans que cette incertitude ait fait l'objet d'une véritable analyse de sensibilité.
Et ce n'est pas seulement une question de prix.
Le raisonnement « plus il y aura de quantité, plus les prix baisseront » constitue une hypothèse de marché. Ce n'est pas une démonstration. Pour produire davantage de SAF, il faut des ressources : biomasse, déchets, carbone, hydrogène, électricité bas-carbone, installations industrielles et capitaux. Ces ressources ne sont et ne seront pas exclusivement disponibles pour l'aviation. Elles sont également nécessaires à la décarbonation d'autres secteurs plus essentiels (alimentation, bâtiment, mobilité quotidienne, industrie, …).
De nouveau, la question n'est donc pas simplement de savoir si les SAF existent ou si leur production peut augmenter.
La véritable question est : à quelle échelle, avec quelles ressources, à quel coût et selon quels arbitrages d'usage ?
C'est précisément ce type de question de soutenabilité que j'ai porté à la connaissance de Bellova pendant la concertation. Et pourtant, plutôt que d'être intégrée comme une incertitude susceptible de modifier la trajectoire du projet, cette question vient d'être simplement renvoyée à une évolution future du marché par M. Martin.
Il me semble donc y avoir là un véritable problème de méthode dans la conduite du processus global, depuis la concertation jusqu'à la réalisation de l'étude d'impact !
En conclusion
Cette dernière séquence de communication est, à mes yeux, particulièrement révélatrice.
Sur la SNBC, M. Martin explique qu'il faut raisonner globalement et à l'échelle du secteur.
Très bien.
Alors il faut réellement analyser le projet de Beauvais dans la trajectoire globale du transport aérien, et notamment les effets cumulés des différents projets d'augmentation de capacité aéroportuaire.
Sur les SAF, M. Martin reconnaît désormais que leur coût pourrait avoir un « impact important sur le trafic aérien ».
Très bien.
Alors il faut analyser ce risque dans le dossier et montrer ce que devient la trajectoire du projet lorsque les hypothèses de disponibilité, de coût ou de montée en puissance des SAF ne se réalisent pas.
Or c'est précisément ce qui n'a pas été fait.
Et c'est d'autant plus problématique que ces questions avaient été portées à la connaissance de Bellova pendant la concertation, avant même que le projet ne soit soumis à la présente enquête.
On ne peut donc pas aujourd'hui prétendre que ces risques étaient inconnus, trop éloignés ou imprévisibles.
Ils avaient été identifiés. Ils avaient été signalés. Ils avaient été discutés. Mais ils n'ont pas réellement été instruits dans l'étude d'impact.

C'est pourquoi je considère que les dernières déclarations de M. Martin ne renforcent pas la démonstration de robustesse du dossier, mais, bien au contraire, questionnent l'ensemble de la conduite de ce projet depuis le lancement de la concertation.
Elles montrent que certaines des questions que Bellova avait tendance à renvoyer à d'autres échelles ou à l'évolution future du marché sont désormais reconnues par Bellova elle-même comme susceptibles d'avoir des conséquences importantes sur le trafic.
Et lorsqu'un risque est susceptible de modifier une hypothèse aussi structurante que le niveau de trafic, il ne devrait pas être renvoyé à plus tard : il devrait être analysé avant de prendre la décision qui permettra précisément de développer ce trafic.
La question qui reste donc entière est finalement très simple : Comment peut-on considérer comme robuste un projet dimensionné pour une augmentation durable du trafic lorsque l'étude d'impact n'a pas réellement testé les conséquences de plusieurs facteurs susceptibles, selon les propres déclarations de son exploitant, de remettre en cause cette trajectoire ?
À quelques heures de la clôture de cette enquête publique, je demande donc que cette question soit clairement portée au dossier.
Car le problème n'est pas que Bellova ne dispose pas de toutes les réponses.
Le problème est qu'elle a eu connaissance de questions structurantes, qu'elle reconnaît désormais elle-même la pertinence de certaines d'entre elles, mais que ces questions n'ont toujours pas fait l'objet des analyses qui permettraient réellement de conclure à la robustesse du projet.
Et c'est précisément cette différence entre affirmer qu'un projet est robuste et démontrer qu'il l'est lorsque ses hypothèses sont mises à l'épreuve qui me paraît devoir être prise en compte dans l'appréciation finale du dossier.

N°591

Mesures ERC et projet Energo

Bonjour,
Dans le mémoire en réponse à l'Ae, Bellova présente dans le § « 2.6.2.1 Climat, bilan carbone et énergie » l'impact carbone global des différents scénarios ainsi que les mesures ERC identifiées et retenues visant à éviter, réduire et compenser les émissions totales de GES du projet. Cependant, Bellova ne chiffre pas l'ensemble de ces mesures et, surtout, ne les présente pas en comparaison des émissions totales de GES du projet. Cela ne permet donc pas d'évaluer le niveau d'influence de ces mesures sur la trajectoire d'émissions de GES du projet, et donc leur pertinence.

1. Chiffrage des mesures ERC

Comme indiqué, le mémoire présente pour certaines mesures les valeurs de GES évitées/réduites/compensées :

- Raccordement des terminaux au réseau de chaleur urbain de Beauvais : réduction de 21 862 t éq CO2 sur 50 ans ;
- Production d'électricité photovoltaïque : 62 303 t éq CO2 évitées sur 50 ans. Cependant, comme déjà discuté dans une contribution précédente, ces 62 303 t éq CO2 correspondent aux émissions totales évitées. Or, si l'on prend en compte uniquement le bénéfice net en considérant les émissions de GES liées à la production des systèmes photovoltaïques, cet évitement n'est alors plus que de 29 559 t éq CO2 sur 50 ans, comme l'indique le tableau présenté en page 36 du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae ;
- Renouvellement des engins de piste et des navettes par des véhicules B100 ou électriques : réduction de 2 255 t éq CO2 sur 50 ans.

Les mesures quantifiées par Bellova représentent donc entre 86 420 et 53 716 t éq CO2 sur 50 ans, selon que l'on prenne les évitements totaux ou nets de la production photovoltaïque.
Pour les mesures non chiffrées par Bellova :

- Passage à un équipement 100 % LED des pistes et bâtiments : selon la page 36 du mémoire en réponse, la consommation électrique « sans projet » sur 50 ans est de 8 260 t éq CO2. Il est indiqué que la consommation électrique considérée est celle de l'année 2024, projetée sur les 50 ans de la durée de vie du projet. En première approximation, et dans une approche optimiste pour Bellova, il est considéré que le passage à un équipement 100 % LED permettra une économie de l'ordre de 90 % des 8 260 t éq CO2, soit 7 434 t éq CO2. Cela correspond à la différence de consommation électrique entre une ampoule « standard » (de l'ordre de 60 kWh) et une ampoule LED (6 kWh).
- Projet Energo : 2 000 t de méthanol/an, dont 25 %, soit 500 t, dédiées à la production de SAF. Selon les formules de réaction nCH3OH → CnH2n + nH2O, 500 t de méthanol permettent ainsi la production d'environ 219 t de SAF. En considérant un taux de réduction des GES — c'est-à-dire les émissions générées par une tonne de SAF par rapport aux émissions générées par une tonne de kérosène fossile — de l'ordre de 70 % (valeur retenue par Bellova dans l'étude d'impact) et un facteur d'émission de 3,16 kg éq CO2/kg de carburant, ces 219 t/an de SAF permettront une réduction des émissions de GES de 219 × 0,7 × 3,16 = 484 t éq CO2/an, soit 24 220 t éq CO2 sur 50 ans.

Ainsi, au total, l'ensemble des mesures ERC présentées par Bellova permet une réduction des émissions de GES comprise entre 118 074 et 85 370 t éq CO2 sur 50 ans, soit entre 0,118 et 0,085 million de tonnes éq CO2 (ou Mt éq CO2).

2. Comparaison des mesures ERC aux émissions totales du projet

Toujours selon le mémoire en réponse de Bellova à l'avis de l'Ae, le tableau présenté en page 36 permet de calculer la totalité des émissions de GES générées par les différents scénarios du projet, sans tenir compte ici des émissions évitées liées au photovoltaïque :

- Total sans SAF : 41,76 Mt éq CO2
- Total avec SAF : 26,86 Mt éq CO2
- Total avec SAF/2 : 34,31 Mt éq CO2

Autrement dit, même dans la comptabilité la plus favorable des mesures ERC (118 074 t éq CO2) et le scénario le plus favorable (avec SAF, 26,86 Mt éq CO2), les mesures ERC ne permettent de réduire que de 0,44 % les émissions totales du projet. Cette réduction descend même à 0,32 % si l'on ne considère que les évitements nets de la production photovoltaïque. Pour les scénarios SAF/2 et sans SAF, cette réduction est alors de 0,34 % et 0,28 %.

Dès lors, il apparaît ici indéniable que les mesures ERC présentées et retenues par Bellova dans l'étude d'impact n'ont qu'une influence marginale sur la trajectoire d'émissions de GES du projet.

3. Focus sur le projet Energo et la production de SAF

Le projet Energo apparaît ici comme un cas d'école entre ce qui est espéré par les acteurs du transport aérien concernant les carburants durables d'aviation et la confrontation aux limites physiques du monde. Pour illustrer cela, je propose donc un cas d'étude, en repartant d'une des mesures présentées par Bellova en page 43 de la pièce C1, à savoir « la contractualisation de l'usage de carburants d'aviation durables (SAF, e-fuel) pour au moins 20 % des besoins à l'horizon 2035 ».

Au passage, il est intéressant de noter que cette mesure est présentée par Bellova :

- comme contribuant à la cible zéro émission nette au sol en 2035, alors qu'elle n'influence en rien les émissions au sol de Bellova ;
- comme une mesure supplémentaire, alors que le taux d'incorporation de 20 % de SAF en 2035 est simplement le taux réglementaire ReFuelEU.

Il ne s'agit pas ici de faire une projection réalisable, mais uniquement de mobiliser l'exemple que constitue ce projet Energo afin de mettre en évidence les quantités conséquentes de ressources naturelles qu'il serait nécessaire de mobiliser pour tenir les objectifs de décarbonation du secteur aérien, ainsi que les limites physiques auxquelles ces objectifs se confrontent.

De plus, les SAF peuvent provenir de différentes filières de production. La filière actuellement la plus mobilisée est la filière « lipidique », permettant la production de SAF à partir de déchets d'huile, mais qui commence à arriver à saturation et repose largement sur des ressources importées, comme l'indiquent notamment Wizz Air dans son rapport annuel de 2025 ou l'EASA dans son rapport d'octobre 2025 : https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-report-sustainable-aviation-fuel-scale-progress.

L'EASA indique notamment que 69 % des matières premières sont importées, principalement de Chine (38 %) et de Malaisie (12 %). Selon Eurostat, l'Union européenne a également importé 80 kt de SAF en 2024, soit plus de 40 % de l'approvisionnement total en SAF déclaré dans l'UE pour cette année, ce qui souligne l'importance persistante des importations malgré l'augmentation des capacités de production nationales.

Il existe également d'autres filières reposant sur la biomasse fermentescible ou la biomasse lignocellulosique. Le projet Energo est, quant à lui, à classer dans la filière eSAF, mais présente la

caractéristique de mobiliser des ressources identiques à celles de la filière biomasse fermentescible, puisque le CO2 utilisé provient d'un méthaniseur.
En conséquence, pour notre étude de cas, il est considéré que 10 % des 20 % de SAF seront assurés par une filière de type « projet Energo », ce qui permet de quantifier les besoins en ressources qui correspondraient aussi bien à la filière biomasse fermentescible qu'à la filière eSAF.
Toujours selon le mémoire en réponse de Bellova, il est possible, à partir du scénario sans SAF, de déterminer la consommation annuelle moyenne en carburéacteur de l'aéroport de Paris-Beauvais. Les émissions totales sont de 40 562 560 t éq CO2 sur 50 ans, dont 80 % correspondent à la combustion du carburant fossile et 20 % à son approvisionnement. Avec un facteur d'émission de 3,16 kg éq CO2/kg de carburéacteur consommé en vol, cela donne :
(0,8 × 40 562 560) / (50 × 3,16) = 205 380 t de carburéacteur/an.
Couvrir 20 % de ce besoin par des SAF en 2035 correspond donc à 41 076 t de SAF, soit 20 538 t de SAF de type « projet Energo » dans le cas où cette filière représenterait la moitié de l'approvisionnement en SAF, comme fixé précédemment.
Ainsi, à partir des rendements de production et des équations de réaction, la production de ces 20 538 t de SAF nécessiterait environ 51 350 t de méthanol (soit 103 fois la quantité actuellement dédiée à l'aviation et 26 fois la quantité totale de méthanol actuellement visée en production par le projet Energo), ainsi que :

- 315 105 tonnes de lisier et de fumier ;
- 118 036 tonnes de paille, soit environ 26 230 hectares ;
- 354 108 tonnes de matières brutes de CIVE (cultures intermédiaires), soit environ 15 909 hectares ;
- 513,2 GWh d'électricité.

En comparaison avec les productions actuelles — qui ne sont pas garanties dans le futur, dans un contexte de changement climatique susceptible de réduire les rendements agricoles —, cela représenterait :

- environ 46 % de la production de fumier et de lisier dans l'Oise, ce qui nécessiterait environ 43 rotations de camion par jour, chaque jour de l'année, pour approvisionner le site de production de SAF ;
- environ 16 % de la paille cultivée dans l'Oise ;
- environ 9 % de la surface céréalière de l'Oise pour la culture des CIVE ;
- environ 6 % de la production d'un réacteur nucléaire de 1 300 MW (type Penly ou Gravelines).

Et bien entendu, l'usage des matières premières s'inscrit dans un contexte de concurrence d'usages : la paille assure la litière des animaux d'élevage ou l'amendement des champs, les CIVE assurent le fourrage pour les animaux d'élevage, et la production d'électricité doit également servir à terme à décarboner des besoins essentiels : mobilités du quotidien, chauffage et refroidissement des bâtiments, électrification des procédés industriels de base comme les engrais, les matériaux de construction, l'acier, l'aluminium, les bioplastiques, etc.
En considérant l'évolution réglementaire ReFuelEU, qui augmente tous les cinq ans le taux d'incorporation en SAF, il est possible d'estimer les quantités nécessaires pour 2050. À cette date, le taux d'incorporation visé sera de 70 %. En considérant que 50 % proviendra de ressources mobilisées dans le cadre d'un procédé de type Energo, cela correspondrait à 102 690 t de SAF, soit environ 235 000 t de méthanol, ainsi que :

- 1 575 525 tonnes de lisier et de fumier ;
- 590 180 tonnes de paille ;

- 1 770 540 tonnes de matières brutes de CIVE (cultures intermédiaires), soit environ 79 545 hectares ;
- 2 566 GWh d'électricité.

Soit :

- plus de deux fois la production de lisier et de fumier du département de l'Oise, et 216 rotations de camion par jour ;
- environ 82 % de la production de paille de l'Oise ;
- environ 44 % de la surface céréalière de l'Oise pour la culture des CIVE ;
- environ 30 % de la production d'un réacteur nucléaire de 1 300 MW (type Penly ou Gravelines), soit 5 % de la consommation électrique de la région Hauts-de-France.

Ces ordres de grandeur ne constituent évidemment pas une démonstration de ce que serait concrètement le futur approvisionnement en SAF de l'aéroport de Paris-Beauvais. Ils permettent en revanche de mettre en évidence une réalité physique qui ne peut pas être évacuée par le seul recours à des pourcentages d'incorporation.

À l'échelle de l'aéroport de Beauvais, les besoins correspondant à une fraction seulement des SAF envisagés représentent déjà des quantités considérables de ressources agricoles, de biomasse et d'électricité, au regard des ressources actuellement disponibles localement.

Et cette difficulté ne disparaît pas lorsque l'on raisonne à l'échelle du secteur aérien. Elle change simplement d'échelle.

La décarbonation du transport aérien repose en effet sur des ressources qui ne sont pas infinies et qui sont également nécessaires à d'autres usages. La biomasse, les déchets, les surfaces agricoles et l'électricité bas-carbone ne sont pas des ressources exclusivement disponibles pour l'aviation. Ils font et feront nécessairement l'objet de concurrences d'usages.

La question n'est donc pas seulement de savoir si une technologie permet théoriquement de produire du SAF, mais si cette production pourra être réalisée à l'échelle nécessaire, avec quelles ressources, à quel coût et au détriment de quels autres usages.

C'est précisément cette question qui me paraît manquer dans le dossier lorsqu'il est affirmé que les SAF permettront d'accompagner la trajectoire de décarbonation du transport aérien.

4. Comparaison à l'échelle nationale

À l'échelle nationale, l'aéroport de Paris-Beauvais représente de l'ordre de 2,5 % à 3 % du trafic passagers et autour de 1,8 % des émissions de GES du secteur aérien (environ 376 000 t éq CO_2 sur 21 millions de tonnes éq CO_2 pour les aéroports français, y compris les soutes internationales).

Autrement dit, pour que l'ensemble du secteur aérien français puisse tenir les objectifs de décarbonation ReFuelEU 2035, et sans même tenir compte de la croissance du trafic de 3,5 % par an envisagée par le secteur, en considérant la même répartition que BVA, il faudrait environ 665 000 t de SAF (0,1 × 21 000 000 / 3,16).

Soit :

- 10 204 525 tonnes de lisier et de fumier ;
- 3 822 550 tonnes de paille, soit environ 849 456 hectares ;
- 11 467 650 tonnes de matières brutes de CIVE (cultures intermédiaires), soit environ 515 200 hectares ;
- 16 625 GWh d'électricité.

Cela représenterait, pour seulement 10 % des 20 % de SAF nécessaires :

- environ 17 % de la production française de lisier et de fumier ;
- environ 15 % de la production française de paille ;

- environ 5,5 % de la surface céréalière française ;
- environ 4 % de la production électrique française (soit deux réacteurs nucléaires dédiés).

Et pour 2050, les chiffres apparaissent totalement ubuesques :

- 51 Mt de lisier/fumier, soit environ 85 % de la production nationale ;
- 19 Mt de paille, soit environ 75 % de la production nationale ;
- 2,6 millions d'hectares de culture, soit environ 28 % de la surface nationale de production de grandes cultures ;
- 83 TWh d'électricité, soit environ 19 % de la production nationale.

Cette analyse fait alors apparaître une difficulté particulière dans le raisonnement tenu par Bellova. Lorsque la question de la disponibilité des SAF, de leur coût ou de leur capacité à permettre la décarbonation du transport aérien est soulevée, il est régulièrement répondu que ce sujet dépasse l'échelle de l'aéroport et doit être regardé à l'échelle du secteur aérien.

Mais si l'on applique ce raisonnement jusqu'au bout, le problème ne disparaît pas : il devient simplement beaucoup plus considérable.

À l'échelle de l'aéroport, les besoins apparaissent déjà très importants au regard des ressources mobilisables localement. À l'échelle nationale, les ordres de grandeur obtenus montrent que la généralisation d'une telle trajectoire supposerait de mobiliser une part très significative de ressources agricoles, de biomasse et d'électricité qui sont également nécessaires à d'autres secteurs de l'économie.

Il ne s'agit donc plus d'une simple question de savoir si le SAF « existe » ou si sa production peut progresser.

Il s'agit de savoir quelles ressources seront effectivement disponibles pour l'aviation, dans quelles proportions, à quel prix et avec quelles conséquences pour les autres usages.

Cette question est d'autant plus importante pour le projet de Beauvais que celui-ci repose sur une hypothèse de trafic durablement élevée, avec un objectif de 45 000 mouvements annuels sur une durée de concession de trente ans.

Or un projet véritablement robuste ne devrait pas seulement démontrer que son scénario central est réalisable. Il devrait également examiner les conséquences d'un scénario dans lequel les hypothèses de disponibilité et de coût des carburants bas-carbone ne se réaliseraient pas.

Ne pas analyser cette contrainte revient à faire reposer une partie importante de la soutenabilité du projet sur une ressource dont la disponibilité future, le coût et la concurrence avec les autres usages sont précisément incertains.

Et cette incertitude est d'autant moins anodine que le secteur aérien devra simultanément faire face au déclin progressif de l'approvisionnement en pétrole conventionnel, à l'augmentation du coût des carburants fossiles, à l'augmentation des taux d'incorporation de SAF et aux besoins de décarbonation des autres secteurs de l'économie.

La question n'est donc pas de savoir si les SAF pourront exister. La question est de savoir s'ils pourront être produits en quantité suffisante, à un coût compatible avec le modèle économique du transport aérien low-cost, sans mobiliser des ressources dont d'autres usages auront eux-mêmes besoin.

C'est précisément ce risque qui mériterait d'être analysé dans une étude présentée comme robuste et destinée à justifier la viabilité d'un projet dimensionné pour plusieurs décennies.

5. La question du coût des SAF n'est d'ailleurs pas niée par Bellova elle-même

Cette question est particulièrement intéressante au regard des propos tenus récemment par Anthony Martin dans son interview à Oise Hebdo (https://www.oisehebdo.fr/2026/09/14/aeroport-tille-directeur-anthony-martin-defend-accroissement-trafic-aerien/) :
« Aujourd'hui, on respecte les directives de l'Union européenne. On est à 2,8 % d'utilisation de SAF sur l'aéroport de Beauvais, on devait être à 2 % en 2025. Après, effectivement, il y a une augmentation importante. [...] C'est vrai qu'aujourd'hui, quand on regarde le coût des SAF, ça risque d'avoir un impact important sur le trafic aérien. Maintenant, comme toutes les nouvelles technologies, le marché va s'adapter. C'est-à-dire que plus il y aura de quantité, et plus les prix vont baisser. »
Ce passage est particulièrement éclairant.
M. Martin reconnaît lui-même que le coût des SAF est susceptible d'avoir un impact important sur le trafic aérien. Il avance ensuite l'hypothèse selon laquelle l'augmentation des volumes permettra au marché de s'adapter et aux prix de diminuer.
Mais cette hypothèse ne constitue pas, en elle-même, une démonstration.
Elle soulève au contraire une question essentielle : sur quelles hypothèses de coût, de disponibilité et de montée en puissance des SAF le projet de Beauvais est-il effectivement fondé ?
Tout d'abord, les projets de production de SAF actuellement en développement en France ont des capacités restreintes (de l'ordre de quelques kt/an) et un coût de production avoisinant trois à dix fois celui des carburants fossiles. À elle seule, l'amortissement de la fabrication de ces sites de production pèse pour 600 à 1 200 €/t de SAF, soit un montant comparable au coût actuel du kérosène fossile (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/2025-aviation-fuels-reference-prices-refueleu-aviation).
De plus, en comparaison avec la situation passée, il aura fallu environ 40 à 50 ans pour que les moyens de production de carburants fossiles nécessaires au transport aérien soient suffisamment amortis pour permettre le développement d'une offre de transport low-cost. Ainsi, dans quelle mesure et par quels moyens la production de SAF pourrait-elle réduire ce délai à 10 ou 20 ans, alors même que les capacités de production ne seront pas suffisantes — comme le laissent entendre les déclarations de l'IATA et de Michael O'Leary, PDG de Ryanair — et que les ressources nécessaires à la production des SAF en quantités importantes sont limitées ?
(https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-report-sustainable-aviation-fuel-scale-progress)
Ensuite, les calculs précédents montrent que l'augmentation des taux d'incorporation ne signifie pas simplement que l'on disposera progressivement d'une quantité un peu plus importante de carburant durable. Elle implique une augmentation considérable des besoins en ressources physiques et énergétiques.
Il existe donc un risque de cisaillement entre deux trajectoires :

- d'un côté, une diminution progressive de la disponibilité du pétrole fossile et une hausse des contraintes climatiques pesant sur son utilisation ;
- de l'autre, une augmentation très importante de la quantité de SAF nécessaire pour maintenir l'activité aérienne.

Entre les deux se trouve une question économique essentielle : à quel prix le carburant nécessaire au maintien du trafic sera-t-il effectivement disponible ?
Si les SAF deviennent disponibles en quantité suffisante, mais à un coût élevé, ils peuvent peser sur la demande et donc sur le trafic.

S'ils deviennent disponibles à un coût compatible avec le modèle low-cost, il faut alors expliquer comment les volumes nécessaires pourront être produits sans entrer en concurrence avec les autres usages des ressources agricoles, de la biomasse et de l'électricité.
Et si les ressources ne permettent pas de satisfaire simultanément ces différents besoins, il faut alors déterminer quels usages seront prioritaires et quelles conséquences cela aura sur le transport aérien.
C'est précisément cette incertitude que le dossier ne semble pas examiner suffisamment lorsqu'il présente les SAF comme une composante de la trajectoire de décarbonation.
Or cette question n'est pas périphérique au projet : elle touche directement à la soutenabilité du modèle économique sur lequel repose l'objectif de 45 000 mouvements annuels.
En conclusion
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.
À cela s'ajoute la question de l'efficacité réelle des mesures ERC présentées par Bellova. Les ordres de grandeur établis dans cette contribution montrent que, rapporté aux émissions totales du projet, leur effet reste très marginal. Elles ne sont donc pas sans effet, mais leur contribution apparaît insuffisante pour modifier significativement la trajectoire globale d'émissions liée au niveau de trafic envisagé.
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.
La question n'est donc pas seulement de savoir si le projet fonctionne dans le scénario retenu par ses promoteurs, mais s'il demeure acceptable et maîtrisable lorsque la réalité s'écarte de ce scénario — avec davantage de trafic comme avec moins de trafic.
Enfin, je tiens de nouveau à faire part de mon étonnement quant à la campagne de communication menée par Bellova en cette fin de concertation, alors même que Bellova indiquait fin août au Courrier picard ne pas souhaiter communiquer durant la période de la consultation. Il semble s'agir ici d'un changement d'appréciation du « principe de réserve » initialement invoqué par Bellova, ce qui peut interroger.

PS : je n'ai pas eu le temps d'établir de note de calcul propre et structurée, notamment sur la partie SAF/Energo, mais je peux transmettre l'ensemble de ces éléments si besoin.

N°524

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

Bonjour,
La communication de Bellova au cours de cette consultation (mais en réalité depuis la concertation de l'année passée) appelle une observation particulière.
Il ne s'agit évidemment pas de reprocher au maître d'ouvrage de défendre son projet. C'est parfaitement légitime. La question est plutôt celle de la méthode employée pour répondre aux interrogations qui lui sont adressées, et notamment de la tendance récurrente à reformuler la question initiale avant d'y apporter une réponse.
À cela s'ajoute une chronologie récente de la communication de Bellova pour le moins surprenante :
- Fin juillet, Bellova adressait directement aux élus un courrier largement consacré aux bénéfices du projet et à sa justification (courrier analysé dans la contribution N°423, dans laquelle une 1ère analyse de la méthode de Bellova était proposée)
- Quelques semaines plus tard, fin août, Bellova indiquait au Courrier Picard ne pas souhaiter communiquer au motif que la consultation était en cours
- Et voici que le 11 septembre, quelques jours avant la clôture de la consultation, M. Anthony Martin, Président exécutif de Bellova, s'exprime finalement longuement dans la presse sur le projet et sur les critiques qui lui sont adressées.
Il ne s'agit pas ici de contester le droit de Bellova à s'exprimer. Mais cette succession de positions interroge nécessairement la cohérence de la position et de la communication du maître d'ouvrage pendant une procédure de participation du public.
Surtout, cette interview présente un intérêt particulier : elle permet d'observer, de manière particulièrement claire, la façon dont certaines questions sont traitées.
1. A la question « Votre projet est-il compatible avec la SNBC ? »
Réponse : « C'est un biais, tout le monde pollue. »
Non. La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) fixe précisément des trajectoires de réduction pour les différents secteurs, dont le transport aérien.
Dire que « tout le monde pollue » ne répond donc absolument pas à la question de la compatibilité du projet avec la trajectoire assignée à son secteur. On passe de la compatibilité d'un projet à une trajectoire sectorielle à la question, beaucoup plus générale, de la responsabilité collective dans les émissions.
2. La SNBC est « un biais » parce que « tout le monde pollue » ?
Non. La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) fixe précisément des trajectoires de réduction pour les différents secteurs, dont le transport aérien.
Lors de la réunion de clôture, Aurélien Bigo a rappelé un élément particulièrement simple : la trajectoire de la SNBC permet une progression limitée du trafic aérien sur une période donnée, alors que le trafic de Beauvais a déjà fortement augmenté depuis le début de cette période : « La SNBC permet +14% de trafic entre 2015 et 2050. BVA a déjà fait +67%. »
Réponse de M. Martin : « Vous serez content de savoir que nous prévoyons 15% d'augmentation avec notre projet. »
Sauf que les +67% déjà réalisés disparaissent opportunément du raisonnement.

Comparer +15% supplémentaires à +14% sur l'ensemble de la période ne répond évidemment pas à la question.
Le biais ne paraît donc pas dans l'analyse de la compatibilité du projet avec la SNBC, mais bien dans la réponse de M. Martin.
3. « Que faites-vous pour respecter cette trajectoire ? »
Là encore, la question portait sur les émissions de gaz à effet de serre et sur la trajectoire climatique.
Réponse de M. Martin : parking, bruit, particules fines, renaturation… puis avions de nouvelle génération.
Le problème ?
La question portait sur les émissions de GES et la SNBC, pas sur le stationnement, la qualité de l'air ou la biodiversité.
Et surtout, les gains liés au renouvellement de flotte sont déjà intégrés dans les scénarios carbone de l'étude d'impact, étude d'impact qui conclut elle-même à l'incompatibilité du projet avec les objectifs de la SNBC.
Présenter ces gains comme une réponse supplémentaire à l'incompatibilité climatique revient donc à amalgamer réduction des émissions et respect d'une trajectoire carbone.
Là encore, la réponse déplace donc le sujet : de la question de la trajectoire climatique vers celle des mesures permettant de réduire les émissions.
4. Une question sur les nuisances et la pollution qui devient une question sur l'argent
Autre exemple particulièrement révélateur : lorsqu'est évoquée la question des opposants qui considèrent que les nuisances et la pollution générée n'est plus acceptable, la réponse apportée par M. Martin revient à expliquer, en substance, que le débat serait impossible avec ceux pour lesquels, quel que soit l'argent investi, « ça n'ira jamais » : « Le débat est impossible avec certains […] pour ceux-là, quel que soit l'argent qu'on investira dans des actions, ça n'ira jamais. »
Mais la question n'était pas de savoir si davantage d'argent permettrait de résoudre les soucis de nuisances sonores et d'émissions de GES. À ce stade, ce n'est plus vraiment une réponse à la question posée : c'est une succession de déplacements du débat — emploi, argent, voyage.
La réponse devrait plutôt être : « Le débat est impossible avec certains […] car pour ceux-là comme pour les autres, plus d'argent ne rendra pas ce projet plus compatible avec la SNBC, ou générateur de moins de nuisances. »
5. Même mécanisme lorsqu'il est demandé à l'aéroport de « prendre sa part » de l'effort climatique
Lors de la réunion de lancement de l'enquête, j'ai clairement indiqué (comme d'autres intervenants) : « Je ne demande pas la disparition de l'aéroport. Je demande qu'il fasse sa part de l'effort climatique, ce qui implique de revenir autour de 32 000 mouvements. »
Réponse ensuite dans le courrier de Bellova adressé aux élus : « L'aéroport n'a pas à supporter seul l'ensemble des pollutions générées par le territoire. »
Mais… personne n'a jamais demandé cela.
Demander à un secteur de prendre sa part de l'effort n'est pas lui demander d'assumer toutes les émissions du territoire.
C'est une reformulation de la question pour pouvoir réfuter une demande que personne n'a jamais formulée.
6. L'homme de paille
Lors de la réunion de clôture, une habitante de Tillé évoque les personnes qui viennent uriner ou déféquer dans son jardin.

Réponse de Martin : elles ne sont pas forcément des voyageurs de l'aéroport et considérer que les passagers sont des gens de « basse classe » relèverait d'un « déterminisme social ».
Sauf que là encore, personne n'avait dit cela.
La question était de savoir si ces comportements pouvaient être une conséquence de l'activité de l'aéroport et, le cas échéant, comment y remédier.
Répondre à une accusation qui n'a pas été formulée permet certes de réfuter cette accusation. Mais cela ne répond pas à la question initiale.
7. Le précédent de la concertation de 2025
Cette méthode n'est d'ailleurs pas apparue avec l'enquête publique.
Lors de la réunion de clôture de la concertation, j'avais interpellé Bellova sur le souci du déclin de l'approvisionnement pétrolier Européen à horizon 2035-2040, mentionnant notamment les travaux du Shift Project, et questionnant ainsi la soutenabilité du modèle low-cost face à une hausse du prix du carburant, prise en étau entre un pétrole qui se raréfie et dont le coût augmente, et des SAF qui ne seront pas disponibles en quantités suffisantes.
Réponse de M. Martin : « Si l'on a plus de pétrole, on va tous mourir. »
Là encore, il s'agit d'une exagération de mon propos. Il n'était pas question de dire que nous n'aurons plus de pétrole, mais de savoir comment va être assurée la viabilité et la soutenabilité économique de l'exploitation de ce projet dans l'éventualité où nous serions confronté à une décroissance de l'approvisionnement pétrolier, et surtout, qui devrait "boucher les trous" en cas de défaillance économique de Bellova puisque les sociétés mères de Bellova sont juridiquement désolidarisées ?
De plus, à l'issue de la concertation préalable de 2025, une partie importante des contributions exprimait une position qui ne consistait pas à demander la disparition de l'aéroport, mais à refuser l'augmentation du trafic.
Or le Dossier des enseignements et des engagements a finalement conclu à une « opportunité du projet réaffirmée », car « de nombreuses contributions citoyennes ont exprimé un soutien au projet ».
Cette conclusion a déjà été contestée sur le fond et sur la méthode. Quand bien même la concertation n'est pas un sondage, sur les 438 contributions dont Bellova a établi la tonalité, 347 étaient classées défavorables, contre 41 favorables et 50 ambivalentes. Ce résultat fait donc apparaître une tonalité des contributions très différente de celle suggérée par la conclusion retenue dans le DEE.
Plus largement, Bellova avait elle-même présenté la concertation comme un processus destiné à recueillir les préoccupations et propositions du public afin qu'elles puissent « orienter et enrichir les études ultérieures ».
Or mon courrier adressé à Bellova après cette concertation avait précisément relevé le décalage entre une concertation présentée comme un temps de mise en discussion des hypothèses du projet et un dossier qui en réaffirmait l'opportunité sans expliciter suffisamment le lien avec les enseignements de la concertation.
Et la CNDP a finalement formulé elle-même un constat particulièrement clair sur ce dossier : la concertation avait certes été assez bien organisée, mais avait relevé « davantage de l'information que de la concertation ».
En définitive
Ce qui ressort de ces différents exemples n'est donc pas simplement une divergence d'opinion entre Bellova et les opposants au projet.

C’est une mécanique récurrente : une question est posée → son périmètre est modifié ou reformulé → une réponse est apportée à cette nouvelle question → cette réponse est ensuite présentée comme si elle répondait à la question initiale.
Cette méthode peut être particulièrement efficace dans une communication publique : elle permet de déplacer une question difficile vers un terrain plus favorable, sans avoir à répondre directement au problème soulevé.
Mais elle pose une difficulté particulière dans le cadre d’une enquête publique.
Le public n’est pas seulement censé recevoir des réponses ; il doit pouvoir comprendre les réponses apportées aux questions qu’il pose réellement.
Et cette exigence est d’autant plus importante lorsque les questions portent sur des éléments aussi structurants que la trajectoire du trafic, les émissions de gaz à effet de serre, la compatibilité avec la SNBC, les contraintes énergétiques, les bénéfices socio-économiques ou encore les incidences territoriales du projet.
Il ne s’agit donc pas de reprocher à Bellova de défendre son projet.
Il s’agit de demander que les questions posées soient réellement traitées, sans changement de périmètre, sans déplacement du sujet et sans répondre à une position que personne n’a formulée.
Car au fond, un débat contradictoire ne consiste pas seulement à avoir une réponse.
Il consiste d’abord à répondre à la bonne question. Un projet qui augmente la capacité et le trafic de l’aéroport peut-il être considéré comme un « projet d’intérêt général » s’il conduit simultanément à une trajectoire d’émissions que l’étude d’impact reconnaît elle-même comme incompatible avec les objectifs de la SNBC, et donc contre l'intérêt général d'un point de vue climatique ?
C’est cette question-là qui devrait être réellement débattue, et à laquelle M. Martin et Bellova devraient répondre, sans sophisme.
Car le recours récurrent de M. Martin et de Bellova à ce type de mécanisme fait apparaître un constat tout autre que celui avancé par M. Martin dans son interview : ce n’est pas avec les opposants que Bellova ne peut pas parler, mais ce sont les opposants qui ne peuvent pas parler avec Bellova.

N°523

Observations sur l'avis du Conseil départemental de l'Oise du 7 septembre 2026

Bonjour,
L'avis du Conseil départemental de l'Oise du 7 septembre 2026 appelle plusieurs observations, compte tenu de la manière particulièrement affirmative dont il présente les bénéfices, l'encadrement et l'acceptabilité du projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Cet avis intervient alors que le Département est à la fois consulté dans le cadre de la procédure et membre du SMABT, propriétaire de l'aéroport.
Le Conseil départemental affirme que l'aéroport constitue un « véritable moteur de développement » pour l'Oise, qu'il joue un rôle majeur dans l'attractivité touristique et qu'il contribue à fixer des emplois sur le territoire. Il indique également que les études socio-économiques, notamment celles menées avec Oise Tourisme, « montrent aussi les bénéfices d'un tel projet ».
Ces affirmations doivent toutefois être confrontées aux limites reconnues dans les études et dans les réponses de Bellova, notamment dans sa réponse à la contribution n° 355, et méritent également d'être sérieusement nuancées au regard des données mêmes d'Oise Tourisme. L'analyse jointe à la contribution n° 402, et reproduite ici, montre que, malgré une progression très importante du trafic de l'aéroport entre 2016 et 2025, la fréquentation des principaux sites touristiques de l'Oise n'a pas suivi une évolution proportionnelle. Le ratio entre fréquentation touristique et trafic passager de l'aéroport diminue pour la quasi-totalité des sites étudiés. Oise Tourisme relève ainsi que le trafic aéroportuaire « n'est pas le paramètre premier » influençant leur fréquentation.
La période de la crise sanitaire apporte d'ailleurs un élément particulièrement éclairant : entre 2019 et 2020, le trafic passager de l'aéroport a chuté de 68%, tandis que la fréquentation touristique des sites étudiés a diminué dans des proportions moindres. Le ratio visiteurs touristiques/passagers aéroport a ainsi augmenté, ce qui va à l'encontre de l'idée d'une relation proportionnelle entre les deux évolutions.
Ces données ne permettent évidemment pas d'affirmer que l'aéroport n'a aucune influence sur le tourisme. Elles permettent en revanche de constater qu'aucune dynamique touristique significative et proportionnelle au développement du trafic aéroportuaire n'apparaît dans les données disponibles, et qu'il est donc particulièrement difficile de présenter l'augmentation du trafic comme le moteur démontré de la fréquentation touristique du Beauvaisis et de l'Oise.
Cette observation est d'autant plus importante que Bellova invoque précisément les données touristiques pour mettre en avant les retombées du projet, tout en reconnaissant par ailleurs que l'ampleur, le caractère additionnel et la contribution nette de ces retombées n'ont pas été évalués. Il existe donc un écart entre, d'une part, la force des affirmations politiques et communicationnelles sur le rôle moteur de l'aéroport et, d'autre part, ce que permettent réellement d'établir les données disponibles.
Par ailleurs, le Département indique que 45 000 mouvements commerciaux constituent le « seuil d'acceptabilité sur notre territoire ». Cette affirmation est particulièrement importante, mais l'avis ne précise ni les critères retenus pour définir ce seuil, ni la manière dont celui-ci a été déterminé au regard des différents impacts du projet : bruit, qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre, biodiversité, mobilités ou encore cadre de vie.
Cette question mérite d'autant plus d'être posée que l'histoire du développement de l'aéroport montre que les seuils successivement présentés comme des limites ont eux-mêmes évolué. 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 (un « 1er palier », comme le dit si clairement M. Chiss à propos de ce niveau de 45 000 mouvements lors de son discours du 21 mai au SMABT). Le fait qu'un seuil soit aujourd'hui qualifié d'acceptable ne permet donc pas, à lui seul, de démontrer que cette limite constituera effectivement une limite durable.

Le Conseil départemental se présente ensuite, à travers sa participation au SMABT, comme une « sentinelle garante de l'équilibre entre les externalités positives et négatives de l'aéroport ».

Très bien : prenons cette affirmation au mot. Être garant d'un tel équilibre suppose précisément de pouvoir apprécier les deux termes de cet équilibre sur des bases suffisamment étayées. Cela implique notamment de ne pas seulement identifier les bénéfices économiques ou touristiques, mais également d'en apprécier l'ampleur réellement imputable à l'activité aéroportuaire et, surtout, la part qui serait effectivement créée par le projet, ce qui n'est pas fait comme vu précédemment.

De la même manière, les externalités négatives doivent être appréciées au regard de leurs niveaux actuels, de leur évolution et des incidences supplémentaires susceptibles de résulter de l'augmentation du trafic. Or, comme vu précédemment, en ce qui concerne les émissions de GES, l'étude d'impact n'évalue pas l'articulation du projet avec le PCAET du Beauvaisis, et cette même étude conclut à l'inadéquation du projet avec la SNBC.

Dès lors, et en l'état des éléments produits, l'étude d'impact tend à montrer un déséquilibre du projet en faveur des externalités négatives plutôt qu'en faveur des externalités positives.

Enfin, l'avis affirme que le cadre réglementaire, les autorités environnementales et les « efforts constants » de Bellova constituent les « garanties nécessaires à la bonne tenue du débat public et à l'acceptabilité de ce projet ».

Cette formulation appelle une distinction essentielle. Le cadre réglementaire organise une procédure d'évaluation et de participation ; il ne constitue pas, par lui-même, une garantie de l'acceptabilité du projet qui en résulte. De même, l'existence de mesures de réduction des impacts ne permet pas, à elle seule, de conclure que les incidences résiduelles du projet sont acceptables. C'est précisément l'objet de l'évaluation environnementale et de la consultation que d'en permettre l'appréciation.

Et, comme évoqué précédemment, les mesures ERC (dont l'attribution est aussi discutable) présentées par Bellova n'ont qu'une portée tout à fait limitée (environ 0,12 Mt éq. CO_2 évitées sur un projet générant entre 26 et 41 Mt éq. CO_2 selon les scénarios SAF), tandis que l'acceptabilité du projet apparaît pour le moins discutable au regard des avis exprimés dans le cadre de cette consultation.

La référence à la « *bonne tenue du debat public* » appelle également une observation. Les réunions publiques ont été organisées selon un cadre et un déroulement définis par Bellova, avec des modalités laissant une large maîtrise au maître d'ouvrage sur la présentation des éléments issus de l'étude d'impact (par exemple, présenter l'évaluation des émissions de GES sans indiquer l'incompatibilité du projet avec la SNBC, ou présenter le résultat global de la VAN-SE sans présenter sa ventilation par acteurs, pourtant largement défavorable aux riverains et à la puissance publique) ainsi que sur le recadrage des réponses faites aux questions posées.

L'absence de véritable possibilité de relance ou de contradiction immédiate ne permet pas toujours d'aller au terme d'une question lorsque la réponse apportée déplace ou reformule le sujet initial, et permet à Bellova de continuer à dérouler son propre cadrage. La bonne tenue d'un débat ne peut donc pas être appréciée uniquement au regard de l'existence de réunions ou du nombre de questions posées, mais également au regard de la possibilité réelle pour le public d'obtenir des réponses sur le fond et de les discuter.

De plus, cette observation est également valable en ce qui concerne la concertation de 2025, au cours de laquelle la même stratégie a été appliquée, et à l'issue de laquelle Bellova a pu produire un Dossier des Enseignements et des Engagements ne reproduisant pas fidèlement les échanges et éléments qui ont pu être portés à sa connaissance, comme le formule d'ailleurs la CNDP dans son avis final en indiquant pour ce dossier : « Cette réponse donne le sentiment que, bien que la concertation ait été assez bien organisée, elle a relevé davantage de l'information que de la concertation ».

Enfin, cet avis, daté du 7 septembre 2026 et transmis à la veille de la réunion de clôture, intervient alors que plusieurs de ces questions ont précisément été soulevées au cours de la procédure de concertation puis de la consultation, remettant fortement en cause certains éléments et conclusions de l'étude d'impact, et que les réponses correspondantes n'avaient pas encore été formulées par Bellova. Il importe donc de distinguer une prise de position politique en faveur du projet (qui relève naturellement de la compétence des élus) d'une démonstration étayée de ses bénéfices, de son acceptabilité et de sa compatibilité avec les trajectoires environnementales applicables.

Le Conseil départemental est parfaitement fondé à soutenir le projet. En revanche, les affirmations selon lesquelles ses bénéfices seraient établis, que 45 000 mouvements constitueraient un seuil d'acceptabilité ou que le cadre réglementaire apporterait les garanties nécessaires à cette acceptabilité ne peuvent, à elles seules, se substituer à l'analyse des éléments produits dans le dossier.

Je demande donc que cet avis soit apprécié comme une prise de position politique du Conseil départemental en faveur du projet, mais que les affirmations qu'il contient soient confrontées aux critiques que j'ai pu porter à travers mes différentes contributions quant aux données, aux limites méthodologiques et aux conclusions effectivement présentes dans le dossier d'enquête, notamment s'agissant de l'additionnalité des bénéfices, du niveau des externalités et de l'acceptabilité réelle des incidences du projet.

N°441

Commentaire sur la tribune du collectif d'acteurs socio-économiques du Beauvaisis et/ou soutenant le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais

Bonjour,
Je viens de prendre connaissance de la contribution présentant la Tribune du collectif d'acteurs socio-économiques du Beauvaisis et/ou soutenant le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais.
Je tiens simplement à relever que les principaux éléments avancés dans cette tribune reprennent, pour l'essentiel, les arguments déjà présentés par Bellova au cours du processus de concertation et de consultation.
Or, comme j'ai pu le développer dans d'autres contributions, ces éléments ne permettent pas, à eux seuls, d'étayer pleinement l'influence de l'aéroport sur l'emploi, le tourisme ou l'économie du territoire, ni surtout de déterminer quelle part de ces effets serait réellement additionnelle du fait du projet.
De même, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) présentées dans la tribune ne peuvent pas, par leur seule existence, être qualifiées de mesures « en lien avec les plans territoriaux », et notamment avec le PCAET, sans démontrer leur contribution effective aux objectifs et trajectoires fixés par ces documents.
Dès lors, il serait intéressant de demander aux acteurs économiques signataires sur quelles démonstrations, données ou analyses nouvelles ils fondent ces affirmations, au-delà de la reprise des éléments déjà communiqués par Bellova.
Cette question me paraît d'autant plus légitime que la tribune présente l'aéroport comme un « levier stratégique incontournable pour l'avenir du Beauvaisis ». Une telle affirmation mérite, me semble-t-il, d'être étayée par des éléments permettant de distinguer les effets de l'activité actuelle de ceux qui seraient réellement imputables au projet de modernisation, d'autant que Bellova, en réponse à la contribution 355 qui interrogeait précisément le décalage entre les conclusions mises en avant dans le bilan socio-économique et l'absence d'analyse de l'ampleur, de l'additionnalité et de la contribution nette de plusieurs de ces effets, a elle-même reconnu que ces éléments n'avaient pas été évalués dans le cadre de l'étude.
Il serait donc particulièrement intéressant de savoir si les signataires de cette tribune disposent d'éléments, d'analyses ou de données nouvelles permettant d'étayer les affirmations qu'ils reprennent, au-delà de celles déjà avancées par Bellova.

N°434

MAJ PJ - Cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis

Bonjour,
Je viens de m'apercevoir que dans ma contribution sur la cohérence du projet avec le PCAET, j'avais oublié d'intégré dans la PJ un §6 présentant une rapide analyse d'influence d'une augmentation des émissions des avions sur les autres postes d'émissions du territoire.
Par exemple, dans le cas du scénario "avec projet - avec SAF", le poste "Transport routier" qui doit normalement faite -76% d'émissions de GES entre 2015 et 2050 doit renforcer ces efforts de 8% supplémentaire.
La mise en parallèle de ce poste "Transports routier" est d'autant plus intéressante que le PCAET indique qu'il existe des freins à la décarbonation de ce secteur car de nombreux habitants des zones rurales sont fortement dépendant de la voitures pour ce déplacer. Or, en arbitrant ici en faveur de l'aéroport et non des mobilités quotidienne, notamment en zone rurale, M. Chiss présent ici une incohérence de plus entre les choix politiques qu'il opère et les ambitions politiques qu'il annonce, comme par exemple lors de son discours du 11 avril : « La ruralité, le monde rural sont trop souvent ignorés et oubliés des grandes politiques publiques nationales. Mais ici, localement, et c'est aussi l'un des axes forts de la politique départementale, nous avons l'ambition de faire de la ruralité une force et un levier de croissance ». Visiblement, sur la question de la décarbonation, la ruralité est également oublié des politiques locales.
Enfin, il convient de préciser que les deux scénarii analysé dans ce nouveau §6 porte sur les scénario "avec SAF", c'est à dire un déploiement de l'usage des SAF conforme aux objectifs de la réglementation ReFuel UE. Or, comme certaines de mes contributions le documentent, que ce soit par des analyses (EASA, ADEME, Shift Project, Academie des Technologies, Secrétariat Générale à la Planification Ecologique) ou des reprises de déclaration (IATA, Michael O'Leary), ce déploiement peut être désormais considéré comme irréaliste. En conséquence, tout usage de SAF en dessous du niveau ReFuel UE entrainera une augmentation des émissions de GES du post "Autres transports", nécessitant ainsi, par un effet de vase communiquant, que les autres postes compensent cette augmentation et renforcent donc encore d'avantage les efforts supplémentaires à fournir. Et intervient alors une nouvelle incohérence : le PCAET indique que les objectifs fixés ne sont pas au niveau nécessaire pour s'aligner sur les objectifs de la SNBC car le territoire présente des freins en lien notamment avec les spécificité de la ruralité. Par conséquent, comment serait-il possible que ces efforts supplémentaires puissent être considérer comme possible par les élus, dont M. Chiss, alors même qu'aucune analyse de cohérence ou de discussion sur ce point n'est présenté dans l'étude d'impact ?

N°427

Erreur accès 19°) REPONSE DU MOA SUR LA DEMANDE DE COMPLEMENTS DE LA DDT

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.

N°423

Courrier de Bellova aux élus de la CAB

Bonjour, J'ai pris connaissance du courrier adressé le 27 juillet dernier par Bellova aux élus de l'agglomération, dans lequel le concessionnaire présente de manière particulièrement affirmative les bénéfices économiques, touristiques et territoriaux de l'aéroport ainsi que les garanties environnementales entourant son projet de modernisation. Ce courrier présente notamment l'aéroport comme un « véritable moteur du développement territorial », un « levier majeur » pour le tourisme et comme un acteur apportant des retombées importantes en matière d'emploi, de finances locales et d'attractivité. Ce courrier appelle, me semble-t-il, plusieurs observations, non pas tant sur l'existence de ces effets que sur le niveau de démonstration associé aux affirmations avancées, sur la distinction entre l'activité actuelle et les effets supplémentaires du projet, ainsi que sur la portée réelle des engagements présentés comme des garanties.

I. En ce qui concerne le courrier de Bellova aux élus

I.1. Des effets économiques et touristiques qui doivent être appréciés au regard des contributions déjà déposées

S'agissant des effets touristiques, il me paraît tout d'abord important de rappeler la position exprimée par Bellova elle-même en réponse à la contribution n° 335, avant même d'examiner les données que le concessionnaire mobilise par ailleurs pour présenter l'aéroport comme un « levier majeur » du développement touristique du Beauvaisis. Bellova indique en effet que « Les références aux effets liés à l'attractivité territoriale, au tourisme, à l'emploi ou encore à l'insertion sociale avaient pour objectif de signaler des domaines dans lesquels la littérature économique et les études relatives aux infrastructures de transport identifient généralement des retombées potentielles pour les territoires desservis. Leur mention ne constitue toutefois ni une quantification de ces effets, ni une évaluation de leur contribution au bilan socio-économique du projet. » Bellova précise ensuite qu'« Il convient ainsi de considérer ces effets comme des retombées potentielles identifiées de manière qualitative. Leur existence est communément reconnue pour ce type d'infrastructure, mais leur ampleur, leur caractère additionnel ainsi que leur contribution nette au bilan global du projet n'ont pas été évalués dans le cadre de la présente étude. » Enfin, concernant la qualification de « prudent » donnée au bilan, Bellova indique que « La qualification de bilan "prudent" doit être comprise comme la conséquence du fait que certains effets identifiés n'ont pas été intégrés au calcul monétarisé de la VAN-SE, faute de méthode conventionnelle permettant leur valorisation économique. Cette formulation ne visait pas à préjuger de l'importance relative de ces effets ni de leur capacité à modifier les résultats de l'évaluation socio-économique. Elle traduisait uniquement le constat que le périmètre de la VAN-SE est limité aux effets pouvant être quantifiés et monétarisés selon les référentiels méthodologiques en vigueur. Les résultats présentés doivent donc être interprqtés au regard de ce périmètre d'analyse. » Cette réponse de Bellova est particulièrement importante, car elle fixe elle-même, à l'encontre même des conclusions portées par les conclusions de l'étude d'impact et les courrier de Bellova, le niveau de connaissance disponible : ces effets sont identifiés comme des effets potentiels, mais leur ampleur, leur caractère additionnel et leur contribution nette au bilan du projet n'ont pas été évalués. Je renvoie donc à la contribution n° 335 « Évaluation socio-économique : caractère « prudent ? » ainsi qu'à sa suite, dont le numéro n'est pas encore connu au

moment de la rédaction de la présente contribution, consacrées à cette question. Ces contributions montrent notamment que les données produites permettent de constater une certaine dynamique touristique du territoire, mais ne permettent pas, à elles seules, d'établir l'ampleur de la contribution propre du trafic aéroportuaire, son caractère additionnel, ni surtout la part qui serait effectivement imputable au projet de modernisation. La question n'est donc pas de contester l'existence possible d'effets touristiques liés à l'aéroport. Elle consiste à déterminer si l'on peut passer de l'identification qualitative d'un effet potentiel à l'affirmation, reprise dans le courrier adressé aux élus, selon laquelle l'activité aéroportuaire constitue un « levier majeur » et produit des « retombées concrètes » pour le territoire. Or, Bellova reconnaît elle-même que ce passage n'a pas été objectivé dans l'étude socio-économique. Autrement dit, le fait de constater les effets économiques actuels de l'aéroport ne permet pas, à lui seul, de démontrer les effets économiques supplémentaires du projet soumis à consultation.

I.2. Des études environnementales réalisées, mais dont les conclusions doivent également être prises en compte

Pour les émissions de gaz à effet de serre et la compatibilité avec les trajectoires climatiques et les mesures ERC, je renvoie à mes nombreuses contributions sur le sujet (N° 262, 264, 274, 333, 334, 340, 349, 350, 369, 370, 371, 376, 378, 379, 380, 386, 391, 392 et 395). La conclusion qui ressort de ces contributions est que le projet, tel qu'il est étudié dans le dossier, ne permet pas de démontrer une trajectoire compatible avec les objectifs climatiques auxquels le territoire est par ailleurs soumis, que les mesures ERC portant sur les périmètres d'action directs du concessionnaire ne sauraient être confondues avec une maîtrise des émissions résultant de l'augmentation du trafic aérien, et que l'ensemble de ces mesures ne peut être considéré comme imputable à la réalisation du projet. Le même principe vaut pour les autres impacts environnementaux analysés dans les contributions précédentes. Ainsi, le fait que Bellova considère avoir réalisé toutes les études nécessaires ne signifie que cette simple réalisation vaudrait validation, pas plus que leurs résultats soient favorables au projet ou que les impacts ainsi mis en évidence soient devenus acceptables. Une étude d'impact est précisément destinée à objectiver les conséquences d'un projet. La question n'est donc pas seulement de savoir si les études ont été réalisées, mais ce qu'elles démontrent et comment leurs conclusions sont prises en compte dans la décision de réalisation du projet. Or, l'étude d'impact conclut d'elle-même que ce projet n'est pas compatible avec la SNBC. Cette conclusion montre que, dans la configuration actuellement étudiée, le projet ne permet pas d'inscrire le développement de l'aéroport dans la trajectoire nationale de réduction des émissions de GES. Cette conclusion traduisant également le fait que Bellova ne rempli ainsi pas sa part de l'effort à faire concernant la réduction des émissions de GES (notamment puisque le projet prévoit une augmentation des émissions de GES), et alors même que Bellova rappelle dans son courrier que « la démarche de réduction des nuisances et des gaz à effets de serre constitue un enjeu pour tous les contributeurs à une échelles régionale, nationale et internationale ». Et cette observation me paraît particulièrement importante lorsqu'elle est rapprochée des mesures de décarbonation mises en avant par Bellova : raccordement au réseau de chaleur, photovoltaïque, électrification des équipements, certification ACA, etc. La question n'est évidemment pas de nier l'intérêt de ces mesures. Elle est de savoir quelle part des émissions supplémentaires liées au développement du trafic elles permettent effectivement de réduire ou de maîtriser. La question n'est donc pas d'imputer à Bellova la totalité des émissions territoriales, mais de déterminer sa contribution propre et supplémentaire et les mesures correspondantes, et si tout cela s'insère dans les objectifs nationaux et locaux de réduction

d'émissions de GES. En l'état, la réponse est ici négative, Bellova le reconnait dans son étude d'impact, mais ne le mentionne pas dans le courrier aux élus.

I.3. Une affirmation du « plafond » de 45 000 mouvements qui appelle une clarification

Le courrier affirme que « Les élus du Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) se sont engagés sur un plafond de 45 000 mouvements annuels. » Cette affirmation doit être rapprochée des propos tenus par Lionel Chiss lors de son discours du 21 mai lors de son élection comme président du SMABT « Mon engagement auprès des maires de l'Agglo est clair, c'est le 1er palier des 45 000 mouvements en 2032, un plafond auquel nous veillerons scrupuleusement. » La coexistence, dans cette formulation, des termes « plafond », « palier » et « 1er palier » en n'évoquant que l'année 2032 sans évoquer la suite du contrat de concession courant jusqu'en 2053 et alors même que Lionel Chiss continue d'indiquer être « en faveur d'un développement harmonieux et maîtrisé de l'aéroport », mérite d'être clarifiée, d'autant que le contrat de concession prévoit une seconde phase de travaux permettant d'atteindre 53 000 mouvements sous des conditions non contraignantes pour Bellova (atteindre 7,5 Mpax/an durant 3 ans et assurer seul le financement). Cette question est d'autant plus importante que l'Ae a précisément relevé dans son avis sur l'étude d'impact que « Les conditions dans lesquelles cette valeur de 45 000 pourrait être révisée devraient être précisées. Le contrat de concession ne comporte pas d'engagement fixant ce seuil. Celui-ci repose sur un engagement annoncé entre l'exploitant et le SMABT, susceptible d'être réexaminé dans le cadre de nouveaux accords. En l'absence de traduction juridique ou contractuelle opposable, le dossier devrait préciser l'autorité chargée d'en contrôler le respect, les données utilisées, la périodicité de contrôle, les conséquences d'un dépassement et les conditions dans lesquelles une révision pourrait intervenir » considérant que « Cette clarification est essentielle pour l'information du public et pour l'interprétation des incidences évaluées. » Dans la lignée de l'avis de l'Ae, je demande donc que soit clairement précisé au public le statut exact de cette limite de 45 000 mouvements : sa nature, sa durée, son caractère juridiquement opposable, son éventuelle inscription dans le contrat de concession et les conséquences qui s'attacheraient à son dépassement.

I.4. Une communication qui appelle une clarification sur le principe de réserve

Enfin, cette lettre pose une question plus générale concernant la communication du concessionnaire pendant la présente procédure. Bellova a donc adressé aux élus un courrier présentant de manière très développée les bénéfices économiques, touristiques et territoriaux de l'aéroport. Dans le même temps, dans un article portant justement sur le « plafond » de 45 000 mouvements publié le 28 août, le Courrier Picard a indiqué que Bellova n'avait pas répondu à certaines sollicitations au motif que l'enquête publique était en cours : « Bellova, qui n'a pas répondu à nos sollicitation pour cause d'enquête publique en cours, est invitée à répondre (ndlr : aux question de l'Ae) avant le 15 septembre, date de clôture de l'enquête publique). » Je ne prétends pas que la procédure interdisait à Bellova de communiquer auprès des élus. En revanche, cette situation appelle une clarification sur la conception de la réserve pendant une enquête publique : si le contexte de l'enquête justifie de ne pas répondre à certaines sollicitations publiques, il est pour le moins légitime de s'interroger sur la manière dont une communication directe et argumentée auprès des élus s'inscrit dans ce même principe de réserve. La question n'est donc pas de contester le droit de Bellova à communiquer, mais de s'assurer que l'information communiquée aux différents publics présente le même degré d'exhaustivité et de transparence, notamment concernant les conclusions défavorables ou les incertitudes mises en évidence par les études.

II. Le discours de M. Chiss au SMABT : des engagements politiques présentés comme des garanties
Cette lettre doit également être rapprochée des propos tenus par Lionel Chiss lors de son discours d'élection à la présidence du SMABT, le 21 mai 2026, discours que Bellova reproduit dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae. M. Chiss déclarait notamment « J'ai la conviction que l'aéroport est un atout économique et touristique formidable, un marqueur fort de l'identité de notre territoire, qu'on le veuille ou non. Je le vois comme une chance et il faut le vivre comme tel. » Il ne s'agit évidemment pas de contester à un élu le droit d'avoir une conviction politique sur l'avenir de son territoire. Mais une procédure de concertation, de consultation et d'autorisation ne peut pas avoir pour objet de faire prévaloir une conviction sur des constats. La question posée au public est précisément de déterminer, à partir des données disponibles, quels sont les bénéfices et les impacts du projet, leur ampleur, leur caractère additionnel et leur acceptabilité. La formule « qu'on le veuille ou non » appelle donc aussi une réserve particulière : les habitants et les riverains ne sont pas seulement des personnes devant accepter une orientation déjà définie. Ils sont directement concernés par les conséquences du projet et leur avis constitue précisément l'un des objets de la présente procédure. La question concerne également les engagements relatifs aux nuisances sonores. M. Chiss a déclaré « Enfin, nous interviendrons et nous prendrons position durant la révision du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore qui concerne 20 communes de l'Agglo. » Ajoutant ensuite « Je crois qu'il est important de construire et de tenir un discours uni sur ce sujet d'urbanisme qui détermine aussi l'éligibilité aux aides à l'insonorisation. » Puis « Nous pouvons concilier développement économique et respect des populations riveraines ; ou comme le veut la formule consacrée concilier la fin du mois avec la fin du monde. » Et enfin « la création d'un nouveau fonds destiné à l'insonorisation pour suppléer les dispositifs actuels afin d'étendre cette protection à des villages comme celui de Plouy Saint Lucien ». Ces déclarations révèlent une conception de la protection des riverains qui mérite d'être interrogée. La protection des riverains semble ici uniquement envisagée sous l'angle de la protection du logement : lorsque le bruit augmente, il faudrait principalement renforcer l'insonorisation. Or, cette approche ne répond qu'imparfaitement à la réalité des nuisances sonores aériennes. Un logement insonorisé ne permet pas à ses occupants de profiter de leur jardin, de leur terrasse, et plus largement de leur environnement extérieur. Or, pour des communes rurales, la possibilité de bénéficier de ces espaces constitue précisément une composante importante de la qualité de vie. On peut difficilement considérer que le « respect des populations riveraines » consiste uniquement à leur permettre de vivre fenêtres fermées dans des logements correctement insonorisés. Et ces questions prennent une importance particulière lorsqu'elles sont rapprochées des ambitions affichées par M. Chiss à la présidence de la CAB.

III. Le discours de Lionel Chiss à la CAB : des ambitions territoriales qui doivent également s'appliquer à l'aéroport
Comme le courrier de Bellova et le mémoire en réponse de Bellova à l'avis de l'Ae mobilisent le discours de M. Chiss lors de son élection à la présidence du SMABT, il me paraît également intéressant et important de confronter les éléments de ce discours aux engagements et ambitions annoncés le 11 avril dernier par ce même M. Chiss lors de son discours d'élection à la présidence de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis. Cette comparaison me paraît d'autant plus légitime que la CAB est copropriétaire de l'aéroport au sein du SMABT, à l'origine du projet de modernisation.

III.1. La ruralité et la qualité de vie

Lors de son discours à la CAB, M. Chiss a déclaré comme première ambition : « De la ruralité, je veux faire une force et de nos communes un atout » Il précise ensuite « La ruralité, le monde rural sont trop souvent ignorés et oubliés des grandes politiques publiques nationales » Puis, sa troisième ambition portant la qualité de vie : « Le cadre de vie de nos concitoyens est un enjeu incontournable dans l'aménagement de notre territoire. Les habitants du Beauvaisis doivent être bien dans leur vie et cela passe par le développement de politiques publiques structurantes » Ces ambitions rendent d'autant plus légitime la question posée précédemment : quelle qualité de vie entend-on préserver pour les populations des communes rurales exposées aux nuisances aériennes, y compris lorsqu'elles se trouvent à l'extérieur de leur logement ? Et cette question est d'autant plus légitime que M. Chiss n'hésite ensuite à proposer le constat que « La ruralité, le monde rural sont trop souvent ignorés et oubliés des grandes politiques publiques nationales » lançant même ensuite « Mais ici, localement, et c'est aussi l'un des axes forts de la politique départementale, nous avons l'ambition de faire de la ruréalité une force et un levier de croissance. » La question n'est donc pas seulement celle de l'éligibilité à des aides à l'insonorisation. Elle porte sur la possibilité de continuer à profiter normalement de son jardin, de sa terrasse et de son environnement extérieur, et de faire correspondre les ambitions portées par le président de la CAB avec celles du président du SMABT.

III.2. Une ambition de transition écologique qui doit également concerner l'aéroport
M. Chiss présente ensuite sa quatrième ambition, particulièrement forte : « un fer de lance de la transition écologique ». Considérant notamment que « Nous sommes responsables en particulier devant les jeunes générations de la terre que nous laisserons à nos enfants à travers notre plan climat énergie territoriale et notre schéma des énergies et toutes les politiques publiques qui contribuent à favoriser la transition écologique. » Ajoute ensuite qu'il est nécessaire de « porter avec ambition les différents projets ou schémas structurants que nous avons engagés et qui contribuent à inscrire durablement notre territoire dans une trajectoire solide en matière de développement durable ». Puis comme une paranthèse dans cette ambition, ouvre explicitement une parenthèse consacrée à l'aéroport « J'entends respecter les engagements pris par Caroline Cailleux et notre agglomération dans le cadre de la nouvelle délégation de service public validée l'an dernier. Je souhaite d'ailleurs présider le SMABT afin de m'assurer du respect des trajectoires et du plafond de 45000 rotations annuelles à l'horizon 2032 » Avant de conclure pour sa quatrième ambition : « Vous le voyez, il y a là de belles ambitions pour une terre décarbonée et un territoire durable. C'est dans cet esprit que je souhaite engager notre agglomération dans une transition écologique positive ». Or, comme cela a déjà été exposé dans les contributions consacrées aux émissions de GES, l'étude d'impact conclut que le projet n'est pas compatible avec la trajectoire de la SNBC, tandis que mes contributions consacrées au PCAET montrent également une difficulté de compatibilité avec la trajectoire climatique territoriale. Il ne s'agit donc pas d'affirmer que la transition écologique serait incompatible par principe avec l'existence d'un aéroport. La question est plus précise : comment un projet de développement de cette infrastructure peut-il être présenté comme participant à une trajectoire durable lorsqu'une des conclusions du dossier soumis à consultation est précisément l'absence de compatibilité avec la trajectoire de la SNBC ? Qu'en réponse à ma contribution sur le PCAET Bellova semble reconnaitre elle-même que le projet, mais aussi la situation actuelle, sont incompatibles avec les objectifs du PCAET ? Et qu'il s'agit bien d'un sujet structurant puisque le PCAET identifie explicitement l'aéroport comme « un émetteur de GES significatif » puisque celui-ci représentait déjà 20% des émissions du territoire en 2016. Cette question est d'autant plus importante que M. Chiss affirme lui-même que « Nous sommes responsables en particulier devant les jeunes générations… »

les ambitions climatiques affichées par le président de la CAB s'appliquent-elles également à l'aéroport dont la CAB est copropriétaire, et si oui, comment sont-elles concrètement traduites dans le projet actuellement soumis à consultation ? Et sinon non, pour quelles raisons et selon quelle démontration ? (Et une réponse par l'affirmation ne fonctionne pas ici).

**Conclusion : confronter les convictions, les engagements et les résultats La mise en regard du courrier de Bellova et des deux discours de Lionel Chiss fait apparaître une même problématique de fond. Il ne s'agit pas de contester les convictions politiques exprimées par les élus, ni de nier les bénéfices que l'aéroport peut effectivement apporter au territoire. Il s'agit de déterminer dans quelle mesure ces affirmations correspondent aux résultats objectivés par les études et, surtout, dans quelle mesure elles permettent de justifier le projet de modernisation lui-même. Plusieurs distinctions me paraissent essentielles à rappeler ici : - activité actuelle de l'aéroport ≠ effets supplémentaires du projet ; - concomitance de deux évolutions ≠ démonstration d'un lien causal ; - emplois et valeur ajoutée associés à l'activité actuelle ≠ emplois et bénéfices additionnels générés par le projet ; - étude réalisée ≠ résultat favorable au projet ; - mesure de réduction sur le périmètre d'action direct du concessionnaire ≠ maîtrise des émissions supplémentaires liées à l'augmentation du trafic ; - engagement politique ≠ garantie juridique ou contractuelle ; - insonorisation des logements ≠ préservation de l'ensemble du cadre de vie extérieur des riverains. De la même manière, une mesure ERC ne peut être considérée comme suffisante simplement parce qu'elle existe : son efficacité doit être appréciée au regard de l'impact supplémentaire auquel elle est censée répondre. C'est également pourquoi l'ensemble des déclarations de M. Chiss doivent être confrontées aux résultats du dossier, que ces déclarations relèvent du SMABT, comme de la CAB puisque la CAB est partie intégrante de la gouvernance du SMABT. M. Chiss a également déclaré dans son discours à la CAB « Le travail doit se faire sérieusement et en responsabilité. » Je ne peux qu'approuver cette exigence. Mais elle doit alors s'appliquer dans les deux sens : aux opposants comme aux promoteurs du projet, aux impacts comme aux bénéfices, et surtout aux affirmations politiques comme aux résultats des études. Le sérieux consiste à confronter les convictions aux faits. La responsabilité consiste à ne pas présenter comme conciliés des enjeux dont les études montrent qu'ils demeurent en tension. Et c'est précisément ce que devrait permettre la présente consultation : non pas de déterminer si l'aéroport doit être considéré comme une « chance » ou comme une « nuisance », mais de permettre à chacun (élus, concessionnaire, riverains et public) de confronter les affirmations aux données disponibles et d'en tirer les conséquences.

**Demandes
Je demande en conséquence que, lors de la réunion de clôture du 8 septembre, Bellova et le SMABT puissent préciser publiquement : - le statut exact et la portée de la limite de 45 000 mouvements annuels, notamment sa nature, sa durée, son caractère juridiquement ou contractuellement opposable et les conséquences d'un éventuel dépassement ; - la manière dont sont distingués les effets de l'activité actuelle de l'aéroport et ceux qui seraient réellement générés par le projet, conformément à la réponse qui a été formulé à ma contribution N° 335 et non comme le formule le bilan de l'étude d'impact ; - la manière dont sont prises en compte les conclusions défavorables ou les incertitudes résultant des études environnementales ; - la manière dont les mesures de décarbonation mises en avant par Bellova permettent concrètement de répondre aux émissions supplémentaires liées au développement du trafic ; - la manière dont est prise en compte la qualité de vie des riverains au-delà de la seule insonorisation des logements ; - et enfin, la cohérence entre

les engagements politiques affichés par les collectivités propriétaires en matière de développement économique, de ruralité, de qualité de vie et de transition écologique, et les résultats du projet actuellement soumis à consultation. Je demande également que ces éléments soient portés à la connaissance des élus du SMABT, des collectivités propriétaires et des sociétés composant Bellova, afin que chacun dispose du même niveau d'information sur les limites, les incertitudes et les conséquences du projet. Bellova étant le concessionnaire chargé de mettre en œuvre un projet porté par le SMABT et les collectivités propriétaires, il paraît donc légitime que les élus qui en assument la responsabilité politique soient également appelés à répondre de la cohérence entre les orientations qu'ils affichent en matière de développement économique, de ruralité, de qualité de vie et de transition écologique et les résultats du projet qu'ils portent.

N°403

Analyse personnelle - MAJ de ma contribution à la concertation préalable

Bonjour,
Dans le cadre de la concertation préalable, j'avais transmis à Bellova dans le cadre de ma contribution une analyse poussée sur les impacts environnementaux, énergétiques et leurs conséquence sur les aspects économiques du projet. J'ai déjà eu l'occasion de faire référence à cette contribution, qui est toujours disponible ici :
https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/contributions/un-projet-fallacieux-sur-lenjeu-climat-et-qui-va-rapidement-se-heurter-aux-enjeux-energetique/20250712_205238-2025-07-12-bva-contribution-ftupdf.pdf
En prévision de cette phase de consultation et en connaissance des évolutions réglementaire à venir (notamment la nouvelle version de la SNBC, et l'extension de son périmètre à l'empreinte carbone, et donc au transport aérien), j'avais donc prolongé la réalisation de cette analyse et augmenté son contenu.
Celle-ci intègre donc désormais : - l'impact climatique du projet et sa cohérence avec les objectifs de l'accord de Paris et de la SNBC 3 - l'enjeux énergétique (pétrole + SAF) - une analyse du projet avec les objectifs climatique du PCAET - l'étude d'une variante à 32 000 mvts/an (qui d'avère être proche du niveau de trafic qui permet d'aligner l'activité de l'aéroport avec les objectifs climatique de la SNBC 3 et du PCAET). - la prise en compte des effets hors CO2 - les effets cumulés du projet avec les autres projets aéroportuaires également prévu en France (via une publication de Transport & Environnement et Carbone 4) - l'impact des nouveaux bâtiments (à noter qu'une erreur s'est glissée dans mon calcul, mais comme la contribution N°392 aborde le même sujet, je n'ai pas procédé à la correction dans les documents) - une analyse de l'impact économique des enjeux climat et énergie sur le projet - une analyse critique du déroulé de la concertation, afin notamment de documenté le glissement sémantique de Bellova au cours du process (le changement d'usage du mot "volontaire" de la concertation initialement mobilisé par Bellova pour démontrer son souhait d'intégrer le public au déroulé du projet et l'inviter à soumettre des propositions, mot qui à la fin de la concertation est ensuite utiliser pour justifier le rejet de certaines propositions inscrites dans les contribution, considérant alors que le caractère "volontaire" n'oblige en rien Bellova ; les contributions argumentées initialement favorisées qui deviennent par la suite équivalentes dans leur traitement aux autres contribution, etc ...)
A noter que ce travail a été finalisée en février 2026, et a été transmis volontairement à l'Autorité environnementale, souhaitant que celle-ci puisse s'appuyer dessus lors de l'examen de l'étude d'impact.
Enfin, ce travail a été compléter par une note de mise à jour de mai 2026, également transmises à l'Ae, visant à compléter version de février 2026 des nouveaux éléments dont j'ai pu prendre connaissance entre février et mai : - mise à jour des impacts 2025 - mise à jour des trajectoire de décarbonation des compagnie Ryanair et Wizz Air - analyse de l'impact carbone en intégrant la phase 2 du projet, consistant à porté le trafic à 53 000 mvts par an, comme l'indique l'annexe 7 modifiée du programme pluriannuel d'investissement
(https://www.smabt.fr/_files/ugd/c19e4c_65c8fa8b2a6f435bad2c6190371e7457.pdf) et qui prévoit que cette phase 2 puisse être enclenchée sous les seules conditions relevant du choix de Bellova (atteindre 7,5 Mpax/an pdt 3 annnées consécutives et que les financements soient obtenus par

Bellova). Cette même annexe précise même que les documents de planification, d'aménagement et d'exploitation ne limite en rien la possibilité de réalisation de cette seconde phase. - l'intégration de l'étude de l'AIE sur le declin des champs pétroliers - la prise de connaissance de l'avis des garants de la CNDP sur le dossier des enseignements et des engagements rédigés par Bellova et sur déroulé de la concertation, que la CNDP décrit comme suit : "cette réponse (le DEE) donne le sentiment que, bien que la concertation ait été assez bien organisée, elle a relevé davantage de l'information que de la concertation" et souligne égakement un traitement partiel de certaines interrogations structurantes exprimées au cours de la concertation. (A noter que cette avis date d'octobre 2025, mais qu'il m'avait échappé jusque ce mois de mai 2026).
A noter que dans son approche, la réalisation de cette contribution n'a pas reposée sur la même démarche que celle de l'étude d'impact de Bellova. Cette contribution c'est simplement attaché à évaluer les impacts générés par les impacts du projet, notamment que le scénario "fil de l'eau" m'était inconnu. Il n'en reste pas moins que les résultats climatiques auxquels j'arrive sur la période d'étude que j'ai considéré (2050, en accord avec l'horizon des objectifs de la SNBC et du PCAET) apparaissent proche de ceux de Bellova.
De plus, cette analyse contient des éléments que j'ai déjà pu mobiliser dans certaines des contriutions que j'ai pu faire ici. Mais d'autres éléments, comme notamment l'analyse du déroulé de la concertation préalable, n'ont pas encore été discuté ici et mérite d'être investigué afin de comprendre notamment les écarts que j'ai déjà pu soulevé entre ce qui était déjà porté à connaissance de Bellova au moment de la concertation, et ce que Bellova a finalement décider de retenir dans le cadre de l'étude d'impact (et ici, les points concernant l'approvisionnement pétrolier, les limites des SAF, et les objectifs du PCAET en sont les exemples les plus flagrants).

M. Ferté, je vous prie donc de bien vouloir trouver ci-joint et dans l'ordre :
- un résumé de la contribution complète de février 2026 (39 pages)
- la note de mise à jour de la mai 2026 (15 pages)
- enfin la contribution complète de février 2026 (192 pages) (je précise : c'est écrit en gros, il y a beaucoup de graphiques et tableaux qui prennent bcp de place, et ça se lit bien !) Le site de la consultation ne me permet pas de vous transmettre ici la note de calcul qui appuie l'ensemble des calculs et résultats présentés dans ces documents, mais je la tiens bien entendu à votre disposition si vous en exprimer le besoin. Et je me tiens également à votre disposition pour toute question sur ces documents.
De même, j'invite Bellova a prendre connaissance de ces documents, et à me remontrer l'ensemble de leur remarques/commentaires qu'ils pourraient formuler.
NB : M. Ferté, j'ai bien pris connaissance de votre demande d'intégrer dans mes contributions un partie synthèse/résumé, notamment au motif d'assurer une lecture plus simple de mes contributions par le public. Loin de moi l'idée de rejeté directement cette demande, mais il convient de vous indiquez que la rédaction de mes contributions me prendre déjà un certain temps (pour ne pas dire un temps certain ...), et que l'ajout d'une partie synthèse/résumé ne fera que m'accaparer encore d'avantage de temps, et ce alors même que j'ai encore un bon nombres de contributions que je souhaiterais réaliser et déposer avant le 15 septembre, et pour certaines même avant lundi prochain afin de pouvoir, pourquoi pas, les insérer dans les discussions de la réunion de clôture. Et il va sans dire que la période estivale et l'attente de l'avis de l'Ae m'ont bien retardée dans le démarrage de mes travaux et analyse de ces documents, soulignant de nouveau la nécessiter de ne pas tenir de consultation à ce moment de l'année. Mais visiblement, la tenue du calendrier compter plus pour

Bellova que de s'assurer d'une participation complète du public à la consultation. Enfin, concernant l'appréhension et la compréhension du public quand à mes contributions, dont je conçois que le contenu peut s'avérer vite technique pour certaines, je tiens à indiquer ici que je suis ouvert à intervenir pendant 15-20 min durant la réunion de clôture pour exposer les principaux arguments et enseignements au public présent. Je vous laisse apprécier la légitimité, le bien-fondé et l'intérêt de cette proposition, et voir avec Bellova s'ils sont enclin à l'accepter.
Merci

N°402

Suite - Évaluation socio-économique : caractère « prudent » ?

Les effets non monétarisés : une conclusion de la VAN-SE sensiblement plus affirmative que les éléments finalement reconnus par Bellova

Bonjour,

La présente contribution fait suite à la réponse apportée par Bellova à ma contribution intitulée « Le caractère “prudent” du bilan socio-économique mérite d'être discuté ».

Je prends acte et remercie Bellova pour les précisions apportées. Toutefois, elles ont le mérite de faire apparaître une difficulté importante : plusieurs formulations particulièrement affirmatives de l'étude d'impact sont aujourd'hui présentées comme ayant une portée beaucoup plus limitée dans la réponse apportée à la concertation. C'est notamment le cas de la qualification du bilan socio-économique comme « prudent », de la qualification des effets non monétarisés comme « retombées majeures », mais également de la présentation des effets touristiques, économiques et territoriaux comme des bénéfices du projet.

1. Une contradiction entre la conclusion de l'étude socio-économique et la réponse apportée à la présente contribution

La pièce C2 de l'évaluation socio-économique présente plusieurs effets qui ne sont pas intégrés à la VAN-SE, notamment l'attractivité territoriale, le développement du tourisme, la création et le maintien de l'emploi ainsi que l'insertion sociale. Jusqu'ici, le principe est parfaitement compréhensible : certains effets peuvent ne pas disposer d'une méthode conventionnelle permettant leur monétarisation.

Mais la pièce C2 ne se contente pas de constater cette absence de valorisation. Elle affirme au contraire que « Ces effets, bien que non monétarisés, constituent néanmoins des retombées majeures du projet. », et elle ajoute que ces effets « contribuent au dynamisme économique régional, à l'amélioration de l'accessibilité du territoire, au renforcement de son attractivité pour les entreprises et les visiteurs, ainsi qu'à l'intégration durable de publics éloignés de l'emploi. »

La conclusion de la C2 va encore plus loin puisqu'elle présente ces effets non monétarisés comme venant renforcer la pertinence et la robustesse du bilan socio-économique, assurant même que la non prise en compte de ces effets dans la VAN « confère ainsi au bilan socioéconomique un caractère prudent, les résultats présentés sous-estimant les bénéfices globaux du projet pour la collectivité. »

Autrement dit, le lecteur du dossier est conduit à comprendre que, même s'ils ne sont pas intégrés dans la VAN-SE, ces effets constituent des bénéfices supplémentaires du projet, et même des bénéfices suffisamment importants (voir même plus important que le projet lui-même puisque ceux-ci sont qualifier de "majeurs") pour renforcer l'appréciation globale portée sur celui-ci.

Or la réponse apportée par Bellova à la présente contribution adopte une formulation sensiblement différente. Elle précise désormais que ces effets doivent être considérés comme « des retombées potentielles identifiées de manière qualitative » et reconnaît explicitement que « leur ampleur, leur caractère additionnel ainsi que leur contribution nette au bilan global du projet n'ont pas été évalués dans le cadre de la présente étude. »

Cette précision est particulièrement importante, car elle signifie que les auteurs de l'étude reconnaissent eux-mêmes désormais ne pas avoir évalué les trois éléments qui permettraient précisément de passer d'une simple hypothèse qualitative à une conclusion sur l'importance réelle de ces effets :

- leur ampleur ;
- leur caractère additionnel, c'est-à-dire ce qui serait réellement attribuable au projet ;
- leur contribution nette au bilan global.

Il existe donc une différence substantielle entre les deux formulations.

Dans la C2 :

- « retombées majeures » ;
- « principaux gains » ;
- « sous-estimation des bénéfices globaux » ;
- effets venant renforcer la pertinence et la robustesse du projet.

Dans la réponse apportée à la contribution :

- « retombées potentielles » ;
- identifiées qualitativement ;
- dont l'ampleur, l'additionnalité et la contribution nette n'ont pas été évaluées.

Cette seconde formulation est beaucoup plus prudente, et elle conduit nécessairement à s'interroger sur la formulation retenue dans les conclusions de l'étude socio-économique elle-même.

Comment un effet dont l'ampleur, l'additionnalité et la contribution nette n'ont pas été évaluées peut-il être qualifié dans les conclusions de « retombée majeure » et être présenté comme venant renforcer la pertinence et la robustesse du bilan ? Et ce d'autant plus que les auteurs reconnaissent par la suite que ces retombées majeurs ne sont en faire que des retombées potentielles ?

Il ne s'agit pas ici de contester l'existence possible de ces effets. Il s'agit de relever que le niveau de certitude affiché dans la conclusion de la C2 paraît supérieur à celui que les auteurs eux-mêmes reconnaissent pouvoir justifier lorsqu'ils répondent aux observations formulées dans le cadre de la consultation.

2. Cette nuance est d'autant plus importante que les données disponibles conduisent elles-mêmes à relativiser fortement certaines affirmations

La réponse de Bellova apporte donc une première nuance importante à la conclusion de la conclusion de l'étude socio-économique proposé dans la pièce C2.

Mais cette nuance ne suffit pas à elle seule. Car lorsqu'on examine les données mobilisées pour illustrer les effets touristiques et économiques du projet, les éléments disponibles ne permettent pas non plus d'établir aussi directement que cela une relation entre croissance du trafic aérien et développement territorial. C'est particulièrement visible pour le tourisme.

3. Tourisme : les quelques indicateurs mis en avant par Bellova ne démontrent pas à eux seuls une « retombée majeure » du trafic aéroportuaire

Bellova écrit notamment, en réponse à ma contribution :

« Des représentants du tourisme local seront également présents lors de la réunion publique du 8 septembre pour échanger sur ces points. Les chiffres déjà présentés et rappelés dans cette contribution, tout comme les témoignages de professionnels du tourisme depuis le début de la phase de concertation démontrent que la croissance du trafic a accompagné l’augmentation de la fréquentation des hébergements touristiques de l’agglomération. »

Cette formulation mérite d'être confrontée à l'ensemble des données disponibles auprès d'Oise Tourisme.

Lors de la réunion du 26 juin, Bellova a présenté les éléments suivants :

- une augmentation de 86% des offres de locations touristiques à proximité de l'aéroport, de 297 à 563 ;
- 4,5 M€ de chiffre d'affaires généré par ces locations sur l'Agglomération en 2025 ;

- plus de 400 000 nuitées touristiques en 2025 ;
- et 194 emplois dans le secteur des hébergements touristiques.

Et alors que Bellova considère dans le § 7.3.3.4 de la pièce C1 comme ayant un "impact est considéré comme étant positif, direct, permanent et sur le long terme", ces données témoignent incontestablement de l'existence d'une activité touristique et de son développement. Ce que je n'ai jamais remis en cause ici.

Mais elles ne démontrent pas, à elles seules, que cette évolution est principalement ou significativement imputable à la croissance du trafic de Beauvais-Tillé, encore moins qu'elle constitue une « retombée majeure » du projet de modernisation.

Premier élément de relativisation : l'ordre de grandeur

Les plus de 400 000 nuitées mises en avant par Bellova pour explicité les retombées touristique sur le territoire représentent environ 6% du trafic annuel passager de l'aéroport en 2025, qui atteint environ 6,7 millions de passagers.

Cette ordre de grandeur est d'ailleurs cohérente avec le fait que le trafic de Beauvais ne correspond pas, par nature, à un trafic exclusivement orienté vers la destination Beauvaisis : une partie des passagers utilise la plateforme pour accéder à Paris et à l'Île-de-France ou pour poursuivre son voyage vers d'autres destinations. La question pertinente est donc bien celle de la part du trafic générant effectivement une dépense touristique supplémentaire sur le territoire.

Cependant, il est aussi important de rappeler ici aussi que si Bellova avance ce chiffres de 400 000 nuitées, avec l'appuie de Oise Tourisme, il n'est en rien démontré que ces 400 000 nuitées sont bien directement attribuable à l'activité de l'aéroport. En conséquence, la valeur précédente de 6% peut être considéré comme opimiste.

De plus, à titre de simple mise en perspective, les 4,5 M€ de chiffre d'affaires annoncés représentent, rapportés aux 45 582 ménages de l'agglomération et au niveau de vie médian de 24 370 € par an (https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200067999), un ordre de grandeur équivalent à environ 0,4 % de cette masse de revenus de référence.

Cette comparaison ne constitue évidemment pas une mesure des retombées économiques, les deux grandeurs n'étant pas de même nature. Elle permet simplement de situer l'ordre de grandeur du chiffre d'affaires annoncé à l'échelle du territoire.

Ce rapprochement tend par ailleurs plutôt à surestimer qu'à sous-estimer l'effet économique effectivement susceptible de revenir aux ménages du territoire : les 4,5 M€ correspondent à un chiffre d'affaires brut des locations, et non au revenu disponible ou au bénéfice économique net qui en découle. Ils ne tiennent donc pas compte, notamment, des charges d'exploitation, des consommations intermédiaires, ni des prélèvements fiscaux et sociaux éventuels.

Pris ensemble, ces chiffres ne remettent pas en cause l'existence de retombées économiques touristiques générées par l'aéroport, ce n'est jamais ce qui a été dit, mais elle tend à nuances la portée de ces retombées, qui peuvent tout à fait être conséquentes à l'échelle d'une personne ou d'un ménage gérant une location touristique, mais qui restent, à l'échelle du territoire, très faible.

Il serait donc nécessaire de connaître précisément :

- combien de ces nuitées sont effectivement liées à des passagers arrivant par Beauvais ;
- quelle part aurait existé en l'absence de l'aéroport ;
- quelle part est réellement attribuable à la croissance du trafic ;
- et surtout quelle part supplémentaire pourrait raisonnablement être attribuée au projet de modernisation, par rapport à l'activité actuelle de la plateforme.

Or Bellova reconnaît précisément que cette additionnalité n'a pas été évaluée.

4. Les données touristiques disponibles montrent surtout une relation qui reste à démontrer
En effet, les données annuelles d'Oise Tourisme apportent un autre éclairage. La fréquentation touristique internationale du territoire apparaît relativement stable sur les 3 dernières années :

- 2,3 millions de nuitées en 2023 ;
- 2,4 millions en 2024 ;
- 2,2 millions en 2025.

Dans le même temps, le trafic de l'aéroport augmente sensiblement :

- 5,62 millions de passagers en 2023 ;
- 6,55 millions en 2024 ;
- 6,67 millions en 2025.

Sur cette période, on observe donc : Aéroport : + environ 1,1 million de passagers entre 2023 et 2025 alors que : nuitées internationales : stagne (2,3 → 2,4 → 2,2 millions).
Il serait évidemment excessif d'en déduire que l'aéroport n'a aucun effet sur le tourisme, mais assurer l'inverse est tout aussi problématique. En l'état ces données ne permettent pas de démontrer que la croissance du trafic aérien entraîne mécaniquement une croissance comparable de la fréquentation touristique du territoire.
L'existence d'une relation statistique suffisamment robuste, et a fortiori d'un lien causal, devrait donc être établie avant de présenter la croissance du trafic comme démontrant une retombée touristique du projet. En l'état, une telle démonstration n'est pas proposée.
Un autre élément mérite d'ailleurs d'être pris en compte. L'analyse des nationalités de la clientèle internationale montre qu'une part importante des nuitées provient de pays ne disposant pas de liaison directe avec Beauvais. Pour la période 2023-2025, environ 60% des nuitées de clientèle internationale correspondent à des nationalités de pays n'ayant pas de liaison directe avec l'aéroport de Paris-Beauvais (Pays-Bas, Belgique, Allemagne, USA, Chine, Brésil).
Cet indicateur ne permet donc pas d'identifier l'aéroport effectivement utilisé par les visiteurs concernés. Il montre en revanche que la seule ventilation des nuitées par nationalité ne permet pas d'attribuer directement ces nuitées au trafic de Beauvais-Tillé.
Mais cela montre au minimum que la croissance du trafic de l'aéroport de Paris-Beauvais ne peut pas, à elle seule, être considérée comme une explication suffisante de la fréquentation touristique internationale de l'Oise.
Une analyse plus approfondie serait donc nécessaire avant de transformer ces données en démonstration d'une « retombée majeure » du développement aéroportuaire comme le formule la conclusion du bilan socio-économique.
5. Les données de fréquentation des sites touristiques apportent également une image beaucoup plus nuancée
Les données disponibles auprès d'Oise Tourisme permettent également de rapprocher l'évolution du trafic de Beauvais-Tillé de celle de plusieurs sites touristiques du territoire. Or cette comparaison ne fait pas apparaître une évolution proportionnelle.
Entre 2016 et 2025, le trafic de l'aéroport est passé d'environ 3,96 millions à 6,67 millions de passagers. Dans le même temps, la fréquentation de la cathédrale Saint-Pierre de Beauvais reste globalement dans une fourchette relativement stable, autour de 159 000 à 177 000 visiteurs selon les années, avec des niveaux particuliers en 2019 et 2022 en lien avec la crise COVID.
La maladrerie Saint-Lazare présente également une évolution qui ne suit pas celle du trafic aéroportuaire, avec une fréquentation qui a même baissée par rapport à l'avant COVID (environ 35 000 visteurs contre 40 000).

D'autres sites, comme le domaine de Chantilly ou les châteaux de Compiègne et de Pierrefonds, connaissent effectivement une progression, mais celle-ci ne reproduit pas la trajectoire du trafic de Beauvais-Tillé, tant en proportion, mais surtout en volume.
Un indicateurs intéressant permettant de souligner cette inadéquation entre la fréquentation touristique et le trafic passager de l'aéroport est le ratio "visteurs touristique / pax" par site. L'idée n'est pas ici de comparer les fréquentations des sites touristiques avec le trafic passager de l'aéroport, mais de comprendre si une corrélation peut exister entre la fréquentation et le trafic.
L'objectif de ce rapprochement n'est pas de comparer directement la fréquentation des sites touristiques au trafic passager de l'aéroport, ni d'établir à lui seul une corrélation statistique. Il s'agit simplement d'examiner si, sur la période considérée, l'évolution de la fréquentation des principaux sites touristiques suit une trajectoire comparable à celle du trafic aéroportuaire.
Un ratio relativement stable entre fréquentation du site et trafic passager traduirait une évolution proportionnelle des deux indicateurs. À l'inverse, une diminution durable de ce ratio signifierait que la fréquentation du site progresse moins rapidement que le trafic aéroportuaire, ou diminue relativement à celui-ci.
Ce constat ne permettrait toujours pas, à lui seul, d'établir ou d'exclure un lien causal, mais il constitue un élément de mise en perspective.
Or, comme le montre le tableau et la figure produite dans la PJ, l'évolution de ces ratios pour les 10 sites les plus touristiquement fréquentés du département présente (hors période COVID) présenter des trajets de ce ratio à la baisse entre 2016 et 2025 :

- Domaine de Chantilly : 0,110 --> 0,099 ;
- Cathédrale de Beauvais : 0,040 --> 0,027 ;
- Chateau de Pierrefond : 0,035 --> 0,028 ;
- Chateau de Compiègne : 0,022 --> 0,022 ;
- MUDO : 0,015 --> 0,011 en 2025 ;
- Maladredrie Saint Lazare : 0,011 --> 0,005.

De nouveau, cette analyse ne permet pas de démontrer l'absence total de l'aéroport sur la fréquentation des lieux touristiques du département et du Beauvaisis, mais ils tendent à démontrer que la situation actuelle, qui a vu une augmentation d'environ 68% du trafic passagers de l'aéroport en 10 ans n'a pas engendrer d'augmentation significative de l'activité touristique.
Dès lors, en quoi la nouvelle augmentation du trafic prévu par le projet amènerait à une observation différente ?
Au final, tout cela montre que la formulation proposé par Bellova dans la conclusion sur les effets du projet, à savoir "Les bénéfices socio-économiques du projet vont au-delà des seuls gains monétarisés. En particulier, les retombées sur l’économie locale, le tourisme, [...] bien que non quantifiés, constituent néanmoins des retombées significatives du projet et viennent renforcer la pertinence et la robustesse de l’investissement." relève bien uniquement de l'affirmation qui, dans le contexte particulier de l'aéroport de Paris-Beauvais, n'ont pas été démontrée, et que l'analyse de la situation passée récente au cours de laquelle l'aéroport à déjà connue une importante augmentation de trafic ne vient pas confirmer.
(Le même constat peut être étendu, avec les mêmes précautions méthodologiques, aux principaux parcs d'attractions du département : leur fréquentation ne suit pas mécaniquement la trajectoire du trafic de Beauvais-Tillé.)

Dès lors, si Bellova entend maintenir cette qualification, il lui appartient d'en expliciter les fondements et de produire les éléments permettant de l'étayer. Et cette démonstration ne peut pas se limiter au plan en 5 points présenté par Bellova en page 407 de la pièce C1.
L'on peut d'ailleurs souligner que le premier point de ce plan qui indique "Des enquêtes passagers régulières afin de comprendre les caractéristiques socio-économiques des passagers, de comprendre les raisons ayant participé au choix de leur destination, leurs attentes et leurs besoins et d'évaluer ainsi les retombées économiques et les dépenses des visiteurs sur le territoire. Ces enquêtes permettent notamment de justifier les efforts consentis et de confronter les externalités négatives de l'activité aéroportuaire et aérienne. A partir de ces résultats, il s'agira d'ajuster régulièrement l'offre touristique dans sa diversité, pour toujours répondre aux attentes et besoins des visiteurs" apparait en complet décalage avec le phasage du projet.
Pourquoi de telle enquête n'ont pas été réalisées avant afin de tester la sensibilité des voyageurs à la découverte du Beauvaisis et du département, ce qui aurait permis justement à l'étude d'impact de s'appuyer sur ces résultats pour démontrer les potentiels effets positifs attendus par le tourisme.
Et puisque Bellova indique dans sa réponse que "Les références aux effets liés à l'attractivité territoriale, au tourisme, à l'emploi ou encore à l'insertion sociale avaient pour objectif de signaler des domaines dans lesquels la littérature économique et les études relatives aux infrastructures de transport identifient généralement des retombées potentielles pour les territoires desservis." et que l'analyse des chiffres précédents tend à démontrer que les constats formulées habitellement dans la literrature économique n'est pas vérifier avec l'augmentation du trafic qu'à connu l'aéroport ces dernières, il est dès lors essentiel que Bellova contextualise sa démontration aux spécificité de l'aéroport de Paris-Beauvais et ne pourra pas se contenter de mobiliser justement cette littérature.
6. Emploi : même difficulté entre emplois associés à l'aéroport et emplois réellement créés par le projet
Tout d'abord, je prend note de la remarque sur le fret. Bien que je comprenne le raisonnement et que cette activité impact fortement le ratio EPT / UT, il me semble alors qu'une analyse plus fine portant uniquement sur partie "voyageurs" de l'activité des aéroports me paraitrait alors beaucoup plus cohérente, d'autant plus lorsque ces chiffres sont insérer dans une étude socio-économique.
Mais je suis toutefois conscient de la complexité d'une telle analyse, notamment concernant la ventilation des ETP entre les deux activités "voyageurs" et "fret".
Mais toutefois, la même question que celle pour le tourisme se pose concernant l'emploi. Le dossier met en effet avant environ 1 500 emplois directs, et met en évidence une évolution concomitante de ces emplois et de l'activité aéroportuaire au cours des 15 dernières années. Cette concomitance ne permet toutefois pas, à elle seule, de déterminer la part de ces emplois qui serait additionnelle et directement imputable au projet.
Cependant, le dossier insiste aussi fortement sur :

- les 560 emplois indirects ;
- les 312 emplois induits ;
- et les 3 193 emplois catalytiques.

Ainsi, les seuls emplois directs et indirects représentent environ 37% du total annoncé, tandis que près de 63% relèvent des emplois induits et surtout catalytiques.
Et concernant les emplois indirects, induits et catalytiques, aucune analyse temporelle de leur évolution sur les 10 ou 15 dernières années n'est proposée. Dès lors, comme pour le tourisme, rien de permet d'appuyer l'affirmation que pour ces emplois ont bien augmenter en conséquence de l'augmentation du trafic que l'aéroport a connu ces 10 ou 15 dernières années.

Enfin, le dossier annonce également 1 900 ETP à l'horizon 2030 avec le projet, mais ne précise quel serait ne nombre d'ETP sans le projet. Implicitement, la déduction faite par le lecteur est "le projet permet donc la création de 1 900 - 1 500 = 400 ETP", or rien de permet de justifier que sans projet le nombre d'emploi serait effectivement rester à 1 500 ETP dans le cas sans projet.
Ici, comme pour la question des capacités photovoltaïques, une démonstration claire de la quantités d'ETP réellement attribuable au projet apparait donc nécessaire.
Dès lors, et comme pour le tourisme, porté uniquement l'affirmation que ce projet va se traduire par des impacts positifs sur l'emploi local via les emplois indirects, induits et catalytiques est insuffisant et doit être démontrée.
7. La localisation géographique relativise également l'idée d'une retombée principalement locale
Cette question est encore plus importante lorsque l'on examine la localisation annoncée de ces emplois :

- 2 180 dans les Hauts-de-France ;
- 2 990 en Île-de-France ;
- 400 ailleurs.

Autrement dit, les chiffres communiqués par Bellova, montrent que 54% des emplois annoncés sont localisés en Île-de-France, contre environ 39 % dans les Hauts-de-France.
Ces chiffres ne permettent évidemment pas de conclure que le projet serait défavorable au territoire. Ils montrent simplement les emplois et retombées économiques annoncés ne peuvent pas être assimilés à un bénéfice territorial exclusivement ou principalement localisé dans le Beauvaisis.
Cela renforce la nécessité de distinguer deux notions différentes que sont l'"activité économique liée à l'aéroport" et les "retombée économique additionnelle du projet sur le territoire du Beauvaisis."
Or, pour pouvoir conclure que les retombées économiques du projet se traduiront bien "majoritairement" sur le territoire du Beauvaisis, et non en Ile-de-France nécessite clairement d'être démontrée.
De même, le dossier indique plusieurs fois que "" Et il appartient à Bellova de produire cette démontration.
De même, présenter l'aéroport comme un employeur majeur de la commune de Tillé ou du Beauvaisis ne permet pas, à lui seul, de mesurer le nombre d'emplois que le projet d'extension, et non l'aéroport existant, permettrait de créer durablement sur le territoire.
Enfin, la comparaison avec le nombre total d'emplois de la commune de Tillé apparaît en revanche peu pertinente pour apprécier l'effet additionnel du projet sur le territoire, d'autant plus que le dossier reconnait déjà en page 208 l'asymétrie de l'emploi entre Beauvais et les communes alentours : "La commune de Beauvais concentre un grand nombre d’emplois, 77% à l’échelle du périmètre restreint"
La question pertinente n'est donc pas de savoir si l'aéroport représente une part importante de l'emploi existant à Tillé, mais combien d'emplois supplémentaires, nets et effectivement localisés sur le territoire, seraient générés par le projet par rapport au scénario sans projet.
8. Ce que ces données permettent réellement de conclure
Au regard de ces éléments, il me semble nécessaire de revenir à la formulation employée dans la C2.
Les données disponibles permettent de constater :

- l'existence d'une activité économique importante autour de l'aéroport ;
- l'existence d'une activité touristique sur le territoire ;
- l'existence d'emplois directement, indirectement ou plus largement associés à l'activité aéroportuaire ;
- et une croissance récente de certains indicateurs.

Elles ne permettent pas, en l'état, de démontrer quantitativement l'ampleur de l'effet du projet sur ces dynamiques.
C'est précisément ce que reconnaît désormais Bellova en indiquant que l'ampleur, l'additionnalité et la contribution nette de ces effets n'ont pas été évaluées.
Il apparaît donc difficile de maintenir simultanément les deux niveaux de formulation suivants : « Ces effets [...] constituent néanmoins des retombées majeures du projet » et « leur ampleur, leur caractère additionnel ainsi que leur contribution nette au bilan global du projet n'ont pas été évalués ».
Le point en débat n'est donc pas l'existence possible de ces effets, mais le passage d'une possibilité qualitative à une conclusion quantitative sur leur importance. Or ce passage suppose précisément d'en apprécier l'ampleur, l'additionnalité et la contribution nette — ce que Bellova reconnaît ne pas avoir fait.
Autrement dit, ce n'est pas l'absence d'impact qui est démontrée, mais l'absence de démonstration de son ampleur et de son caractère additionnel.
9. Et cette asymétrie est d'autant plus importante que les effets négatifs non monétarisés restent, eux, beaucoup moins visibles
Enfin, cette question révèle une seconde difficulté. Si l'absence de méthode de monétarisation conduit à présenter les effets positifs comme des retombées potentielles, il serait logique d'appliquer la même prudence aux effets négatifs qui ne sont pas monétarisés ou qui ne le sont que partiellement.
L'Autorité environnementale a précisément demandé dans son avis que soient identifiés les effets non monétarisés ou partiellement monétarisés, en citant notamment :

- la biodiversité ;
- la gêne dans les espaces extérieurs ;
- les particules ultrafines ;
- le stationnement diffus ;
- les effets urbains induits ;
- les effets sur les mobilités locales ;
- ou encore les éventuels effets sur l'attractivité résidentielle.

L'absence de monétarisation de ces effets ne signifie évidemment pas qu'ils sont nuls.
Il existe donc une véritable question de symétrie dans la présentation du bilan : d'un côté, des effets positifs non monétarisés sont intégrés au discours conclusif comme des « retombées majeures » venant renforcer la pertinence du projet ; de l'autre, les effets négatifs non monétarisés doivent être explicitement identifiés pour que leur absence de la VAN-SE ne soit pas interprétée comme une absence d'impact.
Conclusion
La question n’est pas de contester le principe selon lequel certains effets ne peuvent pas être monétarisés. positionsElle porte sur le niveau de conclusion que l’on peut tirer d’effets dont l’ampleur, le caractère additionnel et la contribution nette au bilan du projet n’ont pas été évalués.
La pièce C2 qualifie pourtant les effets relatifs au tourisme, à l’attractivité, à l’emploi et à l’insertion de « retombées majeures » et indique qu’ils renforcent la « pertinence et la robustesse » du projet.
Bellova reconnaît désormais qu’il s’agit de « retombées potentielles identifiées de manière qualitative » et que leur ampleur, leur additionnalité et leur contribution nette n’ont pas été évaluées.
Il existe donc un écart manifeste entre la qualification retenue dans C2 et le niveau de démonstration effectivement disponible.

Deux positions sont dès lors possibles : soit Bellova maintient les conclusions de C2, auquel cas il lui appartient d'en expliciter les fondements et de produire les éléments permettant de les étayer ; soit elle reconnaît que ces effets ne peuvent être qualifiés que de bénéfices potentiels identifiés qualitativement, auquel cas cette nuance doit être clairement intégrée aux conclusions présentées au public.
Les données examinées dans cette contribution ne permettent pas de conclure à l'absence d'effets économiques ou touristiques de l'aéroport. Mais surtout, elles ne permettent pas davantage d'établir que ces effets seraient majeurs, additionnels et principalement imputables au projet, contrairement donc à ce qu'affirme Bellova dans les conclusion du bilan socio-économique.
Autrement dit, ce n'est pas l'existence possible d'un bénéfice qui est en cause, mais sa qualification comme bénéfice majeur et son intégration implicite dans l'appréciation globale du projet sans que son ampleur ni son additionnalité aient été établies.
Cette prudence doit par ailleurs être appliquée de manière symétrique aux effets négatifs non monétarisés ou partiellement monétarisés : un effet non monétarisé ne constitue ni automatiquement un bénéfice, ni automatiquement un coût nul.
Je demande donc que cet écart entre les conclusions de la pièce C2 et le niveau de connaissance désormais reconnu par Bellova soit pris en compte dans l'appréciation du bilan socio-économique du projet, et que les conclusions relatives aux effets non monétarisés soient, à tout le moins, explicitement nuancées en conséquence.
Je demande également que, lors de la réunion de clôture du 8 septembre, Bellova présente clairement au public cette position nuancée ou, si elle entend maintenir les qualifications retenues dans la pièce C2 (notamment celle de « retombées majeures ») qu'elle présente les données, la méthode et les éléments d'analyse permettant d'étayer ces conclusions, notamment en ce qui concerne l'ampleur des effets, leur caractère additionnel et leur contribution nette au bilan du projet.
Enfin, ces éléments devraient être soumis au SMABT, à l'origine de la demande du projet et qui en reprend les principaux arguments économiques et territoriaux. S'il entend maintenir l'affirmation selon laquelle les retombées touristiques, économiques et territoriales du projet seraient significatives, additionnelles et principalement bénéfiques au territoire concerné, il lui appartient de préciser sur quelles données et quelle méthode repose cette qualification, alors même que Bellova reconnaît que leur ampleur, leur additionnalité et leur contribution nette n'ont pas été évaluées dans le cadre de l'étude.
Cette clarification permettrait enfin au public, au commissaire enquêteur et aux acteurs qui portent le projet de distinguer clairement ce qui est démontré, ce qui relève d'une appréciation qualitative et ce qui demeure, à ce stade, une hypothèse de bénéfice potentiel.

N°395

Réponse à la réponse de Bellova - Bilan sur la prise en compte du PCAET

Bonjour,
Par cette contribution, je souhaite revenir sur la réponse apportée par Bellova à ma contribution consacrée à la cohérence du projet avec le PCAET du Beauvaisis.
Le commissaire enquêteur a lui-même résumé l'objet de cette contribution sur le PCAET en relevant qu'elle analysait « en détails » les écarts entre les émissions de CO2 constatées sur l'aéroport, y compris celles des aéronefs en vol, et les objectifs fixés par le PCAET, et qu'elle mettait notamment en évidence l'absence d'analyse de ces écarts dans l'étude d'impact, alors même que cela été demandé par l'Ae dans son avis de cadrage. Il a indiqué avoir pris bonne note de ces observations et a invité Bellova à répondre directement sur ces différents sujets.
La réponse finalement apportée par Bellova est la suivante :
« Merci pour cette contribution argumentée, Bellova n'a pas de réponse complémentaire à apporter à cette interprétation. Les objectifs de décarbonation de l'aéroport sont régulièrement partagés avec les services de l'agglomération chargé du suivi du PCAET. »
Puis Bellova ajoute :
« Il n'appartient pas à Bellova de remettre en cause les objectifs ou la rédaction du PCAET [...] Nous relayerons vos critiques aux entités concernées. »
Cette réponse appelle plusieurs vives observations.

1. Une réponse qui ne répond pas aux questions posées

Ma contribution ne demandait pas à Bellova de « remettre en cause » le PCAET. Elle posait une question beaucoup plus simple : ccomment le projet de modernisation et d'augmentation de la capacité de l'aéroport peut-il être considéré comme cohérent avec la trajectoire de réduction des émissions fixée par le PCAET, alors que les données disponibles montrent déjà un écart considérable entre cette trajectoire et les émissions effectivement constatées ?
La contribution détaillait notamment :

- le diagnostic du PCAET ;
- les émissions attribuées à l'activité aérienne ;
- les potentiels de réduction identifiés ;
- les objectifs quantifiés fixés par le PCAET ;
- les données d'émissions disponibles depuis 2016 ;
- l'évolution réelle de ces émissions ;
- les émissions projetées dans les différents scénarios de l'étude d'impact ;
- et l'absence, dans l'étude d'impact, d'une analyse mettant en regard ces données et la trajectoire du PCAET.

Bellova ne conteste donc, dans sa réponse, aucun de ces éléments.
Elle ne fournit notamment aucune analyse alternative de la trajectoire d'émissions, aucun calcul permettant de démontrer que les émissions actuelles seraient compatibles avec le PCAET, aucune analyse montrant que les scénarios du projet permettraient de rejoindre cette trajectoire et aucune explication sur l'absence de cette analyse dans l'étude d'impact.
La formule « Bellova n'a pas de réponse complémentaire à apporter à cette interprétation » ne constitue donc pas réellement une réponse aux questions soulevées : elle acte simplement l'absence de réponse sur le fond.

2. Bellova réduit de nouveau le PCAET à la seule action 20

C'est pourtant précisément ce point que ma contribution avait cherché à clarifier.

Le PCAET ne se résume pas à son plan d'action, et encore moins à une seule mesure concernant l'aéroport. Il repose sur une chaîne cohérente : diagnostic → identification des potentiels de réduction → objectifs quantifiés → plan d'action → suivi et évaluation.

Le fait que l'action 20 ait été mise en œuvre, notamment avec l'obtention de l'ACA 4, répond à la question de savoir si cette action a été réalisée.

Cela ne répond pas à la question de savoir si la trajectoire d'émissions effectivement observée et celle résultant du projet sont compatibles avec les objectifs quantifiés du PCAET.

C'est précisément cette distinction qui était au cœur de ma contribution.

Or, Bellova ne répond pas à cette distinction. Elle indique seulement que ses « objectifs de décarbonation » sont partagés avec les services de l'agglomération chargés du suivi du PCAET.

Cette affirmation soulève au contraire une question supplémentaire.

3. Le fait que les objectifs de décarbonation soient « régulièrement partagés » avec les services chargés du suivi du PCAET rend l'absence de réponse d'autant plus difficile à comprendre

Bellova indique que :

« Les objectifs de décarbonation de l'aéroport sont régulièrement partagés avec les services de l'agglomération chargé du suivi du PCAET. »

Cette précision est importante. Elle signifie en effet que les échanges entre l'exploitant de l'aéroport et les services de la collectivité chargés du suivi du PCAET ne sont manifestement pas inexistants (Collectivité également copropriétaire de l'aéroport).

Dès lors, une question essentielle se pose : si ces échanges sont réguliers, comment expliquer que ni l'étude d'impact ni la réponse de Bellova ne permettent aujourd'hui de présenter une analyse claire de la trajectoire effectivement suivie par les émissions de l'activité aérienne au regard des objectifs du PCAET ?

Ma contribution a précisément mis en évidence un écart très important entre la trajectoire théorique du PCAET et les émissions observées.

Elle a également montré que cet écart ne concernait pas uniquement le scénario de développement faisant l'objet du projet : le scénario « au fil de l'eau » lui-même apparaît déjà en dehors de la trajectoire du PCAET.

Et cette distinction est ESSENTIELLE.

Il ne s'agit donc pas simplement d'affirmer que « le projet ne fait pas davantage que le scénario de référence ».

Il faut également répondre à une question préalable : le niveau d'activité actuellement observé sur l'aéroport est-il lui-même compatible avec la trajectoire du PCAET ?

Si ce n'est pas le cas, alors le projet doit nécessairement expliquer comment il entend traiter cette situation et comment son augmentation de capacité pourrait être conciliée avec une trajectoire territoriale qui prévoit, pour les émissions liées à l'activité aérienne, une diminution et non une augmentation.

Or Bellova ne répond pas à cette question.

4. Une difficulté supplémentaire : Bellova considère que le PCAET relève de la responsabilité des « entités concernées », alors même qu'elle revendique son intégration dans la stratégie de l'aéroport

La seconde partie de la réponse appelle également une observation.

En effet, Bellova indique :

« Il n'appartient pas à Bellova de remettre en cause les objectifs ou la rédaction du PCAET. »
Cette affirmation est parfaitement compréhensible prise isolément : Bellova n'est évidemment pas l'autorité compétente pour modifier ou adopter le PCAET.
Mais ce n'est pas la question qui était posée.
Prendre en compte un objectif territorial dans la conception et l'évaluation d'un projet n'est pas la même chose que remettre en cause cet objectif.
Bellova peut donc parfaitement ne pas être compétente pour modifier le PCAET tout en étant tenue, dans le cadre de l'analyse de son propre projet, d'expliquer comment celui-ci s'inscrit dans la trajectoire territoriale existante.
C'est précisément ce que demandait ma contribution et, surtout, ce qui avait été demandé dans le cadrage de l'étude d'impact.
La réponse consistant à dire que les critiques seront « relayées aux entités concernées » ne permet donc pas de répondre au problème soulevé : le projet est porté par Bellova et c'est bien l'étude d'impact de ce projet qui devait examiner sa cohérence avec le PCAET.

5. Une contradiction apparaît ainsi de nouveau dans le périmètre de responsabilité revendiqué par Bellova

Cette réponse rejoint par ailleurs une question plus générale déjà soulevée dans plusieurs contributions.
Lorsque le territoire, ses infrastructures, ses choix publics ou les orientations de l'agglomération servent à justifier ou à valoriser le développement de l'aéroport, Bellova les mobilise naturellement dans la présentation de son projet, le justifiant même directement en « nous portons ce projet conformément aux choix de vos élus ».
Mais lorsqu'il s'agit d'intégrer dans ce même projet les objectifs environnementaux fixés par ce territoire, Bellova considère soudainement que ces objectifs relèvent exclusivement « des entités concernées » et ne se sent alors pas ici en obligation de « porter les choix des élus » en matière environnementale.
Il ne s'agit évidemment pas de demander à Bellova de décider du PCAET.
Il s'agit de lui demander d'assumer les conséquences environnementales de son propre projet au regard d'un document territorial existant et de démontrer sa cohérence avec celui-ci, comme le demandait précisément l'avis de cadrage.
Le périmètre de responsabilité ne peut donc pas varier selon que le PCAET constitue un élément utile à la présentation du projet ou une contrainte environnementale à laquelle il convient de répondre, et d'autant plus lorsque dans les deux cas, cela relève bien d'un choix des élus.

6. Une question demeure également sur la concertation de 2025

Enfin, il convient de rappeler que Bellova ne peut pas présenter aujourd'hui cette question comme une problématique nouvelle ou découverte dans le cadre de l'enquête.
Une contribution déposée en 2025 par Laurent Goujon avait déjà proposé une analyse argumentée du projet au regard des objectifs du PCAET, en identifiant notamment la question de la trajectoire des émissions et les leviers de réduction identifiés par le PCAET.
Plus largement, les questions relatives à la compatibilité du projet avec les objectifs climatiques et énergétiques avaient déjà été soulevées dans la concertation et avaient été identifiées comme devant être approfondies dans les études ultérieures.
La question qui se pose aujourd'hui n'est donc pas de savoir si Bellova connaissait l'existence du PCAET ou de son action 20.

Elle est de savoir pourquoi les éléments quantitatifs relatifs à la trajectoire du PCAET, aux objectifs de réduction et aux écarts déjà observables entre cette trajectoire et les émissions de l'aéroport n'ont pas été intégrés à l'étude d'impact, alors même que ces questions avaient déjà été portées à la connaissance du maître d'ouvrage dans le cadre de la concertation et qu'une analyse de cohérence avec le PCAET avait été demandée dans le cadrage environnemental.
Cette question mérite d'autant plus d'être posée que le commissaire enquêteur a lui-même identifié dans ma contribution l'analyse des écarts entre les émissions constatées et les objectifs du PCAET ainsi que l'absence d'une telle analyse dans l'étude d'impact.

Conclusion

Au terme de cet échange, force est donc de constater que la réponse de Bellova ne remet en cause aucun des principaux constats exposés dans cette contribution et n'apporte aucun élément permettant de démontrer la cohérence du projet avec la trajectoire du PCAET.
Elle confirme au contraire deux éléments particulièrement importants :

- Bellova indique ne pas avoir de réponse complémentaire à apporter à l'analyse présentée ;
- Bellova indique parallèlement que ses objectifs de décarbonation sont régulièrement partagés avec les services de l'agglomération chargés du suivi du PCAET.

Cette situation appelle donc, à tout le moins, à ce que les autorités publiques compétentes puissent expliquer comment est effectivement suivi l'écart entre la trajectoire d'émissions fixée par le PCAET et la trajectoire réelle de l'activité aérienne, et comment cette question est prise en compte dans l'appréciation du projet de modernisation et d'augmentation de capacité de l'aéroport.
Elle appelle également une clarification sur le traitement des contributions formulées lors de la concertation préalable, notamment lorsqu'elles portaient précisément sur des questions qui relèvent aujourd'hui des enjeux identifiés dans l'étude d'impact.
Je demande en conséquence au commissaire enquêteur de consigner clairement dans son rapport l'ensemble de ces éléments, et notamment :

- l'absence de réponse de fond de Bellova aux analyses et constats présentés dans cette contribution ;
- l'absence, dans l'étude d'impact, de l'analyse de cohérence entre les émissions du projet et la trajectoire du PCAET, pourtant demandée dans le cadrage environnemental ;
- l'écart mis en évidence entre la trajectoire fixée par le PCAET et les émissions effectivement constatées, notamment concernant les émissions liées à l'activité aérienne ;
- l'absence de démonstration permettant d'établir que les scénarios de développement présentés dans l'étude d'impact permettent de rejoindre ou de respecter cette trajectoire ;
- la mobilisation à géométrie variable des choix des élus et des orientations du territoire, invoqués lorsqu'ils permettent de justifier ou de légitimer le projet, mais renvoyés aux « entités concernées » lorsqu'il s'agit d'en assumer les objectifs environnementaux ;
- les questions soulevées par la déclaration de Bellova selon laquelle les objectifs de décarbonation de l'aéroport sont « régulièrement partagés » avec les services de l'agglomération chargés du suivi du PCAET, et notamment sur la manière dont est effectivement suivi l'écart entre ces objectifs et la trajectoire réelle des émissions de l'aéroport.

Ces éléments me paraissent devoir être portés à la connaissance des autorités compétentes afin qu'ils puissent être pris en compte dans l'appréciation du projet et, le cas échéant, dans le cadre de tout contrôle ou recours ultérieur, mais également afin de documenter les incohérences entre le développement du projet et les politiques publiques territoriales portées par les mêmes élus,

notamment lorsque les choix politiques invoqués pour justifier le projet apparaissent difficilement conciliables avec les objectifs environnementaux fixés par ces mêmes élus.

N°394

Suite - Relance sur questions

Bonjour, Suite à ma contribution "Relance sur questions", je prends note de la réponse de Bellova concernant la transmission du dossier à l'Ae par la Préfecture, procédure que je ne connaissais pas et qui est donc différente de celle relevant d'une instruction par un MRAe. Merci pour ces précisions. Cependant, le reste de la réponse qui indique "Ce choix de calendrier a été réalisé en lien avec la préfecture et en adéquation avec le calendrier du projet. Le nombre de contributions et la présence en réunion publique justifient d'une participation active sur la période de consultation du public considédée " ne répond pas (une fois de plus) à ma question initiale qui était "La présentation de la situation faite par Bellova relève d'un faux dilemme présentant uniquement deux possibilités :
- possibilité 1 : lancement le plus tôt, mais clôture durant les mois de congés scolaires.
- possibilité 2 : situation actuelle, à cheval sur les vacances, et avec l'avis de l'Ae en cours de consultation.
Mais en présentant uniquement ces deux possibilité, Bellova en passe une sous silence ; en effet, pourquoi ne pas avoir attendu la fin de la période estivale pour mener la consultation sur les mois de septembre à décembre, période bien plus propice à la participation du plus grand nombre ?" En quoi le calendrier du projet ne pouvait pas être intialement calé, ou par la suite ajusté au fur et à mesure de l'avancement de la procédure, afin de tenir cette consultation durant une période plus propice à la participation du public ? Et potentiellement en disposant par la même de l'ensemble de pièce du dossier afin de ne pas avoir à en découvrir de nouvelles au fur et à mesures de la consultation. De plus Bellova n'a toujours pas répondu à mes contributions "Distance transport routier" et "Question - Hypothèses d'évolution de la flotte aérienne".

N°393

Commentaires et questions sur les « objectifs partagés de décarbonation avec la communauté aéroportuaire »

Bonjour,
La présente contribution fait suite à la réponse apportée par Bellova à la contribution intitulée « Une définition du “champ de responsabilité” de Bellova qui mérite d'être précisée ».
En effet, Bellova y indique :
« Sur les émissions indirectes, Bellova poursuit sa démarche de facilitation pour optimiser les objectifs partagés de décarbonation avec la communauté aéroportuaire. Le SAF en est un exemple, je vous renvoie à notre illustration relative aux échanges avec la société ENERGO, qui démarrera en octobre 2026 les travaux de sa première unité de valorisation de biogaz en méthanol. »
Cette réponse appelle plusieurs remarques.
La première concerne la nature même de cette « démarche de facilitation ». La réponse de Bellova présente une démarche générale de décarbonation de la communauté aéroportuaire, mais sans préciser quelle contribution environnementale supplémentaire et effectivement imputable au projet de modernisation celle-ci permettrait d'apporter (à l'instar de ma contribution sur les capacités de production photovoltaïque).
Cette distinction est importante puisque, dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, Bellova présente plusieurs de ces actions comme des mesures de réduction des émissions de GES du projet. Ainsi, la page 37 du mémoire en réponse indique notamment « Des mesures de réductions des émissions de GES sont déjà prévues par Bellova sur l’aéroport. Ces mesures visent principalement les consommations énergétiques des bâtiments, des véhicules de l’aéroport et des avions ». Sont alors notamment citées :

- le raccordement des terminaux au réseau de chaleur urbain de Beauvais, annoncé comme permettant une réduction de 21 862 tCO_2eq cumulées sur 50 ans ;
- la production de plus de 23 000 MWh/an via 115 000 m^2 d'ombrières photovoltaïques, annoncée comme permettant 62 303 tCO_2eq évitées sur 50 ans ;
- le renouvellement des engins de piste et des navettes par des véhicules B100 ou électriques, annoncé comme permettant une réduction de 2 255 tCO_2eq cumulées sur 50 ans.

Soit (même en laissant de côté mes réserves sur l'attribution au projet de la totalité des capacités photovoltaïque, pour ces seules mesures quantifiées) 86 420 t éq CO_2 annoncées comme évitées sur 50 ans, correspondant à environ 0,3 % des émissions du total des émissions générées par le projet, quel que soit le scénario SAF.
Mais il serait toutefois nécessaire de distinguer encore davantage les émissions effectivement évitées par le projet des émissions évitées par des actions qui relèvent plus largement de la politique de décarbonation de la plateforme, qui existaient déjà, qui auraient été réalisées indépendamment du projet ou qui résultent d'obligations réglementaires.
Cette question est particulièrement importante au regard de la notion même de mesure ERC : si ces actions sont présentées comme permettant de réduire les incidences du projet, il convient de pouvoir déterminer ce qui relève réellement d'une mesure du projet et ce qui relève d'une politique générale de décarbonation de l'aéroport.
Quantification des mesures

Ce point a déjà été exposé dans une autre contribution concernant les capacités photovoltaïques, mais à la lecture des mesures présentées par Bellova, il se pose également pour le cas des véhicules fonctionnant au B100.
En effet, Bellova indique que « 100 % des autocars desservant la plateforme fonctionnent exclusivement au B100 » et annonce une réduction de 2 255 t éq CO_2 sur 50 ans. Or, cette mesure est déjà en application et la réduction d'émissions en résultant ne peut pas, en l'état, être considérée comme une réduction d'émissions générée en totalité par le projet de modernisation. Il conviendrait donc de préciser quelle modification apportée par le projet permettrait de générer effectivement cette réduction, par rapport à la situation de référence.
La même question se pose donc pour les ombrières photovoltaïques.
Selon les données déjà examinées dans une précédente contribution, le bénéfice net serait ainsi de 29 599 t éq CO_2 sur 50 ans, donc sensiblement inférieur à la valeur brute annoncée de 62 303 t éq CO_2.
Par ailleurs, le fait qu'une partie des surfaces d'ombrières soit susceptible de relever d'exigences réglementaires interroge également sur la possibilité de considérer l'intégralité de cette production comme une mesure ERC additionnelle du projet.
Mais même en retenant, par souci de prudence et dans une hypothèse favorable à Bellova, la valeur brute annoncée de 62 303 t éq CO_2, le poids de cette mesure demeure très limité à l'échelle des émissions totales du projet.
Le mémoire cite également le « Passage à un équipement 100 % LED des pistes et bâtiments » sans toutefois quantifier directement les émissions de GES évitées par cette mesure, mais il est néanmoins possible d'en apprécier approximativement l'ordre de grandeur à partir des éléments fournis par Bellova.
Le mémoire en réponse indique en effet que la consommation électrique du scénario sans projet engendrerait les émissions de 8 260 t éq CO_2 sur les 50 années de la période d'étude, sur la base notamment de la consommation énergétique de l'aéroport en 2024.
En retenant, à titre d'approximation et dans une approche favorable à la mesure, une réduction de 90 % de la consommation liée à l'éclairage lors du passage aux LED, cette mesure représenterait environ 7 434 t éq CO_2 évitées sur 50 ans (une LED consomme de l'ordre de 6 kWh contre 60 kWh pour une ampoule à incandescence).
Cette estimation reste évidemment approximative et devrait être confirmée ou infirmée par Bellova à partir des consommations et équipements réellement concernés.
En retenant néanmoins cette approximation, associée aux autres mesures précédemment citées et sans même prendre en compte la question de l'attribution soulevée, l'évitement représenterait alors :

- réseau de chaleur : 21 862 t éq CO_2 ;
- B100 : 2 255 t éq CO_2 ;
- photovoltaïque : 62 303 t éq CO_2 ;
- LED : environ 7 434 t éq CO_2.

Soit environ 93 854 t éq CO_2 sur 50 ans.
Rapporté aux émissions totales annoncées pour le projet, soit environ 41,76 millions de t éq CO_2 dans le scénario sans SAF et 26,86 millions de t éq CO_2 dans le scénario avec SAF, cela représente respectivement environ 0,22 % et 0,35 % des émissions totales engendrées par le projet.
Autrement dit, même en retenant les valeurs les plus favorables à Bellova et sans corriger les questions d'additionnalité évoquées ci-dessus, ces mesures ne représentent qu'une fraction extrêmement faible des émissions du projet.

Le SAF : le principal levier, mais une contribution quantitativement très limitée

Cette faiblesse est d'autant plus importante que Bellova présente elle-même le SAF comme l'un des principaux leviers de décarbonation des émissions liées à l'activité aérienne.

Le mémoire en réponse précise ainsi : « Les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport sont principalement liées au trafic aérien, qui représente environ 96 % des émissions totales. Le projet de modernisation s'accompagne d'une stratégie de décarbonation visant la neutralité carbone des activités au sol à l'horizon 2035. Celle-ci repose notamment sur l'installation de 115 000 m^2 d'ombrières photovoltaïques (production estimée à 23 000 MWh/an), l'électrification progressive des véhicules de piste, le raccordement au réseau de chaleur urbain et le recours croissant aux carburants d'aviation durables (SAF). »

Le SAF apparaît donc comme un levier essentiel dès lors que les émissions du trafic aérien représentent, selon Bellova, environ 96 % des émissions totales du projet. Or, concernant précisément ce levier, Bellova renvoie au projet ENERGO et indique que l'objectif serait de produire 2 000 tonnes de méthanol par an, dont 25 % destinées à la fabrication de SAF, correspondant donc à 500 tonnes de méthanol par an destinées à cette production.

Ainsi, en retenant un besoin de l'ordre de 2,5 à 3 tonnes de méthanol par tonne de SAF produite, les 500 tonnes de méthanol permettraient de produire de l'ordre de 200 tonnes de SAF par an.

Et sur la base des hypothèses de trafic et de consommation de carburant retenues dans le dossier, cela représenterait une contribution extrêmement faible aux besoins en carburant de l'aéroport.

Selon les calculs présentés dans la PJ de cette contribution, le trafic projeté d'environ 45 000 mouvements par an aboutit à un besoin moyen en carburéacteur de l'ordre de 213 938 t/an. Les 200 tonnes de SAF par an du projet ENERGO permettraient ainsi de couvrir, sur les 50 ans de la période d'étude, environ 0,33 % des besoins en carburéacteur. Même en focalisant sur les objectifs à court terme de ReFuelEU, cette production de 200 t/an ne représenterait que :

- 1,5 % des besoins en carburéacteur comprenant 6 % d'incorporation en SAF ;
- 0,5 % des besoins en carburéacteur comprenant 20 % d'incorporation en SAF ;
- 0,3 % des besoins en carburéacteur comprenant 34 % d'incorporation en SAF.

La contribution d'ENERGO permettrait donc de couvrir seulement une fraction très limitée des besoins correspondant aux objectifs européens d'incorporation :

- environ 6 jours d'activité au taux d'incorporation de 6 % retenu pour 2030 ;
- moins de 2 jours d'activité au taux de 20 % retenu pour 2035 ;
- moins d'une journée d'activité au taux de 34 % retenu pour 2040.

Autrement dit, même dans l'hypothèse où le projet ENERGO atteint effectivement son objectif de production et où la totalité du SAF produit est effectivement disponible pour l'aéroport, sa contribution quantitative aux besoins en carburant du projet resterait marginale.

Sur la base des facteurs d'émissions retenus dans les calculs précédents (la part de SAF permet de réduire les émissions de GES de 70 % par rapport à un carburéacteur fossile), cette production représenterait environ 21 220 t éq CO_2 évitées sur la période considérée de 50 ans.

Ajoutées aux autres mesures précédemment évoquées, les réductions atteindraient ainsi environ 115 974 t éq CO_2.

Même dans cette hypothèse favorable, cela représenterait seulement environ 0,28 % des émissions du scénario sans SAF et 0,43 % de celles du scénario avec SAF, si l'on rapporte cette valeur aux totaux bruts indiqués précédemment.

Il est bien entendu ici que le projet ENERGO n'a pas vocation à être la seule source d'approvisionnement de la plateforme en SAF, mais comme Bellova met spécifiquement en avant ce

projet dans son mémoire en réponse à l'Ae pour justifier de ses mesures ERC, il convient donc d'y porter une attention particulière, considérant également que l'aéroport sera l'un des débouchés privilégiés de la production de SAF de ce projet.

Une différence essentielle entre politique de décarbonation et mesure de réduction des incidences

Il existe donc une différence importante entre « Bellova mène une politique de décarbonation et facilite les actions de la communauté aéroportuaire » et « le projet de modernisation met en œuvre des mesures permettant de réduire les incidences supplémentaires qu'il génère ».

Ces deux propositions ne sont pas équivalentes.

- La première décrit une démarche générale de décarbonation, qui peut évidemment présenter un intérêt environnemental.
- La seconde suppose de pouvoir identifier les réductions réellement additionnelles et imputables au projet, par rapport au scénario sans projet.

Cette distinction est d'autant plus importante que les émissions associées au projet se comptent en dizaines de millions de tonnes éq de CO_2 sur la période d'étude.

Dans ces conditions, présenter des actions générales de décarbonation de la plateforme comme des mesures permettant de « réduire » les émissions du projet nécessite de démontrer précisément :

- leur additionnalité par rapport au scénario sans projet ;
- leur lien direct avec le projet de modernisation ;
- leur caractère non réglementaire allant au-delà des obligations réglementaires applicables, lorsqu'il est invoqué comme justification d'une mesure ERC ;
- leur date de mise en œuvre ;
- et surtout leur contribution quantitative réelle au bilan du projet.

Demande de clarification

Je demande donc à Bellova de préciser, pour l'ensemble des actions présentées comme participant à la réduction des émissions de GES du projet :

- quelles mesures relèvent d'une obligation réglementaire ;
- quelles mesures étaient déjà mises en œuvre avant le projet ;
- quelles mesures auraient été réalisées dans le scénario sans projet ;
- quelles mesures sont réellement additionnelles et imputables au projet de modernisation ;
- et quelle quantité d'émissions de GES est effectivement évitée par chacune de ces mesures, en comparaison avec le scénario sans projet.

Je rappelle également ici ma demande de préciser quelle part des réductions annoncées pour les ombrières photovoltaïques correspond réellement à des installations supplémentaires par rapport au scénario sans projet, et de présenter, pour cette mesure, un bilan tenant compte des émissions associées à la production et à la mise en œuvre des équipements. Et de même pour la mesure concernant le B100 des navettes.

Concernant le projet ENERGO, Bellova devrait également préciser :

- quelle quantité de SAF serait effectivement destinée à l'aéroport ;
- à quelle échéance cette quantité serait disponible ;
- quelle quantité de carburant aérien elle permettrait effectivement de substituer ;
- et quelle quantité d'émissions de GES serait effectivement évitée en conséquence.

Plus généralement, si Bellova entend qualifier ces actions de mesures de réduction des incidences du projet, il apparaît nécessaire qu'elle en démontre l'additionnalité et qu'elle en présente le poids réel au regard des émissions totales du projet.

À défaut, la référence à une « démarche de facilitation » et aux « objectifs partagés de décarbonation avec la communauté aéroportuaire » décrit certes une orientation générale, mais ne permet pas de démontrer que ces actions constituent des mesures ERC permettant de réduire significativement les incidences supplémentaires du projet de modernisation.
En l'état des éléments quantifiés dans le mémoire en réponse à l'Ae, et même en retenant les hypothèses les plus favorables à Bellova, les mesures identifiées apparaissent en effet très marginales au regard des émissions totales du projet, tandis que leur caractère additionnel n'est pas systématiquement démontré.
De plus, la question initialement posée sur le « champ de responsabilité » de Bellova reste également entière : si Bellova considère que les émissions indirectes liées au trafic aérien relèvent de son périmètre de responsabilité lorsqu'elle les intègre au bilan du projet, il est nécessaire qu'elle précise également dans quelle mesure les actions qu'elle met en avant pour les réduire constituent réellement des mesures du projet, et non simplement des actions générales de décarbonation de la communauté aéroportuaire.
(À noter qu'une contribution spécifique portant sur le projet ENERGO et la mise en perspective des ordres de grandeur entre les capacités futures de ce projet et de son porteur et les besoins en carburant de l'aéroport de Beauvais est en préparation).

N°392

Impact carbone des nouveaux bâtiments

Bonjour,
Selon la page 37 de pièce C1 le projet pévoit que "La surface totale des terminaux 1 et 2 ainsi réunis passera de 14 000 m^2 à 43 000 m^2" soit une augmentation de surface de 43 000 - 14 000 = 29 000 m^2, correspondant donc à la création de nouveaux bâtiments.
Les émissions de GES associé à la construction de ces nouveaux bâtiments sont intégrées dans l'évaluation des émissions de GES, et selon le tableau 6 présenté à la page 56 de la pièce C2, ces nouveaux bâtiments engendreront 5 721 t éq CO2, soit 5 721 / 29 000 = 197 kg éq CO2 / m^2.
Cette émission de GES rapporté au m^2 est intéressante car elle permet de situer le niveau d'émissions de ces bâtiments par rapport au seuil réglementaire de la RE2020, applicable depuis le 1er mai 2026 notamment aux aérogares (certes la méthodologie de calcul appliqué dans l'étude d'impact et celle applicable dans le cadre de la RE2020 ne sont pas les mêmes, mais puisque l'approche "dynamique simplifiée" de la RE2020 n'a pas été appliquée dans l'étude d'impact, cela permet de limiter les écarts entre ces deux méthodologies).
Ainsi, le Décret n° 2026-16 du 15 janvier 2026 relatif aux exigences de performance énergétique et environnementale des constructions de bâtiments d'activités tertiaires spécifiques et de bâtiments à usage industriel et artisanal en France métropolitaine (https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000053378848) fixe pour les périodes 2025 à 2027, 2028 à 2030 puis 2031 et au-delà les niveaux d'émissions maximales autorisées par m^2 d'aérogare construit : - 2025 - 2027 : 1 120 kg éq CO2 / m^2 - 2028-2030 : 950 kg éq CO2 / m^2 - 2031 et au-delà : 780 kg éq CO2 / m^2
Ainsi, la valeur calculée précédemment pour la construction de l'aérogare prévu dans le projet, pour rappel 197 kg éq CO2 / m^2, interroge. Elle est en effet environ 83% plus faibles que les émissions générées par les pratiques actuelles (seuil 2025-2027) et même déjà 75% plus faible que le seuil 2031. A la connaissance des difficultés actuelles rencontrées et explicitées par l'ensemble de la filière construction-bâtiment pour atteindre aujourd'hui les seuils 2031 pour les bâtiments d'habitations, de bureaux et d'enseignements pour lesquels la réglementation est déjà en place depuis 2022, il semble improbable qu'un aérogare, puisse t-il se prévaloir d'une certification BREEAM, soit déjà en mesure de se situer 75% en dessous du seuil réglementaire de 2031.
En terme d'émissions absolues, les émissions à la construction devraient alors être de l'ordre de : - 32 400 t éq CO2 selon le seuil 2025 - 27 550 t éq CO2 selon le seuil 2028 - 22 620 t éq CO2 selon le seuil 2031 Certe, cela ne remet de nouveau en rien l'ordre de grandeur des émissions de GES générées par les différents scénarii du projet, qui restent de loin driver par les émissions des avions, mais cela augmente d'un facteur 4 à 6 les émissions associées par la construction des bâtiments.
Par conséquent, comment Bellova justifie de cet écart ? De plus, depuis le début de la concertation, Bellova se prévaut de limiter les émissions de GES lié à la construction (par exemple, le CR de la réunion du 21 mai 2025 rapporte les propos suivants de Mme Nathalie Poncin "Ce dernier accueillera certaines fonctions tout en limitant la construction neuve ce qui permet d'économiser environ 30% sur le bilan carbone de la construction") il convient de demander à Bellova sur quelle base cette économie de 30% a été initialement évaluée, et comme elle est évalué à la lumière du résultats de 5 721 t éq CO2 présenté dans la pièce C2.

N°391

Analyse de sensibilité des trainées de condensation

Bonjour,
Suite à la question de Dominique Lazarski sur les trainées de condensation (appellées aussi ici "effets hors CO2"), Bellova justifie la non prise en compte de celles-ci dans le scénario central de l'étude d'impact par plusieurs argument : - "Les effets exacts des trainées de condensations sont à ce jour encore assez peu connus." - et car l'ADEME précise dans la Base Carbone que : “Les émissions liées aux trainées de condensation ne doivent pas être prises en compte dans le cadre de l’information GES des prestations de transport et ne sont pas obligatoires dans le cadre de l’article 75 pour la réalisation des bilans d’émissions de GES.”
Si ces arguments sont entendables, il convient ici d'en proposer une analyse.
Tout d'abord, la formulation avancée ici par Bellova indiquant que "Les effets exacts des trainées de condensations sont à ce jour encore assez peu connus" apparait comme une affirmation à fortement relativiser. En effet, dans sa réponse Bellova s'appuie principalement sur des publications issues des instances internes à son secteur d'activité (OACI, EASA) et ne fait pas mention de publications scientifiques pourtant reconnues.
Il est possible de faire ici référence notamment aux publications suivantes :
1. Lee & all. (2021) "The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018", qui présente les résultats suivants :
- en 2018, le forçage radiatif effectif (ERF) de l'aviation est estimé à +100,9 mW/m^2 ;
- le CO_2 représente 34,3 mW/m^2 ;
- les traînées et cirrus induits par les traînées constituent le premier contributeur positif, avec 57,4 mW/m^2 66% ;
- l'ensemble des effets non-CO_2 représentent même au total environ 66% du forçage net de l'aviation ;
- les auteurs concluent également que, selon leur méthode d'équivalence, l'aviation provoque actuellement un réchauffement environ trois fois supérieur à celui associé à ses seules émissions de CO2.
2. Teoh, R. et al. (2024) "Global aviation contrail climate effects from 2019 to 2021", qui présente les résultats suivants :
- environ 14% des vols de 2019 ont produit une traînée ayant un effet net de réchauffement ;
- mais seulement 2% de l'ensemble des vols ont produit 80% du forçage énergétique annuel des traînées ;
- le forçage radiatif net mondial des traînées en 2019 est estimé à 62,1 mW/m^2 (même ordre de grandeur que Lee & all.) ;
- et les auteurs soulignent que ce forçage est comparable à celui du CO_2 de l'aviation.
3. L'ADEME a publié en avril 2021 avec le CITEAP le rapport "État de l'art de la recherche scientifique sur l'impact climatique des traînées de condensation des avions" dans lequel elle conclue notamment que :
- "Dans les études plus anciennes [...] qui ne prenant en compte que l'impact des traînées persistantes, l'Index de Forçage Radiatif (RFI) est estimé entre 1,9 et 2,8, c'est-à-dire que les effets climatiques totaux étaient de 1,9 à 2,8 fois plus grands que les effets des seules émissions CO2. Les traînées persistantes contribuent seules, dans ce contexte, de 15 % à 41 % au Forçage Radiatif (RF) total de l'aviation. Lorsque les études plus récentes ajoutent les effets de cirrus de traînées, l'Index de

Forçage Radiatif augmente et il est estimé entre 3,8 et 4,3. Les nuages induits par l'aviation (traînées persistantes et cirrus de traînées) contribuent dans ce contexte, entre 71 % et 75 % au Forçage Radiatif total de l'aviation"
- "L'évolution des connaissances démontre une plus grande importance des effets des traînées de condensation sur le climat à mesure que les méthodologies s'améliorent. Il est ainsi recommandé de prendre en compte ce paramètre lors des évaluation de l'impact climatique global de l'aviation. Inclure uniquement les effets des émissions de CO2 pourrait conduire à de "fausse bonnes idées" car des actions de réduction de ces seules émissions pourrait entrainer une augmentation des effets des traînées de condensation."
- "Les facteurs d'équivalent CO2 constant sont imprécis, notamment car il existe de forte indépendances entre l'impact climatique et le lieu d'émissions, ainsi que l'altitude de vol et la distance de vol. Des facteurs multiplicateur dépendant à minima de la distance de vol (reflétant doc des altitudes de vol différentes) devraient être utilisés. Toutefois, à ce stade de connaissances scientifiques, il n'y a pas une méthodologie consolidée permettant d'appliquer de tels facteurs de façon généralisée. La présente étude recommande ainsi de maintenir l'équivalent CO2 constant dans la Base Carbone de l'ADEME, actuellement égal à 2."

Ainsi, à la lumière de ces éléments, s'il est vrai que "effets exacts des traînées" font encore à ce jour l'objet de discussion quand la meilleure méthodologie applicable pour leur prise en compte dans les bilan de GES, leurs "effets exacts" sur le climat sont en revanche largement documentés et leur importance à l'échelle du secteur aérien est désormais établie par une littérature scientifique abondante. Si leur quantification précise et, plus encore, leur attribution à un vol, une liaison ou une activité aéroportuaire donnée restent affectées d'incertitudes importantes, celles-ci ne remettent pas en cause l'existence ni le caractère potentiellement majeur de ces effets à l'échelle du transport aérien.

Ensuite, Bellova justifie également l'exclusion de la prise en compte des trainées de condensation dans son évaluation des émissions de GES et de l'étude socio-économique par le fait que l'ADEME précise dans la Base Carbone que “Les émissions liées aux trainées de condensation ne doivent pas être prises en compte dans le cadre de l’information GES des prestations de transport et ne sont pas obligatoires dans le cadre de l’article 75 pour la réalisation des bilans d’émissions de GES.”

Il est essentiel ici d'interpréter cette position de la l'ADEME avec grande prudence pour ne pas en tirer de conclusion trop hâtives : il s'agit bien ici d'un choix méthodologique traduisant l'incertitude documentée précédemment entre l'impact des effets hors CO2 à l'échelle du trafic aérien global et l'attribution de cet impact à un niveau inférieur d'activité (vols, aéroports, compagnies). Ce choix méthodologique de ne pas prendre en compte l'effet des trainées dans les facteurs d'émission de la base carbone de l'ADEME ne signifie pas que leur impact climatique est nul. C'est d'ailleurs ce que dit exactement l'Ae dans son avis sur l'étude d'impact concernant ce sujet "Leur absence du calcul ne signifie pas qu’ils sont nuls"

A l'exposition de ces éléments, l'affirmation de Bellova "Les effets exacts des trainées de condensations sont à ce jour encore assez peu connus." apparait donc difficilement recevable : l'existence, l'ordre de grandeur et les mécanismes physiques de ces effets sont aujourd'hui largement documentés et quantifiés à l'échelle globale Cependant, ces éléments mettent bien en avant les difficultés méthodologiques permettant de retranscrire cet impact global au niveau inférieur correspondant à celui des vols attachés à une activité aéroportuaire. En conséquence, le choix de Bellova de ne pas intégrer les effets des trainées de condensation dans son scénario central apparait recevable et justifier.

Toutefois, pourquoi Bellova n'a pas tenu d'analyse de sensibilité sur ce sujet ? En effet, l'absence d'analyse de sensibilité est d'autant plus surprenante que l'incertitude identifiée par Bellova n'est pas une incertitude portant sur l'existence de l'effet climatique, mais principalement sur les modalités de sa quantification et de son allocation aux différentes composantes du trafic aérien. Une analyse de sensibilité n'aurait donc pas eu pour objet de présenter comme certaine une valeur scientifiquement incertaine, mais précisément de mesurer l'influence de cette incertitude sur les résultats de l'étude, notamment l'évaluation des émissions de GES et l'étude socio-économique (pour laquelle Bellova a justement eu recours à des analyses de sensibilité, notamment concernant la trajectoire de déploiement des SAF). L'absence de facteur d'équivalence suffisamment robuste peut justifier de ne pas retenir les effets hors CO2 dans le scénario central ; elle ne constitue pas, en elle-même, une justification pour ne pas tester leur influence dans une analyse de sensibilité.
À titre exploratoire, une valorisation complémentaire des effets climatiques non-CO2 associés aux traînées de condensation a été réalisée. Contrairement aux émissions de CO2 fossile, dont le niveau diminue directement avec l'augmentation de la part de SAF, l'effet climatique des traînées dépend principalement des conditions de vol, des émissions de particules et des conditions atmosphériques rencontrées. Il ne peut donc pas être considéré, sans justification supplémentaire, comme diminuant dans les mêmes proportions que les émissions de CO2 fossile. Sous l'hypothèse simplificatrice d'un niveau d'externalité lié aux traînées constant entre les scénarios SAF et SAF/2, leur coût actualisé sur la période d'analyse est estimé à environ 3 000 M€. Cette hypothèse conduit à réduire très fortement la VAN-SE, autour de 1 420 M€ dans le scénario de déploiement des SAF conforme à ReFuelEU, et même à la ramener à environ 311 M€ dans le scénario de déploiement réduit. Soit des réduction de l'ordre de 70% et 90% par rapport aux résultats des scénarii Base et SAF/2 (respectivement 4 393,3 M€ et 3 284,2 M€) présentés dans l'analyse de sensibilité en page 297 de la pièce C2. En l'état de ces estimations, et si de telle valeur venait à se être confirmer par une analyse de sensibilité réalisé dans les règles par Bellova, ces résultats renforcerait la robustesse de l'étude et permettrait d'éclairer plus précisément l'importante variabilité auquel est exposée la valorisation actualisée nette quand au risques climatiques globaux
En définitive, deux questions distinctes se démarquent.
D'une part, la littérature scientifique ne permet certes pas encore de déterminer avec une précision suffisante un facteur d'équivalence universel permettant d'attribuer les effets des traînées de condensation à chaque vol, chaque liaison ou chaque activité aéroportuaire. Cette difficulté méthodologique est explicitement reconnue par l'ADEME et peut légitimement conduire à ne pas intégrer ces effets dans le scénario central de l'étude.
D'autre part, cette incertitude méthodologique ne saurait être assimilée à une incertitude portant sur l'existence ou l'importance de l'effet climatique. Les travaux scientifiques disponibles, notamment ceux de Lee et al. (2021) et de Teoh et al. (2024), ainsi que l'état de l'art publié par l'ADEME, montrent au contraire que les effets non-CO2 de l'aviation, et en particulier les traînées de condensation et les cirrus induits, constituent une composante importante du forçage climatique du secteur.
Dans ce contexte, le choix de ne pas intégrer ces effets dans le scénario central peut être compris comme un choix méthodologique "prudent" face aux incertitudes de quantification et d'allocation. En revanche, ces mêmes incertitudes ne semblent pas constituer une justification suffisante pour écarter toute analyse de sensibilité.
Une telle analyse n'aurait pas consisté à considérer comme certaine une valeur scientifiquement incertaine, mais à mesurer la sensibilité des résultats de l'étude à différentes hypothèses compatibles avec l'état des connaissances. Elle aurait notamment permis de déterminer dans quelle

mesure l'intégration, même sous forme d'une fourchette, des effets hors CO2 aurait modifié l'estimation des émissions climatiques associées au trafic étudié et, surtout, les conclusions de l'analyse socio-économique.
Cette question apparaît d'autant plus importante que l'Autorité environnementale avait explicitement demandé que les effets des traînées de condensation soient pris en compte.
L'exercice exploratoire présenté ci-dessus montre en effet que l'enjeu n'est pas marginal : sous l'hypothèse retenue, la prise en compte des effets des traînées réduirait la VAN-SE d'environ 3,0 Md€, faisant passer celle-ci de 4,39 Md€ à 1,42 Md€ dans le scénario SAF, et de 3,28 Md€ à seulement 0,31 Md€ dans le scénario SAF/2. Autrement dit, l'ordre de grandeur retenu dans cette illustration conduit à une diminution d'environ 68 % et 91 % respectivement de la VAN-SE. Ces résultats ne doivent évidemment pas être interprétés comme une quantification définitive du coût des traînées de condensation. Ils montrent en revanche que l'incertitude associée à ces effets est potentiellement suffisamment importante pour être susceptible de modifier substantiellement l'appréciation socio-économique du projet.
En l'absence d'une telle analyse dans l'étude d'impact, le lecteur ne dispose donc d'aucun élément permettant d'apprécier l'incidence potentielle de cette incertitude sur les conclusions de l'étude.
Fort de ce constat, je demande donc à Bellova d'intégrer dans l'étude d'impact une analyse de sensibilité portant sur les effets des traînées de condensation sur les scénarii "Base" et "SAF/2". De plus, un scénario "worst case" intégrant l'ensemble des sensibilité ayant un impact négatif sur la VAN-SE devrait être ajouter à l'étude. En effet, une analyse de sensibilité ne peut se limité à l'étude de l'influence d'un paramètre pris unitairement et de manière isolé, il convient également d'évaluer la sensibilité des résultats à l'influence de plusieurs paramètres pris simultanéments.

N°386

Approvisionnement pétrolier de l'Europe : une vulnérabilité du projet absente de l'analyse

Bonjour, Je souhaite revenir sur la question de la vulnérabilité du projet aux tensions futures sur l'approvisionnement pétrolier européen, question que j'ai déjà explicitement soulevée à plusieurs reprises dans mes prises de parole, ainsi que dans ma contribution à la concertation préalable de 2025. **Cette question n'est donc pas nouvelle pour Bellova.** Elle ne consistait pas à simplement affirmer qu'il n'y aurait « *plus de pétrole* » en 2035 comme avait pu le reformuler et le résumer M. Martin lors de la réunion de clôture de la concertation préalable du 3 juillet 2025, mais à poser une question beaucoup plus simple : **quelle conséquences les tensions croissantes sur l'approvisionnement pétrolier européen pourraient-elles avoir sur un projet aéroportuaire dont le modèle repose très majoritairement sur la poursuite et l'augmentation du trafic aérien (Et donc, sur l'approvisionnement pétrolier nécessaire à la production des carburéacteurs, puisqu'il est désormais reconnu par le secteur aéronautique lui-même que les SAF ne seront pas en quantités suffisantes) ?** Or, lors de la réunion de lancement du 26 juin, lorsque j'ai interrogé Bellova sur l'absence de prise en compte de cette problématique dans l'étude d'impact, notamment la partie relevant de la vulnérabilité, il m'a été répondu selon le compte rendu : **« *Nous n'avons pas eu d'information relatives aux éventuelles difficultés dans l'approvisionnement en pétrole dans les prochaine années* » Cette réponse appelle aujourd'hui une clarification de la part de Bellova**. Tout d'abord, si Bellova a en effet investigué cette question, il apparait ici comme une difficulté majeure du dossier que Bellova ne produise pas dans l'étude d'impact d'analyses permettant de démontrer cette affirmation. Ensuite, comme déjà indiqué précédemment, j'avais porté à la connaissance de Bellova cette question au cours de mes prises de parole lors des réunions publiques du 26 juin et 3 juillet 2025, et via ma contribution écrite réalisée dans le cadre de la concertation préalable. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet indique d'ailleurs explicitement que j'avais « *estimé que les carburants durables (SAF) ne représenteront qu'une solution très limitée et que la baisse attendue de la production mondiale de pétrole d'ici 2030-2035 rendrait le modèle low-cost intenable* ». J'ai même reporté cette question à la connaissance de Bellova à travers deux courriers transmis les 3 et 19 décembre 2025, courriers dans lesquels je contestais, dans la ligne de l'avis des garants de la CNDP d'octobre 2025, la légitimité du Dossier des Enseignements et des Engagements publié par Bellova fin septembre 2025, considérant que ce dossier présentait une vision largement favorable du projet, ne reprenant pas fidèlement et ne laissant pas transparaitre la réalité des échanges et positions exprimées au cours de la concertation.
https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-10/Avis%20des%20garants%20sur%20la%20re%CC%81ponse%20de%20Bellova.pdf
https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/evenements/reunion-publique-savignies/20250725_125557-250703crreunionpubliquesavignies.pdf
https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/contributions/un-projet-fallacieux-sur-lenjeu-climat-et-qui-va-rapidement-se-heurter-aux-enjeux-energetique/20250712_205238-2025-07-12-bva-contribution-ftupdf.pdf
Il est donc difficile de comprendre ce que Bellova entend par l'absence « d'informations » sur ce sujet : **le risque avait été explicitement porté à sa connaissance, à plusieurs reprises, dès la concertation préalable de 2025, au moyen d'une contribution écrite et étayée et de prise de parole publique, dont au moins une a fait l'objet d'une réponse orale de la part de Bellova. Il**

appartenait donc désormais à Bellova, dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact et de l'analyse de vulnérabilité, d'en apprécier la pertinence et, le cas échéant, de démontrer pourquoi ce risque ne devait pas être retenu. Et depuis la concertation de l'an passé, de nouveaux travaux tendent en outre à infirmer la réponse faite par Bellova lors de la réunion de lancement, selon laquelle elle ne disposait pas d'informations relatives aux éventuelles difficultés d'approvisionnement en pétrole dans les prochaines années. En effet, face à la faible quantité de publications disponibles sur le sujet, ma contribution s'appuyait notamment sur le rapport du Shift Project de mai 2021 consacré à l'approvisionnement pétrolier futur de l'Union européenne, dont l'objectif était précisément de caractériser les risques pesant sur l'approvisionnement futur en pétrole brut de l'UE-27 et de la France. **Ce rapport concluait notamment que la décennie 2030 verrait un déclin marqué de la production des principaux pays fournisseurs de l'Union Européenne et que cette évolution était susceptible de réduire la part de l'UE sur le marché mondial et d'engendrer des contraintes d'approvisionnement.**
https://theshiftproject.org/publications/petrole-risques-approvisionnements-europe/
Or, depuis, cette analyse a en outre été complétée par des travaux plus récents de l'Agence Internationale de l'Energie, entité mondialement reconnue pour ses publications et rapports sur les enjeux énergétiques. **Ces travaux soulignent notamment que les taux de déclin naturels significatifs des champs pétroliers actuellement en production nécessitent des investissements continus pour maintenir les capacités de production, engendrant la vulnérabilité accrue des régions fortement importatrices telles que l'Union Européenne.** Et en l'état des ressources connues (qui couvre déjà la quasi-totalité du globe), la mise en exploitation des champs pétroliers encore non exploités nécessiterait des investissements importants (car ces champs sont petits ou complexes à exploiter) et ne permettrait de toute façon pas à elle seule de compenser le déclin naturel significatif identifié précédemment. https://iea.blob.core.windows.net/assets/9ea2076e-5a0d-4a0d-9767-a1eec20aff23/TheImplicationsofOilandGasFieldDeclineRates.pdf

Il ne s'agit donc pas d'exiger de Bellova qu'elle prévoie avec certitude l'évolution future du marché pétrolier, mais de comprendre pourquoi un risque susceptible d'affecter directement un intrant essentiel au fonctionnement de l'activité aérienne n'a pas fait l'objet d'une analyse prospective comparable à celle appliquée aux autres facteurs susceptibles d'affecter le fonctionnement futur du projet, alors même que ce risque avait été porté à sa connaissance. Cette question me paraît d'ailleurs particulièrement importante au regard du contenu même du dossier.
L'étude de vulnérabilité du projet indique qu'elle se doit de contribuer à la complétude de l'étude d'impact et qu'elle vise notamment à permettre d'identifier les effets susceptibles d'affecter le fonctionnement du projet. Et cette étude de vulnérabilité analyse de manière détaillée de nombreux facteurs susceptibles d'affecter l'exploitation future de l'aéroport et raisonne à différents horizons temporels, jusqu'en 2050 et 2100.
Il paraît donc difficile de comprendre pourquoi un risque de contrainte progressive sur la disponibilité et le prix des carburants nécessaires à l'activité aérienne n'aurait fait l'objet d'aucune analyse prospective dans le cadre de l'appréciation de la vulnérabilité du projet, alors même que celle-ci raisonne à plusieurs horizons temporels et cherche à identifier les facteurs susceptibles d'affecter son fonctionnement futur.
La question est d'autant plus importante que Bellova retient elle-même dans ses hypothèses un niveau constant de l'activité aérienne sur plusieurs décennies, qu'elle reconnaît que les émissions

des avions constituent l'essentiel des émissions du projet, et que la capacité d'usage des SAF est fortement remis en cause directement pas des acteurs du secteur du transport aérien lui même.
Plusieurs interrogations essentielles restent ainsi sans réponse :

- que se passe-t-il si l'approvisionnement pétrolier européen devient progressivement plus contraint au cours des années 2030-2040 ?
- quelle quantité de carburant fossile serait alors effectivement disponible pour le transport aérien, compte tenu des autres usages prioritaires de cette ressource ?
- quel serait l'impact d'une augmentation durable et importante du prix du carburant sur la demande de transport aérien et, par conséquent, sur les hypothèses de trafic retenues pour le projet ? (Cette question paraît d'autant plus importante que les hypothèses de trafic constituent elles-mêmes la donnée structurante du projet de modernisation et conditionnent une part importante des incidences environnementales, des besoins d'infrastructures et de l'équilibre économique du projet)
- dans quelle mesure le développement du SAF permettrait-il réellement de compenser cette contrainte, compte tenu des limites d'approvisionnement de cette ressource et des besoins des autres secteurs ?
- quelles conséquences ces différents scénarios auraient-ils sur la viabilité économique du projet de modernisation ?

Cette dernière question me paraît particulièrement importante.
Un projet d'infrastructure aéroportuaire est conçu pour plusieurs décennies. Il ne suffit donc pas de démontrer que les hypothèses de trafic sont réalisables dans les conditions actuelles : il convient également d'apprécier leur robustesse face aux évolutions susceptibles d'affecter les conditions physiques et économiques nécessaires à leur réalisation.
A la lumière de ces éléments, je demande donc à Bellova de préciser :

- pourquoi le risque de tensions futures sur l'approvisionnement pétrolier européen, pourtant explicitement porté à sa connaissance dès 2025, n'a pas été intégré à l'analyse de vulnérabilité du projet ;
- si une analyse de sensibilité du projet à différents scénarios de disponibilité et de prix du pétrole a été réalisée ;
- dans l'affirmative, de présenter les hypothèses, résultats et conséquences de cette analyse sur les trajectoires de trafic retenues ;
- dans la négative, d'indiquer sur quel fondement Bellova considère que ce facteur peut être écarté de l'analyse de vulnérabilité et de l'appréciation de la viabilité à long terme du projet.

De plus, puisque cette question avait été explicitement soulevée dès la concertation préalable et avait fait l'objet d'une contribution écrite argumentée, puis de plusieurs prises de parole et relances ultérieures, elle ne constitue donc ni une question nouvelle ni une hypothèse apparue après l'élaboration du dossier.
Dans ces conditions, il apparaît nécessaire que Bellova précise pourquoi ce risque n'a pas été intégré au Dossier des Enseignements et des Engagements, puis à l'analyse de vulnérabilité, alors même qu'il est susceptible d'affecter à la fois la disponibilité et le coût d'un intrant indispensable à l'activité aérienne, les hypothèses de trafic retenues et, in fine, la viabilité économique du projet.
Enfin, tout cela soulève de nouveau la question de la cohérence du « *champ de responsabilité* » de Bellova. Lorsque cela conduit à intégrer les émissions des avions, Bellova indique que l'étude prend en compte les contributeurs au-delà des effets directs du concessionnaire. Lorsqu'il s'agit, en

revanche, d'un risque susceptible d'affecter la disponibilité ou le prix du carburant nécessaire à ces mêmes avions, ce facteur n'est pas analysé dans la vulnérabilité du projet.
Il serait donc utile que Bellova précise selon quel critère elle distingue les facteurs externes qu'elle considère comme pertinents pour l'analyse de ceux qu'elle écarte, et qu'elle justifie ce critère au regard des caractéristiques propres au projet.

N°382

Mesure R22z « Réduction des émissions de GES » - Contractualisation des SAF

Bonjour, Je souhaite apporter une précision concernant la mesure R22z « Réduction des émissions de GES » présentée en page 359 de la pièce C1. La description de la mesure relative au SAF indique : « *Contractualisation de l'usage de carburants d'aviation durables (SAF, e-fuel) pour au moins 20 % des besoins à l'horizon 2035* ». Cette formulation appelle plusieurs précisions. En effet, sauf erreur de ma part, le règlement européen ReFuelEU Aviation prévoit précisément une part minimale de SAF de 20% à compter de 2035, après des taux progressifs de 2025 à 2030. Le règlement prévoit ensuite une augmentation progressive de cette part au-delà de 2035.
Dès lors, il serait utile que Bellova précise quelle est la part réellement additionnelle de cette mesure par rapport au simple respect de la réglementation applicable. Cette mesure ne relève donc en rien du projet, elle est également applicable dans le cas ou le projet ne se réalise pas.
De plus, si l'engagement consiste à contractualiser l'utilisation d'au moins 20% de SAF en 2035, alors que ce taux correspond précisément au minimum réglementaire applicable à cette échéance, il ne semble pas, en l'état, possible d'identifier quelle réduction d'émissions supplémentaire est attribuable à la mesure elle-même, par rapport à une situation dans laquelle l'aéroport et les opérateurs respecteraient simplement leurs obligations réglementaires.
Cette question est d'autant plus importante que la mesure est présentée dans le dossier comme une mesure de réduction des émissions de GES. Il serait donc utile que Bellova précise si les réductions d'émissions associées à cette mesure sont calculées par rapport à un scénario sans réglementation ReFuelEU, ou par rapport à un scénario intégrant déjà les obligations réglementaires applicables au trafic aérien.
Il serait également utile de préciser pourquoi la mesure est formulée uniquement à l'horizon 2035, alors que le règlement prévoit une augmentation progressive des taux d'incorporation de SAF au-delà de cette échéance ou pourquoi cette mesure n'a pas été aligné avec les objectifs de Ryanair et Wizz, visant des taux d'incorporation de 12,5% et 10% en 2030, au delà donc des 6% réglementaire.
Quelle trajectoire d'incorporation du SAF Bellova retient-elle donc après 2035 dans le cadre du projet, notamment pour les horizons 2040, 2045 et 2050, et quelles hypothèses ont été utilisées pour déterminer cette trajectoire ?
Par ailleurs, le fait que Bellova retienne explicitement un objectif d'au moins 20% à l'horizon 2035 appelle une autre précision. En faisant de cette contractualisation une mesure du projet, Bellova semble considérer que cet objectif est techniquement, opérationnellement et contractuellement atteignable à cette échéance. Il serait donc utile de préciser sur quelles données et analyses repose cette hypothèse de faisabilité.
Une analyse a-t-elle été réalisée afin de vérifier la disponibilité des volumes de SAF nécessaires, les capacités d'approvisionnement de la plateforme, les conditions contractuelles permettant d'atteindre ce taux et, plus généralement, la faisabilité de l'objectif retenu à l'horizon 2035 ? Si oui, pourquoi cette analyse, qui paraît structurante pour apprécier la crédibilité de la trajectoire de décarbonation retenue dans l'étude d'impact, n'est-elle pas versée au dossier ?
Enfin, si Bellova considère que la disponibilité et la contractualisation de 20% SAF constituent une mesure relevant du projet (en plus d'être un minimum réglementaire), il paraît nécessaire de connaître les hypothèses permettant d'établir que cette mesure pourra effectivement être mise

en œuvre. À défaut, la réduction d'émissions associée au SAF repose elle-même sur une hypothèse de faisabilité qui devrait être explicitée et justifiée.

Cette question me paraît particulièrement importante pour l'évaluation des émissions de GES du projet, puisque les émissions du trafic aérien représentent, selon la pièce C1, 96% des émissions totales du projet.

De plus cette mesure appelle également une clarification au regard du « champ de responsabilité » de Bellova évoqué dans des contributions précédentes.

Le respect des obligations minimales de fourniture de SAF relève en premier lieu des fournisseurs de carburant, tandis que le règlement impose à l'entité gestionnaire de l'aéroport des obligations distinctes, notamment en matière de facilitation de l'accès au SAF. Or Bellova choisit ici de faire de la « *contractualisation de l'usage* » du SAF une mesure du projet, alors même que cette utilisation dépend d'acteurs et de décisions qui ne relèvent pas de son contrôle direct.

Il serait donc utile que Bellova précise selon quel critère elle considère, dans ce cas, que cette composante extérieure relève de son champ de responsabilité et peut constituer une mesure du projet, alors que les émissions des avions en vol, qui dépendent notamment du carburant effectivement utilisé, seraient quant à elles considérées comme sortant de ce même champ.

N°379

Erratum [Une définition du « champ de responsabilité » de Bellova qui mérite d'être précisée – Suite]

Bonjour,
À la relecture de la pièce C1, notamment du § 7.1.1 en page 359, j'ai omis de relever un élément qui me paraît pourtant particulièrement important au regard de ma contribution précédente.
Bellova indique explicitement, à propos de l'augmentation du trafic aérien et de ses conséquences sur les émissions de GES : « ***Le trafic aérien en phase exploitation est la principale source d'émissions de GES du projet avec 96 % des émissions totales. […] L'impact de l'augmentation du trafic aérien de l'Aéroport Paris-Beauvais […] est évalué comme étant fort, direct, permanent et sur le long terme.*** »
Cette formulation appelle une précision supplémentaire concernant la distinction opérée par Bellova entre le champ des incidences du projet et son champ de responsabilité directe.
En effet, comme vu précédemment, Bellova indique par ailleurs que les effets des avions en vol sortiraient de son « champ de responsabilité directe » et du « cadre de la demande d'autorisation environnementale ».
Or, dans la pièce C1, Bellova ne se contente manifestement pas de mentionner les émissions des avions comme un élément extérieur au projet : **elle identifie l'augmentation du trafic aérien comme la principale source d'émissions de GES du projet, représentant 96% des émissions totales, et qualifie explicitement son impact de « *fort, direct, permanent et sur le long terme* »**.
Il apparaît donc nécessaire de comprendre comment ces deux affirmations s'articulent : **comment une incidence que Bellova qualifie elle-même de « directe », et qui constitue de très loin la principale incidence du projet en matière d'émissions de GES, peut-elle simultanément être considérée comme sortant de son « *champ de responsabilité directe* » et du « *cadre de la demande d'autorisation environnementale* » ?**
Je précise qu'il ne s'agit pas ici de contester la qualification retenue dans l'étude d'impact, mais au contraire de demander à Bellova de l'expliciter : si l'impact est bien considéré comme « direct » dans l'étude d'impact, il serait utile de préciser en quoi le caractère direct de cette incidence au regard du projet se distingue du caractère « *direct* » de la responsabilité de l'exploitant.
Cette précision me paraît d'autant plus nécessaire que la réponse apportée à ma contribution précédente affirme que l'étude d'impact intègre bien les émissions directes et indirectes, sans répondre à la question portant sur le lien entre cette qualification des incidences et le « champ de responsabilité directe » invoqué par Bellova.
Cet élément, que je n'avais pas relevé dans ma contribution précédente, renforce donc l'interrogation que je maintiens sur la définition et les limites exactes du « *champ de responsabilité* » de Bellova.

N°376

Objectif SAF de Ryanair et viabilité du projet

Bonjour, Je viens de tomber sur cette déclaration de **Michael O'Leary, PDG de Ryanair** datant de **mars 2025** : "***Il est désormais évident que l'offre de SAF ne sera pas au rendez-vous pour atteindre les objectifs de 6% d'ici 2030***".
Je me permets de rappeler la date de cette déclaration : **MARS 2020**
https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/carburants-non-fossiles-doutes-de-compagnies-aeriennes-sur-les-objectifs-europeens_184848
Deux questions pour Bellova :
1. Puisque Bellova connait les objectifs de décarbonation de Ryanair d'ici 2030 en accord avec les exigences de la certification ACA 4, quelle est la position de Bellova quand au fait que le PDG de Ryanair reconnait que l'atteinte du niveau d'incorportation en SAF de 6% fixé par ReFuel UE est inatteignable, mais que la compagnie conserve tout de même un objectifs de décarbonation pour 2030 dont 50% de cet objectif repose sur un taux d'incorporation de 12,5% ?
2. Puisque le objectif de décarbonation 2030 de Ryanair ne pourra pas être atteint, la compagnie s'expose donc clairement à un double risque financier et un risque physique :
- risque 1 : la nécessité d'achat supplémentaire de quota carbone (quota carbone dont le montant devrait substantiellement augmentée puisque toutes les compagnies aériennes européenne qui se sont fixées des objectifs de décarbonation d'au moins 10% d'incorporation n'atteindront pas ce seuil, et toutes devront alors recourir à l'achat de quota carbone)
- risque 2 : l'exposition à des pénalités si la compagnie n'a pas pu acheter suffisamment de quota pour couvrir l'ensemble de ces émissions. Pour ces deux risques, à la lumière du modèle économique d'une compagnie aérienne low-cost dont le principe est d'optimiser les coûts fixes au maximum, la seule possibilité qui apparait est donc d'augmenter le tarif de ces billets.
- risque 3 : la nécessité pour la compagnie de réduire son activité, afin de faire correspondre ces émissions de GES avec les quotas carbone que la compagnie aura pu se procurer. Ces risques sont donc susceptibles d'exposer les compagnies à une augmentation de leurs coûts de conformité carbone, pouvant se traduire, selon les arbitrages opérés par les compagnies, par une modification de l'offre ou une réduction de certaines capacités, ou par une hausse des tarifs.
Par conséquent, et puisque la déclaration de Michael O'Leary a été faite **avant même le lancement de la concertation de 2025**, il apparait alors étonnant que ces risques ne sont pas discutés et analysés dans l'étude d'impact. Par exemple, pourquoi l'ensemble des scénarii de l'analyse de la sensibilité de la VAN-SE considèrent un trafic aérien constant d'environ 45 000 mvts entre 2030 et 2080 ? Comment, face à ce constat, Bellova justifie de ne pas avoir réaliser d'analyse de sensibilité dans laquelle le trafic aérien pourrait être contrait à la baisse, en lien avec les enjeux climatique et énergétique, durant au moins une certaine période afin d'en évaluer les conséquences sur la viabilité économique du projet ? Enfin, avant toute réponse, il paraît important d'indiquer ici à Bellova qu'avant de qualifier ces questions comme ne relevant pas de son périmètre de responsabilité et, par conséquent, de les exclure du champ de l'étude, il convient de rappeler qu'elles portent précisément sur des facteurs susceptibles de remettre en cause la viabilité même du trafic retenu dans les différents scénarios. À ce titre, elles relèvent directement de l'analyse de la viabilité économique du projet : si les contraintes climatiques, énergétiques ou réglementaires sont susceptibles de modifier durablement le niveau de trafic, elles sont nécessairement susceptibles de modifier les résultats de

l'analyse socio-économique et, in fine, la viabilité du projet. Ne pas analyser ces facteurs, ou les exclure a priori du champ de l'étude au motif qu'ils ne relèveraient pas directement de la responsabilité de Bellova, ne constitue donc pas seulement un choix de périmètre : cela pose une véritable question de rigueur méthodologique, dès lors qu'ils sont susceptibles d'affecter directement les hypothèses structurantes du projet. C'est, par exemple, précisément l'objet d'une analyse de sensibilité : apprécier dans quelle mesure les résultats du bilan varient lorsque les principales hypothèses susceptibles de les déterminer évoluent, qu'il s'agisse de facteurs endogènes au projet ou de facteurs exogènes susceptibles d'affecter son environnement économique, énergétique ou réglementaire. Or, à l'exception du scénario SAF/2, l'analyse présentée ne semble pas tester la sensibilité de la VAN-SE à l'évolution de plusieurs facteurs endogènes pourtant susceptibles de conditionner directement la viabilité du trafic retenu. Dans ces conditions, il paraît difficile de considérer comme suffisamment robuste un bilan reposant notamment sur l'hypothèse d'un trafic constant d'environ 45 000 mouvements annuels entre 2030 et 2080, sans analyse de sensibilité permettant d'apprécier les conséquences d'une baisse durable du trafic liée, par exemple, aux contraintes croissantes de décarbonation du transport aérien.

N°371

Facteur d'émissions carbone + Distance des vols - Suitex2

Bonjour, Je remercie Bellova pour sa réponse à ma contribution. Toutefois, cette réponse ne répond (de nouveau) pas aux questions posées, ni aux demandes de précisions méthodologiques formulées dans ma contribution et reprises de manière explicite par le commissaire enquêteur.
Ma contribution ne demandait pas simplement si les hypothèses de trafic retenues étaient, de manière générale, « *réalistes et cohérentes* ». Elle demandait précisément comment ces hypothèses avaient été construites et justifiées, notamment concernant les distances parcourues et le calcul des émissions de GES des aéronefs.
Le commissaire enquêteur a d'ailleurs parfaitement résumé ces demandes en indiquant que je sollicitais de l'exploitant des précisions sur « *les utilisations de ces données dans les études et la méthodologie utilisée pour le calcul des moyennes* ».
Or la réponse de Bellova se limite à affirmer que « *Le trafic de l'Aéroport de Paris-Beauvais est considéré comme suffisamment mature pour que les hypothèses de trafic prises en compte et déjà explicitées soient considérées comme réalistes et cohérentes*. »
De nouveau, cette affirmation ne permet pas de répondre aux questions posées.
Elle ne précise notamment pas :

- quelle distance moyenne a été retenue ;
- comment cette distance moyenne a été calculée ;
- quelles distances entre aéroports ont été utilisées ;
- comment ces distances ont été pondérées pour obtenir une moyenne représentative du trafic ;
- quelles données de consommation des aéronefs ont été retenues ;
- quelle méthodologie a été utilisée pour convertir ces données en émissions de GES ;
- ni comment les hypothèses retenues ont été confrontées aux données historiques disponibles et aux évolutions annoncées par les compagnies fréquentant la plateforme,
- ni, enfin, pourquoi ces informations méthodologiques n'ont toujours pas été intégrées de manière explicite dans l'étude d'impact.

Affirmer qu'une hypothèse est « *réaliste et cohérente* » ne constitue pas une démonstration de la manière dont cette hypothèse a été établie.
Cette distinction me paraît d'autant plus importante que les émissions du trafic aérien représentent la très grande majorité des émissions de GES associées au projet. La robustesse des hypothèses utilisées pour les calculer constitue donc un élément déterminant de l'évaluation environnementale.
Je ne demande pas à Bellova de prévoir avec certitude l'évolution future du trafic aérien. Je demande simplement que les hypothèses retenues dans le dossier soient explicitées, justifiées et vérifiables par le public, en particulier lorsqu'elles déterminent une part aussi importante du bilan environnemental.
Je réitère donc les demandes formulées dans ma contribution initiale : que soient présentées la méthodologie de calcul des émissions des aéronefs, les principales données utilisées et la justification des distances moyennes retenues dans les différents scénarios.
À ce stade, et comme pour certaines réponses précédentes, la réponse apportée par Bellova porte donc sur la plausibilité générale de l'hypothèse, mais ne répond pas à la demande portant sur sa construction, sa justification et sa méthode de calcul.
Je maintiens en conséquence les interrogations soulevées dans ma contribution initiale.

N°370

Objectifs de décarbonation des compagnies Ryanair et Wizz Air + questions SAF - Suite

Bonjour,
Je remercie Bellova pour sa réponse à ma contribution.
Cette réponse appelle toutefois une remarque importante, car elle ne répond pas réellement aux interrogations soulevées.
En effet, Bellova indique que « *le DDAE déposé et le mémoire en réponse à l'IGEDD constituent une démonstration suffisamment robuste* » et que « *l'évaluation de ce projet très complexe prend bien en considération les incertitudes [...] et les différents contributeurs au-delà des seuls effets directs du concessionnaire* ».
Je ne remettais pourtant pas en cause, de manière générale, le fait que le DDAE comporte une évaluation des émissions de GES ou qu'il prenne en compte des émissions indirectes. **Je questionnais précisément la robustesse des hypothèses déterminantes sur lesquelles cette évaluation repose.**

1. **Affirmer que les incertitudes sont prises en compte ne permet pas de répondre à la question**

Ma contribution identifiait plusieurs incertitudes susceptibles d'affecter directement la trajectoire de décarbonation retenue dans le dossier :

- disponibilité et coût futurs des SAF
- capacité des compagnies à atteindre leurs propres objectifs d'incorporation
- renouvellement des flottes
- évolution des coûts liés au carbone
- mise en œuvre du Single European Sky, etc.

Bellova affirme que ces incertitudes sont prises en considération, mais ne précise ni lesquelles, ni selon quelle méthode, ni avec quelles hypothèses, ni avec quelles conséquences sur les résultats.
Il ne s'agit donc pas de demander à Bellova de garantir l'avenir. Il s'agit de demander de montrer comment les incertitudes identifiées ont été intégrées dans l'analyse.
Par exemple, lorsqu'une trajectoire de réduction des émissions repose sur une hypothèse d'augmentation importante de l'utilisation des SAF, l'existence d'une incertitude sur leur disponibilité et leur coût devrait pouvoir être traduite dans l'étude par des hypothèses ou scénarios permettant d'en mesurer les conséquences.
Or la réponse de Bellova n'en fournit aucun. Il ne s'agit pas ici d'une opinion, il s'agit d'un constat factuel ressortant de la lecture de l'étude d'impact.

2. **Le problème est d'autant plus important que ces hypothèses interroge la soutenabilité de la trajectoire et de la viabilité du projet**

Le dossier retient une augmentation du trafic jusqu'à 45 000 mouvements annuels, alors que le trafic aérien constitue de très loin la principale source d'émissions du projet : le dossier indique lui-même que le trafic aérien représente 96% à 97% des émissions totales et que, même avec prise en compte du SAF, le projet génère plusieurs millions de tonnes de GES supplémentaires par rapport à la situation sans projet.

La question posée n'est donc pas accessoire.
Si le maintien de cette trajectoire de trafic repose en partie sur une trajectoire de décarbonation elle-même dépendante de facteurs extérieurs au projet, il est nécessaire d'en apprécier la robustesse et les conséquences en cas de non-réalisation des hypothèses retenues.
C'est précisément ce que Bellova ne documente pas dans sa réponse.

3. **« *Au-delà des seuls effets directs du concessionnaire* » ne répond pas davantage à la question du champ de responsabilité**

Bellova indique également que l'étude prend en compte « *les différents contributeurs au-delà des seuls effets directs du concessionnaire* ».
Cette formulation est importante, mais elle ne répond pas à la question que je soulevais. Je ne demandais pas si les émissions des compagnies aériennes étaient comptabilisées : elles le sont bien dans le bilan GES du projet.
Je demandais comment Bellova évalue les risques affectant ces émissions lorsque leur réduction dépend de décisions et de capacités qui échappent en partie au concessionnaire, notamment celles des compagnies aériennes, qui d'ailleurs reconnaissent elles-même explicitement ces risques dans leur rapports annuels.
Cette distinction est essentielle : prendre en compte une émission dans un bilan n'est pas la même chose qu'évaluer la robustesse des hypothèses permettant d'en prévoir l'évolution.

4. **Je demande donc simplement à Bellova de démontrer ce qu'elle affirme**

La réponse de Bellova permet finalement de reformuler très simplement la question initiale.
Bellova affirme que les incertitudes sont bien prises en compte et que la démonstration est suffisamment robuste. Je lui demande donc de préciser :

- où, dans le DDAE ou le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae, ces différentes incertitudes sont analysées ;
- quelles hypothèses ou scénarios alternatifs ont été retenus pour tester leur impact ;
- quelles conséquences sur les émissions de GES et sur la trajectoire de trafic ont été identifiées en cas de non-réalisation de ces hypothèses ;
- et, plus particulièrement, comment la robustesse de la trajectoire de décarbonation permettant de soutenir 45 000 mouvements annuels a été démontrée.

De nouveau, et à l'image d'autres réponses formulées par Bellova à certaines de mes contributions, la réponse **« *l'évaluation [...] prend bien en considération les incertitudes* » reste une affirmation générale sur la qualité de l'étude, et non une démonstration permettant au public de vérifier la manière dont ces incertitudes ont effectivement été prises en compte.**
En l'état de cette réponse de Bellova, je maintiens donc l'ensemble des interrogations formulées dans ma contribution initiale.

N°369

Mesure ERC de production photovoltaïque supplémentaire - Suite

Bonjour,
Je fais suite à ma contribution « Mesure ERC de production photovoltaïque supplémentaire » et à la réponse apportée par Bellova, que je remercie pour ces précisions.
Cette réponse appelle toutefois plusieurs remarques et questions complémentaires, qui constituent pour certaines une reformulation de ma contribution initiale afin de permettre à Bellova de répondre plus directement aux points soulevés.

1. **Des précisions qui ne répondent pas à la question initiale**

Bellova indique que les ombrières sont prévues au titre de plusieurs réglementations, notamment la loi APER, la loi Climat et Résilience et le décret tertiaire, et renvoie à la pièce PC47.
Je ne conteste évidemment pas que ces réglementations puissent conduire à l'installation d'ombrières photovoltaïques sur certaines surfaces. Ma question est différente : **quelle part de la production photovoltaïque présentée comme un bénéfice environnemental du projet est réellement imputable à l'agrandissement de l'aéroport ?**
La réponse de Bellova confirme d'ailleurs que les installations concernent à la fois :

- des infrastructures existantes ;
- des infrastructures créées ou réaménagées dans le cadre du projet.

Cela confirme donc la nécessité de distinguer ce qui relève réellement de l'agrandissement de ce qui aurait vocation à être réalisé indépendamment de celui-ci.
Le dossier indique lui-même qu'environ 40% de la capacité photovoltaïque prévue dans la situation avec projet serait également présente dans la situation sans projet. La production photovoltaïque ne peut donc pas être considérée dans son intégralité comme un bénéfice créé par l'agrandissement.
Sur ce point essentiel, la réponse de Bellova n'apporte aucun élément nouveau.

2. **Une obligation réglementaire ne peut pas être assimilée automatiquement à une contrepartie du projet**

Bellova indique également que la mise en place des ombières photovoltaïque répond à plusieurs obligations réglementaires.
Tout d'abord, cela ne permet toujours pas de déterminer quelle part de cette production constitue réellement un bénéfice environnemental additionnel imputable au projet.
Et ensuite, dès lors qu'une partie des installations aurait été réalisée indépendamment du projet afin de satisfaire aux obligations réglementaires, cette production relève du scénario de référence et ne peut pas, sans justification complémentaire, être portée au crédit du projet au titre de ses mesures ERC.
La question est donc simplement la suivante : **quelle est la production photovoltaïque réellement supplémentaire apportée par le projet par rapport à la situation sans projet, après prise en compte des installations qui auraient de toute façon été réalisées au titre de la réglementation ?**
Le dossier d'étude d'impact pourrait par exemple distinguer :

- A m^2 d'ombrières, produisant X MWh/an, correspondant aux obligations applicables sans projet ;

- B m^2, produisant Y MWh/an, correspondant aux obligations supplémentaires résultant du projet ;
- C m^2, produisant Z MWh/an, correspondant à une production réellement supplémentaire et volontaire pouvant être associée aux mesures ERC.

À défaut, l'affirmation figurant page 37 du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae « ***Production de plus de 23 000 MWh/an d'énergie via 115 000 m² d'ombrières photovoltaïques : 62 303 tCO2eq évitées sur 50 ans*** » agrège des productions dont une partie aurait, selon le dossier lui-même, existé en l'absence du projet et aurait du alors être formulée en « ***Production de plus de Z MWh/an d'énergie via C m² d'ombrières photovoltaïques : zz zzz tCO2eq évitées sur 50 ans*** ».
Le fait qu'une installation soit bénéfique pour l'environnement ne suffit pas à faire de ce bénéfice un bénéfice du projet : encore faut-il démontrer qu'il n'aurait pas été obtenu en l'absence du projet.

3. **Le phasage des travaux ne répond pas à la question environnementale**

Bellova explique que la réalisation d'ombrières sur les parkings existants nécessiterait de neutraliser temporairement des places et qu'il serait donc nécessaire d'augmenter préalablement la capacité de stationnement.
Cet argument explique le phasage opérationnel du projet, mais ne répond pas à la question posée. Que les ombrières soient réalisées avant ou après l'extension des parkings ne permet pas de déterminer si leur production constitue un bénéfice environnemental additionnel attribuable à l'agrandissement.
La question demeure donc entière : **combien de capacité photovoltaïque supplémentaire le projet crée-t-il réellement par rapport à la situation sans projet ?**
Et une nouvelle question arrive ensuite : **quelle capacité créée pour le projet relève d'une obligation réglementaire ?**

4. **Les hypothèses retenues sur 50 ans restent à préciser**

Bellova indique également que le cahier des charges prévoit des dispositions permettant d'optimiser la production ainsi que des mesures de maintenance et éventuellement de stockage.
Mais ma contribution ne mettait pas en cause la volonté de Bellova de maintenir les installations fonctionnelles en bon état. Elle interrogeait les hypothèses effectivement retenues dans le bilan environnemental sur 50 ans.
Deux questions demeurent donc :

- quel taux de dégradation des panneaux a été retenu dans les calculs ?
- un remplacement des panneaux ou d'autres équipements est-il prévu au cours des 50 années d'analyse, et les émissions correspondantes ont-elles été intégrées ?

Car la lecture des courbes de la figure 12 ne fait apparaitre aucune prise en compte de l'un ou l'autre de ces éléments.
Le fait qu'un cahier des charges impose une maintenance rigoureuse ne permet pas, à lui seul, de répondre à ces questions.

5. **La question principale : l'imputation au projet**

Bellova conclut : « *la production photovoltaïque supplémentaire associée à l'agrandissement de l'aéroport peut-elle réellement être considérée comme un bénéfice environnemental propre au projet, susceptible de contrebalancer, même partiellement, les émissions supplémentaires qu'il engendre ? La réponse est OUI*. »

En l'état, cette conclusion constitue une affirmation et non une démonstration nouvelle.
Selon les chiffres présentés dans le dossier, le projet entraîne environ 4,35 millions de tonnes éq. CO2 supplémentaires sur 50 ans. Le bénéfice climatique net associé au photovoltaïque est présenté à hauteur de 29 599 t éq. CO2, tandis que les émissions « *évitées* » annoncées atteignent 62 303 t éq. CO2.
Même en retenant l'hypothèse la plus favorable de 62 303 t éq. CO2, cela représente environ 0,23% des émissions du scénario avec projet. Avec le bénéfice climatique net de 29 599 t éq. CO2, on tombe à environ 0,11%.
Surtout, environ 40% de la capacité photovoltaïque présentée dans le scénario avec projet existerait déjà dans le scénario sans projet.
La contribution réellement additionnelle de l'agrandissement est donc nécessairement inférieure à la production totale mise en avant par Bellova.
Ces chiffres ne démontrent évidemment pas que le photovoltaïque serait inutile. Ils montrent simplement qu'il est nécessaire de distinguer « **le bénéfice environnemental global du développement du photovoltaïque** » de « **la contribution environnementale additionnelle réellement créée par l'agrandissement de l'aéroport** ».
Cette distinction n'est toujours pas apportée dans la réponse de Bellova.

6. **Le développement régional du photovoltaïque n'est pas nécessairement conditionné à l'agrandissement**

Enfin, Bellova présente le développement photovoltaïque sur le site aéroportuaire comme un élément permettant de caractériser le projet comme favorable aux objectifs territoriaux de développement des énergies renouvelables.
Mais rien ne démontre que cette production supplémentaire soit conditionnée uniquement à l'agrandissement de l'aéroport. Le même objectif pourrait être poursuivi sur d'autres surfaces déjà artificialisées du territoire : parkings, bâtiments commerciaux ou industriels, équipements publics, etc.
Deux décisions distinctes sont ainsi mises en relation :

- développer les énergies renouvelables ;
- augmenter la capacité et le trafic de l'aéroport.

La première ne nécessite pas nécessairement la seconde.
En revanche, les émissions supplémentaires liées à l'augmentation du trafic aérien sont, elles, directement liées au projet.
Il n'est donc pas possible de considérer automatiquement que la réalisation d'installations photovoltaïques sur le site permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs de la région Hauts-de-France et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis en la matière constitue une contrepartie environnementale des émissions supplémentaires du projet simplement parce que les deux opérations sont réalisées dans le même périmètre.

Conclusion
La réponse de Bellova apporte des précisions sur la réglementation applicable, le phasage des travaux et les modalités de maintenance des installations photovoltaïques.
Elle ne répond toutefois toujours pas aux questions essentielles soulevées dans ma contribution initiale :

- **quelle part de la production photovoltaïque aurait été réalisée dans la situation sans projet ?**
- **quelle part constitue réellement une production additionnelle créée par l'agrandissement ?**
- **quelle part des installations relève d'une obligation réglementaire et quelle part constitue un engagement supplémentaire propre au projet ?**
- **quelles hypothèses de dégradation et de renouvellement ont été retenues sur 50 ans ?**
- **sur quelle méthode Bellova fonde-t-elle précisément l'affirmation selon laquelle cette production peut être considérée comme un bénéfice environnemental du projet permettant de « contrebalancer » ses émissions supplémentaires ?**

À ce stade, « la réponse est OUI » constitue donc une affirmation, et non une démonstration.

Je maintiens par conséquent les observations formulées dans ma contribution initiale : le développement du photovoltaïque présente évidemment un intérêt environnemental propre, mais cela ne suffit pas à établir qu'il constitue une contrepartie environnementale suffisamment justifiée des émissions supplémentaires générées par l'agrandissement de l'aéroport, et le cadre réglementaire évoqué par Bellova interroge quand à l'attribution de l'ensemble de ces capacités de production au mesures ERC associées au projet.

Il serait donc souhaitable que le dossier distingue clairement le bénéfice environnemental global du développement des énergies renouvelables du bénéfice environnemental additionnel réellement imputable au projet, plutôt que de présenter le premier comme permettant de relativiser les incidences climatiques du second.

N°355

Évaluation socio-économique : caractère « prudent » ?

Bonjour,
En page 87 de la pièce C2, à la suite du tableau présentant le bilan par acteur, l'étude socio-économique indique que certains bénéfices du projet ne sont pas intégrés à la VAN-SE :
« *Au-delà des effets monétarisés présentés dans la décomposition de la VAN socio-économique, le projet génère des bénéfices importants pour d'autres acteurs économiques qui ne sont pas intégrés au calcul monétarisé*. »

Sont notamment cités « *les principaux gains relatifs à l'attractivité du territoire, au développement du tourisme, à la création et au maintien de l'emploi, ainsi qu'aux dispositifs d'insertion sociale* », qui ne sont pas valorisés dans la VAN-SE en raison de l'absence de méthodes conventionnelles stabilisées et reconnues à ce jour.

L'étude poursuit toutefois immédiatement en affirmant que :
« ***Ces effets, bien que non monétarisés, constituent néanmoins des retombées majeures du projet.*** »

Puis elle en déduit que :
« Leur non-prise en compte dans la VAN confère ainsi au bilan socioéconomique un caractère prudent, les résultats présentés sous-estimant les bénéfices globaux du projet pour la collectivité. »

En l'état, cette analyse et présentation appellent plusieurs précisions.

1. **Des effets non monétarisés peuvent-ils être qualifiés de « *principaux gains* » et de « *retombées majeures* » sans analyse permettant d'en apprécier l'ampleur ?**

Le problème ne porte pas sur l'existence possible de retombées positives liées au projet.
Il porte sur le raisonnement qui conduit précisément l'étude à passer de « *ces effets ne peuvent pas être monétarisés dans la VAN-SE faute de méthode conventionnelle stabilisée* » à « *ces effets constituent néanmoins des retombées majeures du projet* » puis à « *la VAN-SE sous-estime donc les bénéfices globaux du projet* ».
Or, la démonstration permettant l'articulation entre ces 3 énoncés n'est pas faite.
L'absence de méthode permettant de monétariser un effet signifie que cet effet n'est pas intégré au calcul. Par définition, elle ne permet donc pas d'en déterminer son importance, son signe net, ni son ordre de grandeur.
La question est donc la suivante : **sur quels éléments objectifs les auteurs se fondent-ils pour qualifier ces effets de « *principaux gains* » et de « *retombées majeures* », alors même qu'ils ne sont pas quantifiés dans la VAN-SE ?**
Par exemple, leur auteur ont-ils réalisé une analyse de retours d'expérience sur d'autres plateformes aéroportuaires comparables ou d'une comparaison avec des territoires dépourvus d'aéroport ? Ou tout autre études ?

Si de telles analyses existent, il serait utile qu'elles soient présentées et documentées afin de démontrer l'articulation entre les trois énoncés, discuté précédemment.

2. **Quels éléments permettent de qualifier le bilan de « *prudent* » ?**

Cette question est d'autant plus importante que l'étude ne se contente pas d'indiquer que certains bénéfices ne sont pas comptabilisés.

Elle affirme que leur absence de prise en compte confère un caractère « *prudent* » au bilan et que les résultats « *sous-estiment les bénéfices globaux du projet pour la collectivité* ». Et ce alors même que le bilan par acteur présenté en page 295 de la pièce C1 démontre déjà largement que le bilan pour la collectivité est largement déficitaire : -6,5 M€ pour les riverains et -1 460,7 M€ pour la puissance publique.

Or, cette conclusion suppose aussi implicitement que les effets non monétarisés non pris en compte sont globalement positifs et suffisamment importants pour modifier le diagnostic socio-économique.

C'est précisément ce qui demande à être démontré.

Par exemple, l'Ae rappelle elle-même en page 42 de son avis que l'étude devrait identifier explicitement les effets environnementaux qui n'ont pas été monétarisés, en précisant notamment que leur absence du calcul « *ne signifie pas qu'ils sont nuls* ».

Cette remarque vaut dans les deux sens : un effet non monétarisé ne peut pas être considéré comme nul, mais il ne peut pas davantage être considéré comme nécessairement positif, majeur ou suffisamment important pour rendre le bilan global artificiellement défavorable.

La question posée à l'étude est donc très concrètement : quels éléments permettent de passer de l'identification de ces effets à la conclusion qu'ils sont suffisamment importants pour que leur exclusion conduise nécessairement à une sous-estimation des bénéfices globaux du projet ?

Et appelle une seconde question sous-jacente : ces éléments, identifiés par les auteurs de l'étude, permettent-ils bien d'assurer l'exhaustivité de l'analyse ?

Ces questions me paraissent d'autant plus importante que le bilan fait apparaître des effets négatifs très importants pour les acteurs que sont la puissance publique et les riverains.

Il serait donc utile de distinguer clairement dans une grille de lecture conclusive :

- les effets effectivement intégrés dans la VAN-SE ;
- les effets identifiés mais non monétarisés ;
- les effets supposés constituer des bénéfices supplémentaires ;
- et les éléments permettant de démontrer leur importance et leur caractère net positif.

3. **Existe-t-il des retours d'expérience permettant d'étayer ces affirmations ?**

Si la qualification de « retombées majeures » ne repose pas sur une méthode de monétarisation, il serait particulièrement intéressant de connaître les éventuels retours d'expérience sur des plateformes comparables. Des aéroports européens situés en périphérie d'un pôle économique et touristique majeur et connaissant une activité importante de compagnies low-cost pourraient notamment constituer des points de comparaison (par exemple Francfort-Hahn, Memmingen, Charleroi, Modlin ou Gérone).

L'objectif ne serait pas de prétendre que les situations sont parfaitement identiques, mais de vérifier :

- quelles retombées touristiques sont effectivement observées ;
- quelle part de ces retombées est réellement attribuable à l'aéroport ;
- quelle part correspond à des séjours dans le territoire aéroportuaire lui-même ;
- quels effets sont observés sur l'emploi local ;

- et dans quelles proportions ces effets sont susceptibles de se reproduire dans le Beauvaisis.

À défaut de méthode permettant de quantifier ces bénéfices dans la VAN-SE, de telles comparaisons constitueraient précisément un moyen d'étayer la qualification de « *retombées majeures* » retenue dans l'étude.

4. **Les données disponibles sur le tourisme permettent-elles réellement de qualifier les retombées de « *majeures* » ?**

Le dossier met en avant, notamment à travers des éléments de Oise Tourisme présenté par M. Trubert lors de la réunion de lancement, plusieurs indicateurs positifs :

- +86 % d'offres de locations touristiques à proximité de l'aéroport en quatre ans, passant de 297 à 563 offres ;
- 4,5 M€ de chiffre d'affaires généré par l'activité de locations touristiques sur l'Agglomération en 2025, soit +143 % en quatre ans ;
- plus de 400 000 nuitées touristiques en 2025 sur l'Agglomération du Beauvaisis ;
- 194 emplois dans le secteur des hébergements touristiques.

Cependant, d'autres chiffres non mobilisés par Bellova sont disponibles dans les enquêtes annuelles d'Oise Tourisme concernant la fréquentation des principaux sites touristiques du territoire et apportent également un éclairage intéressant. Leur évolution peut être rapprochée de celle du trafic passagers de l'aéroport sur la même période.

Or, si le trafic de Beauvais-Tillé augmente très fortement après 2021, passant d'environ 2,1 millions de passagers en 2021 à environ 6,6 millions en 2025, la fréquentation des principaux sites touristiques présentés par Oise Tourisme ne connaît pas une évolution comparable ni proportionnelle.

Par exemple, alors que le trafic passager de l'aéroport est passé de 4 à 6,7 Mpax/an entre 2016 et 2025, la fréquentation de la cathédrale Saint-Pierre de Beauvais est resté stable entre 159 000 et 177 000 visiteurs/an avec des pics à 196 000 et 187 000 visiteurs en 2019 et 2022. Il en est de même pour la maladrerie Saint-Lazare. Seuls le domaine de Chantilly et les Chateaux de Compiègne et Pierrefond présentent des fréquentations à la hausse, mais dont la tendance n'est en rien corrélée à celle du trafic de l'aéroport.

Cette comparaison ne constitue pas une démonstration d'absence d'effet. Elle montre simplement que la seule évolution du trafic aéroportuaire ne suffit pas à expliquer ou valider l'évolution de la fréquentation touristique et qu'une analyse d'attribution est donc nécessaire.

Elle pose toutefois une question d'attribution importante : **si comme l'indique Bellova les retombées touristiques constituent l'un des « principaux gains » et des « retombées majeures » du projet, quels éléments permettent d'isoler et de quantifier la part de la croissance touristique effectivement imputable à l'aéroport ?**

En l'état, les données disponibles semblent donc davantage démontrer l'existence d'une activité touristique sur le territoire que démontrer que cette activité constitue une retombée majeure du trafic aéroportuaire.

C'est précisément ce point qui mérite d'être approfondi, car d'autres données publiées par Oise Tourisme apportent des éléments beaucoup plus nuancés.

En effet, les enquêtes annuelles "Chiffres clés" propose en page 7 pour les années 2023, 2024 et 2025 une partie consacrées à la clientèle internationale montrant notamment que la fréquentation touristique internationale du territoire ne semble pas suivre directement l'évolution du trafic de l'aéroport.

Les nuitées touristiques internationale apparaissent relativement stables sur la période considérée (2,3 millions en 2023, 2,4 en 2024 et 2,2 en 2025), alors que le trafic de l'aéroport progresse sensiblement (de 5,6 MPax en 2023 à 6,6 en 2024 puis 6,7 en 2025).
De même, l'analyse de la provenance de cette clientèle internationale montre une présence importante de nationalités correspondant à des marchés qui ne disposent pas d'une liaison directe avec Beauvais. Sur les années 2023 à 2025 environ 60% des nuitées de clientèle internationale était réalisées par des nationalités de pays n'ayant aucune liaison direct avec l'aéroport de Paris-Beauvais (dans l'ordre Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Etats-Unis, Chine et Brésil) et dont les principaux pays pourvoyeurs (Pays-Bas, Allemagne et Belgique) disposent d'aéroports desservie par Ryanair.
De plus, les enquêtes indiquent également qu'avec 75% des nuitées (soit environ 7 millions/an), c'est bien la clientèle Française qui est la principale pourvoyeuse d'activité touristique dans le département puisque le tourisme international ne représente alors que 25% des nuitées.
Ce résultat s'inscrit également en opposition avec la répartition du trafic présenté en page 18 de la pièce C1 indiquant « Le trafic de l'Aéroport Paris-Beauvais est réparti de manière assez équilibrée, avec 55% des passagers arrivant à l'aéroport (import) et 45% des passagers partant de l'aéroport (export) ».
Ces éléments ne permettent évidemment pas de conclure que l'aéroport n'a aucun effet sur le tourisme. Ils posent en revanche une question essentielle d'attribution : quelle part des nuitées, du chiffre d'affaires et des emplois touristiques observés est effectivement une conséquence du trafic de Beauvais-Tillé ?
Cette distinction me paraît essentielle avant de pouvoir qualifier ces effets de « *majeurs* ».

5. **La clientèle aéroportuaire constitue-t-elle effectivement une clientèle touristique du Beauvaisis ?**

Les éléments qualitatifs disponibles sur Oise Tourisme mériteraient également d'être pris en compte. Ainsi, dans l'analyse consacrée à l'impact de l'aéroport sur les hébergements, le directeur de l'hôtel Ibis Beauvais indique qu'environ 20% à 30% de sa clientèle provient directement de l'aéroport, mais précise également que ces clients effectuent pour la plupart des séjours relativement courts, souvent d'une seule nuit, certains utilisant l'hôtel comme étape avant un vol le lendemain.
Le directeur du Mercure Beauvais Centre Cathédrale indique quant à lui que la clientèle aéroportuaire représente environ 2% du chiffre d'affaires annuel, soit environ 400 chambres par an, soulignant également que le positionnement de son établissement dans le centre ville et donc éloigné de l'aéroport limite clairement l'attrait pour les voyageurs.
Ces éléments ne démontrent évidemment pas l'absence de retombées touristiques. Ils apportent toutefois une information importante sur leur nature : **une partie significative de la clientèle liée à l'aéroport peut correspondre à des voyageurs en transit, utilisant les capacités d'hébergement du territoire en raison des horaires de vol, sans nécessairement constituer une fréquentation touristique du Beauvaisis.**
Ces déclarations sont pleinement cohérente avec ce qu'identifie d'ailleurs l'étude d'impact socio-économique publiée le 30 juin sur le site de la consultation qui indique en page 13 le profil type de voyageur comme effectuant **un voyage touristique en Ile de France** pour une durée d'environ 3 jours avec un budget moyen par personne et par jour de 127 € (yc prix du billet d'avion) et se rendant à l'aéroport en utilisant la **Navette Paris-Beauvais** et un profil type de résident de nationalité française et voyage touristique, **résidant en Ile de France** et se rendant à l'aéroport en utilisant **sa voiture personnelle**.

Autrement dit, les profils types décrits dans l'étude correspondent principalement à des voyageurs dont la destination finale est extérieure au Beauvaisis et dont le séjour sur le territoire peut être limité à une étape de transit ou à une très courte durée.
Cette distinction est importante puisque l'étude socio-économique parle de développement du tourisme et de retombées majeures, et non simplement d'une activité hôtelière induite par les besoins de transit des passagers.
Il serait donc utile que l'étude précise **quelle part des retombées touristiques annoncées correspond effectivement à des dépenses et séjours touristiques supplémentaires dans le Beauvaisis, et quelle part correspond simplement à l'hébergement de voyageurs utilisant le territoire comme point de transit vers ou depuis l'aéroport.**

6. **Une question similaire se pose pour l'emploi**

Le même raisonnement devrait être appliqué à l'emploi puisque le dossier met en avant des créations ou maintiens d'emplois et l'étude socio-économique présente l'emploi parmi les « principaux gains » non monétarisés.
Mais le nombre d'emplois associés à une activité économique ne permet pas, à lui seul, de déterminer le gain socio-économique net pour le territoire.
En effet, l'étude d'impact socio-économique publiée le 30 juin montre en page 28 que l'emploi direct généré par unité de trafic à l'aéroport de Paris-Beauvais est bien en dessous de la moyenne national (241 EPT/UT à BVA contre 458 ETP/UT en moyenne), tendant à démontré qu'à impact négatif équivalent (notamment émissions de GES et nuisance sonore) les retombées économiques directes en terme d'emploi sont moindre et limité. Ce constat est aussi cohérent avec le modèle économique low-cost visant à limité au maximum les coûts fixes.
De plus cette même étude montre en pages 23 et 24 que seulement 27% (soit 1 500) des emplois "soutenus" par l'activité de l'aéroport le sont directement sur la plateforme et 39% (soit 2 180) sont situé dans les Hauts-de-France. L'étude indique d'ailleurs elle même que « *2 990 [emplois] sont situés en Île-de-France, principalement en lien avec les impacts catalytiques générés par les visiteurs* », montrant qu'une part très importante des emplois soutenus par l'activité aéroportuaire est localisée en dehors du Beauvaisis, et notamment en Île-de-France.
La question est donc là encore celle de l'effet additionnel réellement imputable au projet, et non simplement celle de l'existence d'emplois sur le territoire, et en quoi la réalisation du projet modifierait le constat actuel.
Si des données ou études permettent de quantifier cet effet net, il serait utile qu'elles soient communiquées.

7. **Une question de cohérence entre les différentes pièces du dossier**

Cette demande me paraît d'autant plus légitime que les différentes pièces du dossier semblent fournir des informations complémentaires qui ne sont pas véritablement rapprochées dans l'analyse socio-économique.
D'un côté, la pièce C2 affirme que l'attractivité, le tourisme et l'emploi constituent des « *principaux gains* » et des « *retombées majeures* » concernant le dynamisme, l'attractivité pour les entreprises et pour les visiteurs, tout en reconnaissant qu'ils ne sont pas monétarisés.
De l'autre, la pièce C1 indique par exemple en page 18 que 45% du trafic représente un voyage affinitaire (famille ou amis) et uniquement 40% du trafic pour un voyage de loisir. Dès lors, les retombées relatives au secteur touristique ne concerne plus la totalité du trafic de l'aéroport, mais

environ 2,7 millions de passagers pour les années 2024 et 2025. Et aucune analyse ne semble présentée dans l'étude d'impact concernant une possible évolution à la hausse du trafic de loisir en lien avec le projet.
De l'autre, les documents et données disponibles dans le cadre de la consultation ou auprès de partenaires majeurs de Bellova comme Oise Tourisme permettent au moins de documenter :

- la nature des clientèles ;
- la durée des séjours ;
- leur provenance ;
- la fréquentation touristique ;
- l'activité des hébergements ;
- et l'évolution de ces indicateurs dans le temps.

Il serait donc intéressant de comprendre pourquoi ces données ne sont pas davantage mobilisées pour établir le lien causal entre l'activité de l'aéroport et les retombées économiques revendiquées dans l'étude socio-économique.
Cette question paraît particulièrement pertinente lorsque les mêmes acteurs institutionnels sont en mesure de produire des données permettant précisément d'analyser ces phénomènes.

Conclusion
Il ne s'agit pas ici de soutenir que l'aéroport ne génère aucune activité touristique ou économique.
Ce serait manifestement excessif : les données disponibles montrent bien l'existence d'une activité économique et touristique associée, au moins pour partie, à la présence de l'aéroport.
La question est différente : **les éléments actuellement présentés permettent-ils de justifier les conclusions beaucoup plus fortes formulées dans la pièce C2 ?**
L'étude affirme en effet successivement que :

- le tourisme, l'attractivité et l'emploi constituent des « principaux gains » du projet ;
- ces effets constituent des « retombées majeures » ;
- leur absence de monétarisation confère un caractère « prudent » au bilan ;
- et la VAN-SE sous-estime ainsi les bénéfices globaux du projet pour la collectivité.

Or, la première proposition ne démontre pas les suivantes. L'existence d'une activité touristique ne démontre pas son ampleur ; l'existence d'une activité économique ne démontre pas son caractère additionnel ; et l'absence de monétarisation ne démontre pas que l'effet non monétarisé est nécessairement positif, majeur ou suffisant pour modifier substantiellement le bilan.
Les données disponibles auprès d'Oise Tourisme semblent au contraire montrer une situation plus nuancée, notamment concernant la nature et la durée des séjours liés à l'aéroport et la difficulté à attribuer directement au trafic aérien l'ensemble de l'activité touristique observée, et ce d'autant plus que les documents produit par Bellova dans le cadre de cette consultation indiquent que le trafic de loisir ne représente que 40% du trafic passagers et que le Beauvaisis n'est qu'une étape de transit pour les voyageurs et résidents typiques usagers de l'aéroport.
Dès lors, à la lumière de ce constat, il parait comme indispensable que soient précisés :

- les données quantitatives permettant de qualifier le tourisme, l'attractivité et l'emploi de « principaux gains » ou de « retombées majeures » ;
- la méthode permettant d'établir leur caractère additionnel pour le territoire ;
- les éventuels retours d'expérience sur des plateformes aéroportuaires comparables ;

- la part des retombées touristiques effectivement attribuable à l'aéroport, notamment en distinguant les séjours touristiques des séjours de transit liés aux horaires de vol ;
- les éléments permettant de quantifier l'effet net du projet sur l'emploi local ;
- et surtout la base méthodologique permettant de conclure que l'absence de monétarisation de ces effets rend nécessairement le bilan « prudent » et conduit à une sous-estimation des bénéfices globaux du projet.

En l'état, la pièce C2 suppose l'existence de « retombées majeures » comme une pétition de principe sans en démontrer leurs ampleurs, leurs caractères additionnels et leurs poids dans le bilan socio-économique. Les données complémentaires disponibles dans le cadre de la consultation semblent par ailleurs justifier une analyse plus nuancée de ces retombées.

Merci par avance pour les précisions qui pourront être apportées sur ce point.

N°350

Objectifs de décarbonation des compagnies Ryanair et Wizz Air + questions SAF - Suite

Bonjour,
Concernant ma contribution "Objectifs de décarbonation des compagnies Ryanair et Wizz Air + questions SAF", **la réponse apportée par Bellova ne répond pas, à ce stade, aux questions techniques soulevées dans ma contribution.**
Bellova affirme mais ne démontre pas que le DDAE et le mémoire en réponse à l'IGEDD constituent une « *démonstration suffisamment robuste* » et que les incertitudes sont prises en considération, mais elle n'explicite pas les analyses permettant de parvenir à cette conclusion.
Or c'est précisément l'objet de ma contribution : **non pas contester par principe l'existence d'une trajectoire de décarbonation, mais demander que soient démontrées sa robustesse, ses hypothèses déterminantes, leur faisabilité et les conséquences de leur éventuelle non-réalisation.**
La longueur de ma contribution est d'ailleurs directement liée à cette démarche : elle résulte d'un travail de recherche et d'analyse de différentes sources, qui sont ensuite confrontées aux éléments du dossier. Et cette démonstration contradictoire ou équivalent n'apparaît pas dans le dossier actuel, ce qui interroge nécessairement le qualificatif de « *démonstration suffisamment robuste* » employé par Bellova.
Par exemple : l'étude socio-économique propose en page 207 de la pièce C2 une analyse de sensibilité sur la VAN-SE entre les scénarii "avec SAF" (70% d'incorporation) et "avec SAF intermédiaire" (35% d'incorporation) qui met déjà en évidence une diminution de la VAN-SE de l'ordre de 1 109 M€ (de 4 393 M€ à 3 284 M€) lorsque le taux d'incorporation de SAF passe de 70% à 35%, ainsi qu'une augmentation de l'impact sur le changement climatique.
Mais cette analyse ne répond en rien à mes questions soulevées :

- « qu'en est-il d'un scénario non pas "sans SAF", mais dans lequel les taux d'incorporation seraient sensiblement inférieurs au scénario "SAF intermédiaire", par exemple au regard des perspectives examinées dans l'étude d'octobre 2025 de l'EASA ou des déclarations de l'IATA ? (25% .. ?)
- pourquoi l'analyse de sensibilité n'intègre-t-elle pas, au-delà du seul taux d'incorporation, le risque économique lié au coût des SAF, à l'évolution du prix du quota carbone et à l'exposition des compagnies à un risque de pénalité carbone ?
- si les compagnies aériennes, qui reconnaissent elles-mêmes être exposées à ces risques dans leurs rapports annuels, devaient réduire leur activité ou augmenter sensiblement le prix des billets, quelles seraient les conséquences sur la rentabilité et la VAN-SE du projet ?
- et si je reprend une demande reformulée par l'Ae dans son dernier avis, mais rejeté par Bellova dans son mémoire en réponse, qu'elles seraient les conséquences si tout cela s'ajoute en plus l'impact climatique des trainées de condensations ?

La réponse publiée par Bellova ne fournit notamment aucun élément, dans sa réponse, permettant de répondre, sur le fond, aux différents points soulevés dans ma contribution. Et ces réponses ne m'apparaissent pas non plus disponibles dans l'étude d'impact actuel.
Elle ne précise ni les hypothèses quantitatives retenues concernant le SAF, ni leur justification, ni la disponibilité future des volumes nécessaires, ni la manière dont les surcoûts associés sont intégrés,

ni la façon dont sont traités les objectifs de réduction des compagnies, le renouvellement des flottes, le Single European Sky ou encore les objectifs ACA 4.
Plus généralement, l'affirmation selon laquelle « les incertitudes » seraient prises en compte ne permet pas de déterminer comment elles le sont, ni surtout quelles seraient les conséquences sur les conclusions de l'étude si les hypothèses retenues ne se réalisaient pas.
Au contraire, lorsqu'une hypothèse extérieure au concessionnaire est déterminante pour justifier la croissance du trafic ou la trajectoire d'émissions retenue dans l'étude d'impact, la dépendance du projet à cette hypothèse constitue elle-même un élément qui doit pouvoir être apprécié.
La seule coexistence de trois scénarios SAF (« avec SAF », « sans SAF » et « SAF intermédiaire ») ne permet notamment pas, à elle seule, de couvrir l'ensemble des incertitudes identifiées, notamment en ce qui concerne la disponibilité effective des volumes, leur coût, la capacité des compagnies à les mobiliser et les conséquences économiques et de trafic qui pourraient résulter de leur non-disponibilité.
Il ne s'agit donc pas de demander à Bellova de garantir la disponibilité future du SAF, de décider de la politique européenne de l'aviation ou de contrôler les stratégies des compagnies.
Il s'agit de demander que le risque résultant de la dépendance du projet à ces facteurs soit identifié, documenté et, lorsque cela est possible, quantifié, et que les conséquences de la non-réalisation des hypothèses retenues soient examinées notamment en ce qui concerne la viabilité et la soutenabilité du projet vis-à-vis des objectifs de décarbonation, mais aussi du modèle économique du low-cost et de l'atteinte et du maintien du niveau d'activité visé par le projet.
Sur la prise en compte des éléments déjà soulevés lors de la concertation de 2025
Je souhaite également revenir sur un point qui me semble absent de votre synthèse M. Ferté.
Les questions que je soulève aujourd'hui n'apparaissent pas pour la première fois dans le cadre du présent projet. Elles avaient déjà été soulevées, documentées et argumentées dans ma contribution de 2025, avant la réalisation de l'étude d'impact.
Ce point est d'autant plus important que Mme Poncin m'avait elle-même directement répondu, à la suite d'une réclamation de ma part concernant le dossier des enseignements et des engagements, que la concertation préalable avait précisément pour objectif « *d'ouvrir la réflexion, de partager les premières intentions du Maître d'Ouvrage et de recueillir en toute transparence sur un site internet accessible à tous les attentes, les préoccupations et les propositions du public, afin qu'elles puissent* ***orienter et enrichir les études ultérieures*** » (je tiens ces échanges à votre disposition).
Bellova disposait donc de ces éléments avant la réalisation de l'étude d'impact et avait elle-même indiqué que les contributions (qu'elle souhaité déjà "argumentée) devaient pouvoir orienter et enrichir les études ultérieures.
Or les questions que j'avais soulevées en 2025 sur la trajectoire de décarbonation, les hypothèses relatives au SAF, les objectifs des compagnies aériennes et leur faisabilité étaient précisément de nature à « orienter et enrichir » l'analyse ultérieure.
L'absence de traitement identifiable de ces questions dans l'étude d'impact conduit donc légitimement à demander à Bellova de préciser si elles ont été examinées, et, dans l'affirmative, où et de quelle manière elles ont été prises en compte. À défaut, il serait légitime de demander pour quelles raisons elles n'ont pas été intégrées à l'analyse.
La question n'est pas de savoir si Bellova devait partager mes conclusions ou reprendre mes propositions à son compte : elle est de savoir si les questions, données et arguments apportés

en 2025 ont été examinés dans le cadre des études ultérieures et, dans l'affirmative, où et de quelle manière ils ont été pris en compte.

À défaut, il serait légitime de demander pour quelles raisons ils n'ont pas été intégrés à l'analyse, alors même qu'ils portaient directement sur la trajectoire de décarbonation et sur la faisabilité de plusieurs hypothèses déterminantes du projet.

Et de nouveau, cette question me paraît d'autant plus légitime que la CNDP avait relevé ma contribution comme étant « *très argumentée* » et avait souligné son intérêt précisément parce qu'elle soulevait en amont des questions auxquelles les études ultérieures, et notamment l'étude d'impact, devaient apporter des réponses.

Il ne s'agit donc pas de demander à Bellova de retenir les conclusions de ma contribution de 2025, mais de comprendre comment les questions qu'elle soulevait ont été traitées dans le cadre de la préparation du dossier actuel.

Sur le caractère « long » de la contribution

Enfin, je souhaite revenir sur la référence, à deux reprises, à ma « longue contribution ».

Cette formulation est assez surprenante au regard des propres règles de participation mises en place par Bellova, puisque la charte de bonne conduite associée aux contributions invitait explicitement les participants à :

« *Formulez vos remarques de façon argumentée. C'est la qualité et la diversité des arguments échangés, non leur quantité, qui permettent de faire progresser la réflexion*. »

Ma contribution avait précisément pour objet de répondre à cette exigence : elle reposait sur des données, des sources et une analyse détaillée des hypothèses retenues pour la décarbonation du projet. Exigence à laquelle je m'attache à chacune de mes contributions.

Il serait donc pour le moins paradoxal que le caractère développé et documenté d'une contribution soit désormais présenté comme une difficulté, alors que Bellova invitait précisément les participants à privilégier la qualité et la diversité des arguments plutôt que leur quantité.

Ce qui importe aujourd'hui n'est donc pas le nombre de pages de cette contribution, mais le traitement des questions substantielles qu'elle soulevait et qui étaient connues du maître d'ouvrage avant la réalisation de l'étude d'impact.

En conclusion

La réponse actuelle de Bellova affirme que le dossier constitue une « *démonstration suffisamment robuste* », mais ne permet pas d'identifier les analyses précises sur lesquelles repose cette conclusion, ni la manière dont les différentes incertitudes que j'ai identifiées ont été évaluées.

Je renouvelle donc ma demande que Bellova précise, de manière documentée :

- les hypothèses quantitatives retenues concernant la décarbonation des compagnies et le SAF ;
- les données et analyses permettant d'en apprécier la faisabilité ;
- la manière dont sont évalués les risques liés à leur non-réalisation ;
- les conséquences de ces différents scénarios sur les émissions, le trafic et la viabilité économique du projet ;
- la manière dont les objectifs des compagnies, les objectifs ACA 4, le renouvellement des flottes et le Single European Sky ont concrètement été intégrés à l'analyse ;
- et enfin, la manière dont les questions déjà soulevées lors de la concertation de 2025 ont été examinées et prises en compte dans l'élaboration de l'étude d'impact.

Il ne s'agit pas de demander à Bellova de garantir la réalisation de chacune de ces hypothèses, ni de lui faire porter la responsabilité de politiques qui relèvent d'autres acteurs.
Il s'agit de demander que la dépendance du projet à ces hypothèses soit explicitement analysée, que les incertitudes soient caractérisées et que les conséquences de leur non-réalisation soient appréciées.
C'est précisément cette analyse de robustesse, de sensibilité et de risque qui permettrait de déterminer si la trajectoire de décarbonation retenue peut constituer un fondement suffisamment solide pour justifier une augmentation durable du trafic de l'aéroport jusqu'à 45 000 mouvements annuels pendant la durée de la concession.
À ce stade, la réponse de Bellova affirme que cette démonstration existe, mais ne permet pas de l'identifier ni de la vérifier au regard des questions techniques soulevées.
Je remercie néanmoins le commissaire enquêteur d'avoir pris acte de ces observations et de leur reprise annoncée dans la synthèse de la consultation. Je souhaite simplement que cette synthèse fasse apparaître clairement que, malgré le caractère substantiel des réponses demandées et le fait que plusieurs de ces questions avaient déjà été soulevées avant la réalisation de l'étude d'impact, la réponse apportée à ce stade par Bellova demeure générale et ne permet pas de vérifier la robustesse qu'elle affirme.

N°349

Mesure ERC de production photovoltaïque supplémentaire

Bonjour,
Dans sa réponse à l'Autorité environnementale, Bellova indique en page 38 que « *le projet contribue aux objectifs territoriaux de développement des énergies renouvelables par une augmentation substantielle des capacités photovoltaïques installées sur le site aéroportuaire* », notamment pour justifier de la suffisance des mesures ERC engagées, en considérant notamment que « *le projet génère une augmentation des émissions de gaz à effet de serre principalement liée à l'évolution du trafic aérien, il présente plusieurs éléments de cohérence avec les orientations du PCAET du Beauvaisis et du SRADDET Hauts-de-France* ».
Cet argument doit toutefois être fortement nuancé au regard des ordres de grandeur présentés dans le dossier lui-même.
Il ne s'agit évidemment pas ici de contester l'intérêt du développement du photovoltaïque. Le développement des énergies renouvelables, et notamment l'installation de panneaux photovoltaïques sur des surfaces déjà artificialisées, constitue au contraire un objectif pertinent au regard des enjeux de transition énergétique.
La question est différente : la production photovoltaïque supplémentaire associée à l'agrandissement de l'aéroport peut-elle réellement être considérée comme un bénéfice environnemental propre au projet, susceptible de contrebalancer, même partiellement, les émissions supplémentaires qu'il engendre ?
L'examen des chiffres présentés dans le dossier conduit à apporter une réponse largement négative, pour plusieurs raisons.

1. **Une part importante du photovoltaïque présenté comme un bénéfice du projet est en réalité déjà prévue sans celui-ci**

Le dossier présentant le projet prévoit l'installation de panneaux photovoltaïques sur environ 115 000 m^2, pour une production annoncée de 23 000 MWh/an, selon la page 80 de la pièce C1.
Sur la durée d'analyse de 50 ans retenue dans le dossier, cela représente 23 000 MWh/an × 50 ans = 1 150 000 MWh, soit 1 150 GWh de production photovoltaïque cumulée.
Cependant, le dossier indique également, en page 58 de la pièce C2, que « des panneaux photovoltaïques sont également installés en situation sans projet » à hauteur de 40 % de la capacité installée dans la situation avec projet.
La situation « sans projet » comprendrait donc déjà 1 150 000 MWh × 40 % = 460 000 MWh de production photovoltaïque sur 50 ans.
La production réellement supplémentaire associée au projet est ainsi de 1 150 000 − 460 000 = 690 000 MWh, soit 690 GWh sur 50 ans.
Cette distinction est déjà importante.
Le projet ne crée donc pas 1 150 GWh de production photovoltaïque supplémentaire : il en ajoute, selon les propres hypothèses du dossier, environ 690 GWh par rapport à la situation sans projet.
Autrement dit, 40 % de la capacité photovoltaïque présentée comme faisant partie de la situation avec projet existe déjà dans le scénario de référence.
Il convient donc d'éviter de présenter l'intégralité des 23 000 MWh/an comme une contribution environnementale propre à l'agrandissement de l'aéroport.

2. **Une incertitude supplémentaire concerne la production photovoltaïque sur les 50 années d'analyse**

Cette première réserve est d'autant plus importante que le dossier semble retenir une production photovoltaïque constante sur l'ensemble des 50 années de la période d'analyse.
Or, la production d'une installation photovoltaïque n'est pas nécessairement constante sur une telle durée.
La durée d'exploitation, le remplacement éventuel des équipements et la dégradation progressive de leur rendement constituent des paramètres qui peuvent avoir une incidence sur la production réellement obtenue et sur les émissions associées aux installations.
À titre d'exemple, si l'on retient une perte de rendement de 0,5 % par an après les 20 premières années d'exploitation, le rendement au terme de 30 années supplémentaires ne serait plus de 100 %, mais d'environ 86 %.
De même, si les panneaux étaient remplacés à mi-parcours, les émissions liées à la fabrication et à l'installation des nouveaux équipements devraient apparaître à nouveau dans le bilan.
Les représentations graphiques du dossier doivent donc être examinées à la lumière de ces hypothèses.
En effet, la figure 12 « Cumul des émissions en GES des panneaux photovoltaïques sur 50 ans pour les situations avec et sans projet », présentée en page 66 de la pièce C2, semble représenter une évolution linéaire des émissions sur l'ensemble de la période.
Si un remplacement des installations intervient au cours de la période d'analyse, un nouvel épisode d'émissions devrait logiquement apparaître au moment du remplacement.
À l'inverse, si les mêmes installations sont conservées pendant 50 ans malgré une dégradation progressive de leur rendement, la production ne devrait pas rester strictement linéaire sur toute la période mais devrait s'aplanir entre les années 2050 et 2080.
Ces éléments ne sont pas anecdotiques : ils conditionnent directement la quantité de production photovoltaïque effectivement attribuable au projet et les émissions qui doivent être prises en compte pour obtenir son bénéfice climatique net.
Il serait donc utile que Bellova précise explicitement les hypothèses retenues concernant la durée de vie des installations, leur taux de dégradation, leur éventuel remplacement au cours des 50 années d'analyse et les émissions correspondantes.

3. **Même en retenant les hypothèses les plus favorables, le bénéfice photovoltaïque reste très faible au regard des émissions supplémentaires du projet**

Le tableau des émissions de GES présenté par Bellova en page 36 du mémoire en réponse à l'avis de l'Ae fait apparaître :

- 22 479 732 t éq. CO_2 en situation « sans projet » ;
- 26 825 954 t éq. CO_2 en situation « avec projet ».

L'écart entre ces deux situations atteint donc :
26 825 954 − 22 479 732 = 4 346 222 t éq. CO_2,
ce qui signifie que, sur la période d'analyse de 50 ans, le projet génère ainsi, selon les chiffres mêmes présentés par Bellova, plus de 4,3 millions de tonnes éq. CO_2 supplémentaires.
Ce chiffre doit être mis en regard des 690 000 MWh de production photovoltaïque réellement supplémentaires par rapport à la situation sans projet.
Le simple rapport entre ces deux grandeurs est de :

4 346 222 t éq. CO_2 ÷ 690 000 MWh = 6,30 t éq. CO_2/MWh,
soit 6,30 kg éq. CO_2/kWh.
Ce ratio ne constitue évidemment ni le facteur d'émission du photovoltaïque, ni une estimation des émissions intrinsèques de cette technologie. Il s'agit uniquement d'un indicateur permettant de mettre en regard, dans le cadre spécifique du projet, l'ordre de grandeur des émissions supplémentaires générées et celui de la production photovoltaïque supplémentaire annoncée.
À titre de simple mise en perspective, ce ratio peut être rapproché du facteur d'émission de l'électricité française utilisé dans le dossier, d'environ 0,05 kg éq. CO_2/kWh, soit un ratio d'environ 126 fois supérieur à ce facteur de référence.
Cette comparaison ne signifie évidemment pas que le photovoltaïque émettrait 6,30 kg éq. CO_2/kWh. Elle permet seulement d'illustrer l'écart considérable entre les ordres de grandeur considérés.
Dans le scénario sans SAF, le ratio calculé à partir des émissions supplémentaires du projet atteint environ 9,83 kg éq. CO_2/kWh, soit près de 197 fois ce même facteur de référence.
Ces chiffres montrent surtout qu'il serait très difficile de considérer le développement du photovoltaïque comme une contrepartie climatique significative de l'augmentation des émissions de GES liée à l'agrandissement de l'aéroport.
Mais le bénéfice climatique du photovoltaïque est encore inférieur lorsqu'on tient compte des émissions nécessaires à sa mise en œuvre.
Bellova indique en effet en page 37 de son mémoire en réponse à l'avis de l'Ae :
« Production de plus de 23 000 MWh/an d'énergie via 115 000 m^2 d'ombrières photovoltaïques : 62 303 tCO_2eq évitées sur 50 ans ».
Cette présentation appelle également une précision importante puisque les 62 303 t éq. CO_2 ne correspondent pas à un bénéfice climatique net. La fabrication, le transport, l'installation et, le cas échéant, le renouvellement des équipements photovoltaïques génèrent eux-mêmes des émissions de GES.
Le tableau de la page 36 du mémoire en réponse, ainsi que la figure 12 de la pièce C2, montrent d'ailleurs que ces émissions sont prises en compte dans le bilan.
Selon les chiffres présentés dans le dossier, le bénéfice climatique net ne serait ainsi plus que de 29 599 t éq. CO_2, soit environ 52 % de moins que les 62 303 t éq. CO_2 mis en avant et présentés comme « évités ».
La différence est donc loin d'être négligeable.
Elle permet surtout de comparer deux ordres de grandeur puisque, même en retenant l'hypothèse la plus favorable pour le projet, les 62 303 t éq. CO_2 ne représentent qu'environ :
62 303 / 26 825 954 = 0,23 %
des émissions totales du scénario « avec projet ».
En retenant le bénéfice climatique net de 29 599 t éq. CO_2, cette proportion tombe à :
29 599 / 26 825 954 = 0,11 %.
Le photovoltaïque représente donc, selon les propres chiffres du dossier, une contribution très faible au regard du volume total des émissions associé au projet.
Cela ne signifie évidemment pas que cette contribution est inutile.
Cela signifie qu'elle ne peut raisonnablement pas être présentée comme une contrepartie climatique significative de l'augmentation des émissions induite par l'agrandissement de l'aéroport.

4. **Surtout, le développement du photovoltaïque n'est pas conditionné à l'agrandissement de l'aéroport**

Il existe cependant une difficulté plus fondamentale encore dans le raisonnement consistant à présenter le développement du photovoltaïque comme un élément permettant de justifier le projet.
Le développement des énergies renouvelables et l'agrandissement de l'aéroport constituent deux décisions qui peuvent être prises indépendamment l'une de l'autre.
Si l'objectif territorial est d'augmenter les capacités photovoltaïques, rien ne conduit à ce que cette augmentation soit nécessairement réalisée en contrepartie d'une augmentation du trafic aérien.
De nombreuses surfaces déjà artificialisées peuvent être mobilisées : parkings, toitures de bâtiments commerciaux, toitures d'entrepôts, bâtiments industriels ou logistiques, équipements publics, etc.
Les surfaces de stationnement et les toitures de grandes surfaces commerciales, telles que celles des magasins Auchan, Carrefour, Intermarché, Décathlon ou Mr Bricolage, constituent par exemple autant de gisements potentiels, au même titre que les toitures d'entrepôts et de bâtiments d'activités.
Le choix ne se situe donc pas entre « développer le photovoltaïque sur l'aéroport » et « ne pas développer le photovoltaïque ».
Le véritable choix consiste à déterminer où et dans quelles conditions cette production supplémentaire doit être développée, et selon quelle contrepartie environnementale.
Il est tout à fait possible de poursuivre le développement du photovoltaïque sur les surfaces déjà artificialisées du territoire sans conditionner cette production à une quelconque augmentation des émissions de GES, comme celle associée à l'augmentation du trafic aérien.
Cette distinction est essentielle dans le cadre de l'analyse environnementale du projet : la production photovoltaïque supplémentaire peut être obtenue sans réaliser le projet d'agrandissement, via la mobilisation d'autres surfaces déjà artificialisées, tandis que les émissions supplémentaires liées à l'augmentation du trafic aérien sont, elles, directement liées à la réalisation du projet.
Dès lors, le photovoltaïque ne peut pas être assimilé à une « contrepartie » de ces émissions simplement parce qu'il est réalisé sur le même site.

5. **La cohérence avec le PCAET doit donc être recherchée dans le développement des énergies renouvelables, et non dans leur association avec l'augmentation du trafic aérien**

Cette distinction paraît d'autant plus importante que Bellova invoque la cohérence du projet avec les orientations du PCAET du Beauvaisis et du SRADDET Hauts-de-France.
Si le développement des capacités photovoltaïques constitue un objectif du territoire, cet objectif peut naturellement être maintenu et la production photovoltaïque prévue dans le scénario « sans projet » devrait ainsi être conservée et développée.
En revanche, les capacités supplémentaires correspondant aux 60 % qui ne sont présentes que dans la situation avec projet, soit environ 69 000 m^2 sur la base des chiffres présentés dans le dossier, pourraient être recherchées prioritairement sur d'autres surfaces déjà artificialisées du territoire.
Cette approche permettrait de poursuivre le même objectif énergétique, à savoir développer les énergies renouvelables, sans faire de cette production la contrepartie environnementale d'un projet entraînant parallèlement une augmentation importante des émissions de GES.
Elle présenterait également l'avantage de clarifier les responsabilités environnementales respectives : le développement du photovoltaïque relève de la politique de transition énergétique du territoire ; l'augmentation des émissions liées au trafic aérien relève des conséquences du projet d'agrandissement de l'aéroport.
Il paraît donc contestable de présenter le premier élément comme permettant de compenser ou de justifier le second.

À cet égard, il pourrait également être demandé que soit mieux documenté le potentiel photovoltaïque existant sur les autres surfaces déjà artificialisées du territoire du Beauvaisis : parkings commerciaux, toitures de bâtiments commerciaux, industriels et logistiques, équipements publics, etc.
Si le PCAET identifie effectivement le développement du photovoltaïque comme un objectif territorial, une analyse comparative de ces différents gisements permettrait de déterminer si l'installation de nouvelles capacités sur le site aéroportuaire constitue réellement une nécessité, ou s'il existe d'autres possibilités permettant d'atteindre le même objectif sans l'associer à l'augmentation du trafic aérien.

Conclusion
En définitive, l'argument selon lequel l'agrandissement de l'aéroport contribuerait aux objectifs de développement des énergies renouvelables ne paraît pas suffisant pour caractériser un bénéfice environnemental permettant de contrebalancer ses émissions supplémentaires.
Plusieurs éléments doivent être distingués.
Premièrement, 40 % du photovoltaïque prévu dans la situation « avec projet » est déjà présent dans la situation « sans projet ». Sur les 1 150 GWh de production annoncée sur 50 ans, environ 460 GWh sont déjà associés au scénario de référence. La production réellement supplémentaire est donc d'environ 690 GWh.
Deuxièmement, les hypothèses relatives au maintien de cette production sur 50 ans, à la dégradation du rendement des installations et à leur éventuel renouvellement mériteraient d'être explicitées, car elles ont une incidence directe sur la production d'électricité envisagée et sur le bilan carbone présenté.
Troisièmement, les ordres de grandeur restent très éloignés. Les émissions supplémentaires entre les situations « sans projet » et « avec projet » atteignent 4,35 millions de tonnes éq. CO_2, tandis que le bénéfice climatique net associé au photovoltaïque est présenté à hauteur de 29 599 t éq. CO_2. Même en retenant les 62 303 t éq. CO_2 d'émissions « évitées » annoncées par Bellova, celles-ci restent inférieures à 0,25 % des émissions totales du scénario « avec projet ».
Quatrièmement, et surtout, le développement du photovoltaïque n'est pas intrinsèquement conditionné à l'agrandissement de l'aéroport. Les capacités supplémentaires peuvent être recherchées sur de nombreuses autres surfaces déjà artificialisées du territoire.

Il existe donc une différence fondamentale entre ces deux éléments : le développement des énergies renouvelables peut être poursuivi indépendamment du projet, tandis que les émissions supplémentaires liées à l'augmentation du trafic aérien constituent une conséquence directe de celui-ci.
Dans ces conditions, il ne paraît pas pertinent de présenter l'augmentation des capacités photovoltaïques comme une contrepartie environnementale de l'agrandissement de l'aéroport, ni comme un élément permettant de relativiser ou de justifier l'augmentation des émissions de GES induite par le projet.
Le développement du photovoltaïque constitue un objectif qui peut et doit être poursuivi pour lui-même, indépendamment de l'augmentation du trafic aérien.
Il serait donc préférable que le dossier distingue clairement ces deux enjeux et qu'il n'intègre pas l'augmentation des capacités photovoltaïques comme un élément venant compenser ou contrebalancer les émissions supplémentaires générées par le projet.

Une approche plus cohérente avec les objectifs de transition énergétique et de sobriété foncière consisterait à maintenir les capacités photovoltaïques prévues dans le scénario « sans projet » et à rechercher les capacités supplémentaires nécessaires sur l'ensemble des surfaces déjà artificialisées disponibles sur le territoire, notamment les parkings et les toitures des zones commerciales, industrielles et logistiques.
Le développement des énergies renouvelables peut ainsi être poursuivi sans qu'il soit nécessaire de le conditionner à l'agrandissement de l'aéroport et à l'augmentation du trafic aérien que celui-ci permet.

N°341

Relance sur questions

Bonjour, Tout d'abord, je n'ai pas eu de réponse de la part de Bellova aux questions posées dans les contributions suivantes :
- Distance transport routier
- Question - Hypothèses d'évolution de la flotte aérienne

Ensuite, je n'ai pas de reponses non plus de la part de Bellova quand au choix du calendrier de la concertation, questions que je vais simplifier comme suit. Lors de la réunion du 26 juin, Mme Poncin a indiqué que la décision de mener la concertation à cheval sur les mois de juillet et d'aout relevé du choix de ne part finir la concertation durant ces mois comme le rapport le compte rendu :
- "*Démarrage à la mi-juin pour **éviter une fin au milieu de l'été**, avec 15 jours en juin et 15 jours début septembre, en dehors des congés scolaires*"
- "*Organisation de deux réunions publiques prévues par le code de l'environnement durant ces deux périodes hors vacances scolaires*"
D'où les questions suivantes :
1. si Bellova a envisagé un démarrage de la consultation plus tôt et qui aurait pu se finir durant le milieu de l'état, cela signifie que la consultation aurait pu être lancée entre le 15 avril et le 15 mai. Cela signifie également qu'à ces dates, les documents de consultation, dont l'étude d'impact, étaient finalisés. D'où la question suivante : pourquoi Bellova a attendu le 25 mai pour transmettre ces documents à l'Autorité environnementale, au risque de n'avoir l'avis de l'Ae que durant le déroulé de la consultation et donc avoir un temps plus limité pour que le public puisse en prendre connaissance, et n'a pas fait le choix de transmettre plus tôt ces documents à l'Ae afin de les mettre le plus tot possible à disposition du public ?
2. La présentation de la situation faite par Bellova relève d'un faux dilemme présentant uniquement deux possibilités :
- possibilité 1 : lancement plus tôt, mais clôture durant les mois de congés scolaires
- possibilité 2 : situation actuelle, à cheval sur les vacances, et avec l'avis de l'Ae en cours de consultation
Mais en présentant uniquement ces deux possibilités, Bellova en passe une sous silence : en effet, pourquoi ne pas avoir attendu la fin de la période estivale pour mener la consultation sur les mois de septembre à décembre, période bien plus propice à la participation du plus grand nombre ? Cela aurait aussi permis à Bellova de mettre à disposition de l'Ae ces études, et ainsi d'avoir des l'avis de l'Ae dès le lancement de la consultation, voir aurait même permis à Bellova de répondre à cet avis voir modifier son étude d'impact ? Merci

N°340

Cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis

Bonjour,
Comme je l'ai indiqué au cours de la réunion de lancement du 26 juin dernier, l'étude d'impact ne propose aucune analyse de cohérence du projet avec les objectifs du PCAET du Beauvaisis, alors même que cette demande est expressément formulée par l'Autorité environnementale dans son avis de cadrage.
La seule réponse apportée par Mme Poncin au cours de cette réunion a été :
« *La mesure 20 du PCAET qui consiste à engager l'aéroport dans une démarche de décarbonation sur les effets directs a bien été prise en compte. Bellova met tout en œuvre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre sur son champ de responsabilité (raccordement au réseau de chauffage urbain, électrification des flottes, part d'accès à l'aéroport en bus urbains).* »
C'est également en substance la seule réponse apportée par Bellova dans son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale sur le sujet du PCAET :
« *L'action 20. "ENGAGER L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ DANS UN PROGRAMME DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE / Mesure 20-a : Inscrire l'aéroport de Beauvais-Tillé dans une démarche de labellisation Airport Carbon Accreditation" implique directement l'aéroport de Beauvais qui a obtenu la certification ACA 4 en août 2024.* »

Ces réponses appellent plusieurs remarques.

1. **La mesure 20 ne répond pas à la demande d'analyse de cohérence**

Tout d'abord, le fait que la mesure 20 du PCAET ait été mise en œuvre, notamment au travers de l'obtention de la certification ACA, ne dispense en rien Bellova de conduire l'analyse de cohérence entre les émissions de GES du projet et les objectifs du PCAET, puisque cette analyse est explicitement demandée dans l'avis de cadrage de l'Autorité environnementale.
Il s'agit en réalité de deux questions distinctes :

- le PCAET prévoit-il une action concernant l'aéroport ?
- le projet d'extension est-il compatible avec la trajectoire de réduction des émissions de GES fixée par ce même PCAET ?

Répondre à la première question par l'existence de l'action 20 et l'obtention d'une certification ACA ne permet donc pas, à elle seule, de répondre à la seconde.

2. **Le PCAET ne se résume pas à son plan d'action**

Ensuite, Bellova semble retenir une lecture particulièrement restrictive du PCAET, en se limitant aux actions et mesures qui y sont inscrites.
Or, le plan d'action n'est pas un document autonome : il constitue la traduction opérationnelle d'une stratégie territoriale construite à partir du diagnostic et des potentiels de réduction identifiés.
La logique du PCAET peut ainsi être résumée de la manière suivante :

1. Diagnostic
2. Identification des potentiels de réduction
3. Objectifs de réduction
4. Plan d'action

5. Suivi et évaluation

Dans le livret de synthèse du PCAET du Beauvaisis, les phases d'identification des potentiels de réduction et de définition des objectifs sont regroupées dans la présentation de la stratégie territoriale à +30 ans.
Le plan d'action n'est donc pas autoportant : il est construit en cohérence avec les enseignements du diagnostic et avec la stratégie territoriale retenue.
De même, le dispositif de suivi et d'évaluation ne concerne pas uniquement l'application du programme d'action, mais également l'atteinte des objectifs fixés dans la stratégie.
C'est donc bien l'ensemble de cette chaîne qu'il convient d'examiner pour apprécier la cohérence d'un projet avec un PCAET, et non la seule réalisation d'une action particulière.

3. Ce que dit réellement le PCAET du Beauvaisis concernant l'aéroport

Le PCAET du Beauvaisis est particulièrement explicite sur le poids des émissions liées à l'aéroport.

3.1. Diagnostic de 2016

Aux pages 58 à 60 de la partie 1 du PCAET, l'aéroport génère en 2016 environ 288 000 t éq. CO_2, réparties entre les transports terrestres (76 700 t éq. CO_2) et surtout les avions (211 300 t éq. CO_2).
Les émissions des avions sont comptabilisées dans le poste « Transports non routiers », qui représente environ 218 000 t éq. CO_2, dont environ 97 % correspondent donc aux émissions des avions.
À l'échelle du territoire, l'aéroport représente donc environ 20 % des 1 434 000 t éq. CO_2 émises au total en 2016 (6 % pour les transports terrestres et 14 % pour les avions).
Le PCAET identifie ainsi explicitement l'aéroport comme « un émetteur de GES significatif ».
Il ne s'agit donc manifestement pas d'un enjeu marginal du PCAET : les émissions liées à l'activité aérienne constituent déjà en 2016 une composante majeure des émissions du territoire.

3.2. Identification du potentiel de réduction

La page 283 de la partie 1 identifie explicitement, parmi les potentiels de réduction :
« Maintien de la fréquentation de l'aéroport de Beauvais-Tillé ; baisse des émissions de gaz à effet de serre par passager de 50 %. »
Ce point est particulièrement important.
Le potentiel de réduction identifié dans le PCAET pour l'aéroport repose sur deux leviers :

1. le maintien de la fréquentation ;
2. la réduction de l'intensité carbone par passager de 50 %.

Le PCAET fixe donc bien un objectif de réduction des émissions totales associées à l'aéroport, et non uniquement des émissions relevant de la responsabilité juridique directe du gestionnaire de la plateforme.
Sur l'ensemble du poste « Transports non routiers », cela conduit à une réduction des émissions d'environ 46 % entre 2016 et 2050.
Et il est bien important de souligner que le PCAET ne limite donc pas l'objectif de réduction aux seules émissions sous la responsabilité de l'aéroport, mais porte bien sur les émissions générées par l'activité de l'aéroport, et notamment les émissions des avions.

3.3. Objectifs quantifiés

La page 60 de la partie 3 fixe ensuite les objectifs de réduction des émissions de GES du territoire.

Pour le poste « Transports non routiers », l'objectif est de passer d'environ 218 000 t éq. CO_2 en 2016 à 117 171 t éq. CO_2 en 2050, soit une réduction d'environ 46 %, comme vu précédemment.
Des objectifs intermédiaires sont également fixés :

- 177 744 t éq. CO_2 en 2026, soit environ –19 % ;
- 167 649 t éq. CO_2 en 2030, soit environ –23 %.

Ces objectifs sont présentés dans le tableau et la figure des pages 60 et 61 de la partie 3 du PCAET, et la trajectoire retenue entre les différentes échéances est linéaire.
Cette précision permet notamment de déterminer une valeur de référence pour les années intermédiaires.
Ainsi, pour 2024, en appliquant cette trajectoire au périmètre des émissions aériennes, les émissions auraient dû se situer autour de 180 187 t éq. CO_2.
Il faut toutefois être précis sur le périmètre : le poste « Transports non routiers » n'est pas constitué exclusivement des avions. Comme vu précédemment, ceux-ci représentent environ 97 % des émissions de ce poste.
Cette distinction est importante : elle permet de comparer les émissions actuelles de l'aviation avec le périmètre réellement concerné par le PCAET sans lui attribuer artificiellement la totalité des émissions du poste.
Et il convient de nouveau de rappeler que les objectifs du PCAET portent sur les émissions de CO_2 prises dans leur ensemble, et non uniquement sur les émissions directes relevant de la responsabilité juridique du gestionnaire de l'aéroport.
Les émissions des avions sont donc bien concernées par cette trajectoire.

3.4. Le plan d'action

Pour atteindre ces objectifs, la synthèse du plan d'action indique :
« Engager l'aéroport de Beauvais-Tillé dans un programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre »
avec comme action :
« Obtention de l'accréditation Airport Carbon »
et une priorisation de 1 sur 3, soit le niveau de priorité le plus faible.
À noter que l'on ne retrouve pas ici, dans la description de la mesure, les deux leviers identifiés dans le potentiel de réduction :

- maintien de la fréquentation ;
- réduction de l'intensité carbone par passager de 50 %.

La description de la mesure se concentre essentiellement sur la démarche de certification ACA et sur des mesures relevant du champ de responsabilité directe de l'aéroport, sans quantifier les gains attendus de ces mesures et sans expliquer comment elles permettraient d'atteindre les objectifs territoriaux fixés.
On ne retrouve pas davantage de mesure portant directement sur les émissions des avions, alors même que celles-ci représentent environ 97 % des émissions du poste « Transports non routiers ».
Enfin, l'aéroport est étonnamment priorisé au niveau le plus faible, alors même que le diagnostic du PCAET le qualifie explicitement comme « un émetteur de GES significatif », puisqu'il représente environ 20 % des émissions du territoire.

3.5. Le suivi

Enfin, le seul indicateur de suivi retenu pour cette action est l'obtention de l'accréditation ACA.

C'est précisément ici qu'apparaît une incohérence majeure entre le diagnostic, les objectifs quantifiés et le dispositif de suivi : l'indicateur retenu mesure la mise en œuvre d'une démarche, mais ne permet pas de vérifier l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions.
La mise en place d'indicateurs permettant de suivre à la fois la fréquentation de l'aéroport et l'évolution des émissions de GES aurait pourtant été possible : l'aéroport connaît sa fréquentation et dispose lui-même de données d'émissions dans le cadre de sa démarche ACA depuis 2022, tandis que la DGAC publiait également des données relatives aux émissions des aéronefs jusqu'en 2023.

4. Une incohérence déjà relevée par la MRAe

Cette incohérence ne relève d'ailleurs pas uniquement d'une interprétation personnelle.
La MRAe des Hauts-de-France avait déjà relevé cet écart dans son avis sur le PCAET :
« *Concernant l'aéroport, qui représente 52 % des émissions de gaz à effet de serre dues au transport, […] Cette action 20 semble peu ambitieuse et de priorité la plus basse (niveau 1 sur 3), alors qu'il s'agit d'un enjeu essentiel du territoire.* »
La MRAe relevait également :
« *Les huit actions peu prioritaires sont "pérenniser les travaux d'amélioration du parc de logement individuel existant, […] engager l'aéroport de Beauvais-Tillé dans un programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre, […] gouverner le plan climat air énergie territorial".* »
Elle concluait notamment :
« *Cela ne paraît pas en cohérence avec le diagnostic, qui avait notamment identifié les transports comme un secteur majeur pour la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, en particulier avec l'aéroport de Beauvais-Tillé. La priorisation n'est pas clairement expliquée ni justifiée.* »
En conséquence, la MRAe recommandait notamment :
« *L'autorité environnementale recommande de :*
• *préciser et renforcer l'action visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport de Beauvais, afin de s'assurer de sa mise en œuvre dans un délai raccourci* »
ainsi que :
« *L'autorité environnementale recommande de clarifier la rédaction de présentation de la priorisation et d'expliquer les choix, en lien avec le diagnostic et la stratégie.* »
Force est donc de constater que ces recommandations n'ont visiblement pas été suivies et que les incohérences identifiées à l'époque demeurent particulièrement visibles lorsqu'on confronte aujourd'hui les objectifs du PCAET aux émissions effectivement observées et aux émissions projetées du projet.

5. Où se situe aujourd'hui la trajectoire des émissions ?

C'est précisément cette comparaison que l'étude d'impact aurait dû permettre de réaliser.
Sans même proposer de calculs réalisés à titre personnel, il est possible de reconstituer l'évolution des émissions de GES de l'aéroport à partir des données disponibles dans les publications de la DGAC entre 2016 et 2023, complétées par le bilan carbone communiqué par Bellova dans sa réponse à l'avis de l'Autorité environnementale pour 2024.
Cette évolution peut être comparée à la trajectoire fixée par le PCAET.
On constate ainsi que, jusqu'en 2019, les émissions de GES des aéronefs se situaient encore globalement à proximité de la trajectoire fixée par le PCAET.

En 2020 et 2021, la crise du Covid-19 a entraîné une chute très importante des émissions, directement liée à la diminution du niveau d'activité de l'aéroport.
À partir de 2022, en revanche, les émissions annuelles sont très largement repassées au-dessus de la trajectoire du PCAET.
La superposition du nombre annuel de mouvements permet également de constater que les émissions sont fortement corrélées au niveau d'activité de la plateforme.
Le dépassement observé à partir de 2022 intervient ainsi dans le contexte de la très forte reprise du trafic après la crise sanitaire.
Selon les données communiquées par l'aéroport, les émissions des avions ont atteint 376 615 t éq. CO_2 en 2024 (soit 301 292 t éq. CO_2 en excluant les impacts liés à l'approvisionnement en carburéacteur, non pris en compte dans le PCAET).
Or, si l'on rapporte les objectifs du PCAET au périmètre des émissions aériennes, en tenant compte de leur poids dans le poste « Transports non routiers », les émissions correspondant à la trajectoire attendue en 2024 devraient se situer autour de 180 187 t éq. CO_2.
Les émissions effectivement constatées sont donc environ 67 % supérieures à ce que supposerait la trajectoire du PCAET.
Plus encore, alors que la trajectoire du PCAET impliquait une diminution des émissions par rapport à 2016, les émissions des avions ont au contraire fortement augmenté.
Sur la base des chiffres disponibles pour 2024, le constat est donc le suivant :

- objectif PCAET : une diminution des émissions de -17 % par rapport à 2016 ;
- émissions effectivement constatées : une augmentation de +43 % par rapport à 2016.

Cet écart est considérable, et il est difficile d'imaginer qu'un écart de cette ampleur puisse être considéré comme compatible avec la trajectoire du PCAET sans qu'une analyse spécifique, chiffrée et argumentée ne soit produite.

6. Et pour les années à venir ?

C'est précisément cette même analyse qu'il convient désormais de réaliser sur les émissions projetées.
À partir de la figure 10 « Cumul des émissions en GES du trafic aérien sur 50 ans pour les situations avec et sans projet » présentée en page 63 de la pièce C2, il est possible de comparer les différents scénarios d'émissions de GES générés par les avions avec la trajectoire du poste « Transports non routiers » du PCAET.
Cette comparaison nécessite de tenir compte du périmètre respectif des données présentées dans le PCAET et dans l'étude d'impact.
À partir du tableau et de la figure présentés aux pages 60 et 61 de la partie 3 du PCAET, les émissions annuelles et la trajectoire d'émissions 2030-2050 du poste « Transports non routiers » peuvent être reconstituées.
Selon cette méthode de comparaison, le cumul des émissions compatible avec une trajectoire conforme au PCAET pour les émissions des avions est de l'ordre de 7 millions de tonnes équivalent CO_2 entre 2030 et 2050.
La figure 10 de l'évaluation des émissions de GES de l'étude d'impact permet alors de comparer cette trajectoire de référence aux six scénarios étudiés :

- Fil de l'eau avec SAF ;
- Fil de l'eau sans SAF ;
- Fil de l'eau avec SAF intermédiaire ;

- Projet avec SAF ;
- Projet sans SAF ;
- Projet avec SAF intermédiaire.

Cette comparaison montre que, quel que soit le scénario SAF retenu, les émissions cumulées des avions ne s'inscrivent pas dans la trajectoire compatible avec les objectifs du poste « Transports non routiers » du PCAET.
Même en étendant la trajectoire du PCAET jusqu'en 2080, les émissions des différents scénarios restent bien au-dessus des objectifs.
Et surtout, le constat ne concerne pas uniquement le scénario correspondant au projet d'extension. Il concerne également le scénario « fil de l'eau ».
Il est donc important de souligner la conséquence de cette analyse : cela signifie que le projet n'est pas compatible avec le PCAET, mais également que l'activité de l'aéroport en l'état actuel, c'est-à-dire selon le scénario « au fil de l'eau », n'est pas non plus compatible avec le PCAET.
Cette conclusion renforce précisément la nécessité de produire l'analyse de cohérence demandée par l'Autorité environnementale : le sujet n'est pas seulement de déterminer si le projet génère davantage d'émissions que le scénario de référence, mais de déterminer si chacun des scénarios envisagés est compatible avec la trajectoire territoriale fixée par le PCAET.

7. L'ACA 4 ne permet pas de démontrer l'atteinte des objectifs du PCAET

Dans ce contexte, il apparaît impossible de considérer que la seule obtention de la certification ACA 4 constitue la démonstration de l'atteinte des objectifs du PCAET.
L'accréditation peut éventuellement témoigner de la mise en œuvre d'une démarche de réduction des émissions relevant du champ de responsabilité de l'aéroport.
Mais elle ne permet pas, à elle seule, de démontrer que les objectifs territoriaux de réduction des émissions liés à l'activité aérienne sont atteints.
Cette distinction est d'autant plus importante que le PCAET a fixé des objectifs portant sur les émissions liées à l'activité aérienne, et non uniquement sur les émissions directement contrôlées par l'exploitant de l'aéroport.
On peut dès lors légitimement s'interroger sur le choix, dans le PCAET, de ne pas avoir retenu comme indicateur de suivi l'évolution effective des émissions de GES liées à l'activité aérienne, alors même que des données permettant de suivre cette évolution existaient, et que la MRAe avait précisément alerté sur l'écart entre les actions mises en place pour l'aéroport et le diagnostic établi dans le PCAET.
La situation est d'autant plus surprenante que la DGAC publiait jusqu'en 2023 des données annuelles relatives aux émissions des aéronefs et que, depuis 2022, l'aéroport calcule lui-même ces émissions dans le cadre de sa démarche ACA.

8. Une nouvelle certification ne peut effacer une trajectoire qui n'est pas respectée

Dans ces conditions, mettre aujourd'hui en avant l'obtention de l'ACA 4, les mesures de décarbonation relevant du champ de responsabilité directe de l'aéroport ou encore la production d'énergies renouvelables ne répond pas à la question posée.
La question est beaucoup plus simple : les émissions de GES liées à l'activité aérienne sont-elles aujourd'hui sur la trajectoire de réduction fixée par le PCAET ?
Les données disponibles montrent clairement que ce n'est pas le cas.

Et la situation est d'autant plus problématique que le projet soumis à concertation prévoit précisément une augmentation de l'activité de l'aéroport, alors même que les émissions liées à cette activité devraient, selon le PCAET, être en diminution.
Il appartient donc au maître d'ouvrage de démontrer, chiffres à l'appui, comment le projet d'augmentation de la capacité de l'aéroport pourrait être considéré comme cohérent avec une trajectoire territoriale prévoyant une réduction substantielle des émissions liées à l'activité aérienne, alors même que cette trajectoire est déjà très largement dépassée.

9. La révision prochaine du PCAET ne règle pas la question du projet actuel

Enfin, M. Poncin indique également que :
« *Le PCAET de 2019 va bientôt faire l'objet d'un bilan et d'une actualisation*. »
Il convient de rappeler que la perspective d'une révision prochaine du PCAET ne permet pas de faire abstraction du document actuellement en vigueur.
Un PCAET est un document de planification destiné à fixer une trajectoire territoriale et à organiser les actions permettant de l'atteindre.
Il ne peut avoir vocation à être ajusté a posteriori en fonction des projets ou des trajectoires que l'on souhaiterait pouvoir autoriser.
La question posée aujourd'hui n'est donc pas de savoir si le prochain PCAET pourra éventuellement retenir de nouveaux objectifs.
Elle est de savoir si le projet présenté aujourd'hui est cohérent avec les objectifs du PCAET actuellement en vigueur.
Et si le diagnostic, les objectifs chiffrés et les données d'émissions disponibles montrent un écart aussi important entre la trajectoire fixée et la trajectoire réellement observée, il appartient au maître d'ouvrage d'en tirer les conséquences dans l'analyse environnementale du projet.

10. Bellova ne peut pas feindre de découvrir l'objectif quantifié du PCAET

En effet, dans le cadre de la concertation, Laurent Goujon a déposé le 12 juin 2025 une contribution proposant déjà une analyse entre la situation actuelle et les objectifs du PCAET, soulignant la dérive à la hausse des émissions, mais rappelant également les objectifs de réduction fixés ainsi que les leviers nécessaires à l'atteinte de ces objectifs : maintien de la fréquentation de 2016 et réduction de l'intensité carbone par passager de 50 %.
Ces éléments étaient donc disponibles dans le cadre de la concertation et permettaient déjà d'identifier la question centrale de la compatibilité entre le développement de l'aéroport et la trajectoire du PCAET.
De nouveau, il s'agit donc ici d'un choix de la part de Bellova de ne pas avoir traité et intégré ces éléments dans son évaluation des émissions de GES.
Choix que Bellova se doit de justifier.
Plus largement, le fait que le sujet du PCAET n'apparaisse pas dans le Dossier d'Enseignements et d'Engagements appelle également une explication, alors même que Bellova avait sollicité des contributions argumentées dans le cadre de la concertation, ce que Laurent Goujon a proposé en ce qui concerne le PCAET avec sa contribution.
La question n'est donc pas de savoir si Bellova connaissait l'existence du PCAET ou de son action 20.
Elle est de savoir pourquoi les éléments relatifs à la trajectoire quantitative du PCAET, à ses objectifs de réduction et aux leviers identifiés pour l'aéroport n'ont pas été intégrés à l'analyse

environnementale du projet, alors même que ces éléments lui avaient été portés à sa connaissance dans le cadre de la concertation préalable, et que l'avis de cadrage de l'Ae le demandait.

Conclusion

Il apparaît très clairement que l'étude d'impact ne peut se limiter à constater l'existence de l'action 20 et l'obtention de l'ACA 4 : elle doit démontrer, de manière quantitative et transparente, la cohérence du projet avec la trajectoire de réduction des émissions de GES fixée par le PCAET.

Cette analyse doit notamment permettre de confronter :

- le diagnostic du PCAET ;
- les potentiels de réduction identifiés pour l'aéroport ;
- les objectifs quantifiés fixés pour le poste « Transports non routiers » ;
- les émissions effectivement constatées depuis 2016 ;
- les émissions projetées dans les différents scénarios de l'étude d'impact ;
- les mesures effectivement mises en œuvre par l'aéroport ;

et non pas se limiter uniquement à une analyse du plan d'action.

En l'état, cette contribution montre qu'il existe un écart très important entre la trajectoire fixée par le PCAET et les émissions actuellement observées, ainsi qu'une incompatibilité apparente entre cette trajectoire et les scénarios d'émissions présentés dans l'étude d'impact.

Il appartient donc désormais à Bellova de répondre précisément à cette question et de démontrer, chiffres à l'appui, en quoi le projet serait compatible avec les objectifs du PCAET actuellement en vigueur.

De plus, les informations relatives au PCAET démontrant que celui-ci ne se limite pas à la seule action 20 / mesure 20-a ont déjà fait l'objet d'une contribution dans le cadre de la concertation réalisée l'année passée.

Il appartient également à Bellova d'expliquer pourquoi ces éléments n'ont pas été pris en compte dans l'analyse environnementale du projet et pourquoi le sujet du PCAET apparaît absent du Dossier d'Enseignements et d'Engagements.

Il semble s'agir, une nouvelle fois, d'un écart entre la demande formulée par Bellova de transmettre des « *contributions argumentées* » et, en pratique, la prise en compte de ces contributions dans les documents produits à l'issue de la concertation et dans l'étude d'impact, comme l'a également constaté la CNDP dans son courrier « *avis des garant.e.s sur les enseignements et engagements du maître d'ouvrage à la suite de la concertation sur la modernisation et le développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé* » du 27 octobre 2025.

Bellova doit donc également s'expliquer sur ce choix.

Enfin, afin de répondre à la demande de la charte de bonne conduite, à savoir « Si vous exprimez un désaccord, proposez une alternative ou une piste d'amélioration », je propose donc à Bellova l'alternative suivante :

- réaliser les travaux de modernisation des aérograres ;
- mais limiter le niveau d'activité de l'aéroport à 30 000 mouvements par an, niveau d'activité qui permet à l'aéroport de tenir les objectifs du PCAET (je proposerais la démonstration de cette affirmation dans une autre contribution).

N°334

Une définition du « champ de responsabilité » de Bellova qui mérite d'être précisée

Bonjour,
Comme je l'indique dans une autre contribution, Nathalie Poncin a déclaré lors de la réunion de lancement (voir le CR) :
« *Notre champ de responsabilité va au-delà du projet, en sachant toutefois que la stratégie du transport aérien en France relève des autorités du pays.* »
Cette phrase mérite, à elle seule, d'être explicitée.
En effet, l'étude d'impact ne définit pas clairement ce que Bellova considère comme relevant de son « *champ de responsabilité* », ni jusqu'où celui-ci est susceptible de s'étendre lorsqu'un élément extérieur au projet conditionne pourtant directement ses incidences ou la réalisation de ses hypothèses.
Cette question est d'autant plus importante que les différentes affirmations de Bellova semblent conduire à des périmètres de responsabilité variables selon les sujets abordés.
Ainsi, concernant le SAF, Nathalie Poncin a indiqué que la responsabilité de Bellova consistait notamment à s'assurer que les fournisseurs approvisionnant la plateforme soient en mesure de fournir des carburants respectant les taux d'incorporation prévus par la réglementation ReFuelEU.
Cette position peut parfaitement s'entendre.
Mais elle appelle alors une question évidente : pourquoi cette responsabilité s'arrêterait-elle au seul respect des minima réglementaires actuels, alors même que la trajectoire de décarbonation retenue pour les compagnies opérant à Paris-Beauvais repose sur des niveaux d'incorporation de SAF sensiblement supérieurs à ces minima ?
Si Bellova considère que l'approvisionnement en SAF relève de son champ de responsabilité, il paraît nécessaire d'expliquer pourquoi cette responsabilité ne s'étendrait pas également à la capacité de la plateforme à être approvisionnée, dans la durée, avec des carburants présentant des taux d'incorporation compatibles avec les objectifs annoncés par les compagnies qu'elle prend en compte dans ses hypothèses, notamment les 12,5 % annoncés par Ryanair et les 10 % annoncés par Wizz Air, voire à s'assurer que les 20 % d'incorporation visés par ReFuelEU en 2035 sont atteignables.
Cette question est d'autant plus importante que, dans le même temps, Bellova affirme, à propos des émissions des avions en vol :
« *[…] les effets des avions en vol sortent du champ de responsabilité directe de BELLOVA et du cadre de la demande d'autorisation environnementale du projet de modernisation.* »
Or, ces deux affirmations semblent appeler une clarification du raisonnement suivi.
D'un côté, Bellova reconnaît que certains éléments situés en dehors de son contrôle direct, notamment l'approvisionnement en carburant avec une incorporation en SAF conforme à la réglementation, peuvent relever de son champ de responsabilité lorsqu'ils sont nécessaires à la réalisation de ses objectifs.
De l'autre, lorsqu'il s'agit des émissions produites par les avions en vol, qui dépendent pourtant directement du niveau d'incorporation en SAF du carburant fourni sur la plateforme, Bellova indique que celles-ci sortent de son champ de responsabilité directe et du cadre de la demande d'autorisation environnementale, alors même qu'elle reconnaît elle-même que :
« *Même si sa prise en compte dans l'étude d'impact était essentielle* »
et que :

« *Avec la prise en compte des effets des avions en vol, le projet ne respecte pas la stratégie nationale bas carbone.* »
Cette distinction appelle donc une clarification et une explication de la part de Bellova.
Le fait qu'une incidence ne relève pas de la responsabilité directe du maître d'ouvrage suffit-il réellement à la faire sortir du champ des incidences devant être analysées dans une étude d'impact ?
Et, si tel est le cas, sur quel fondement précis Bellova établit-elle cette correspondance entre « *responsabilité directe* » et « *cadre de la demande d'autorisation environnementale* » ?
Plus largement, comment Bellova définit-elle exactement les limites de son « *champ de responsabilité* » lorsqu'une composante extérieure au projet est susceptible de conditionner directement ses incidences environnementales, ses objectifs de décarbonation ou la viabilité de ses hypothèses ?
Cette clarification paraît d'autant plus nécessaire que Nathalie Poncin précise elle-même que :
« *Notre champ de responsabilité va au-delà du projet.* »
Si tel est bien le cas, il serait utile que l'étude d'impact précise jusqu'où s'étend cette responsabilité, quels sont les critères permettant d'en fixer les limites et pourquoi ces critères conduisent, selon les sujets, à intégrer certains facteurs extérieurs au projet tout en excluant d'autres facteurs pourtant susceptibles d'en conditionner directement les résultats.
Enfin, la référence de Nathalie Poncin à la stratégie nationale du transport aérien appelle également une précision.
Si la réalisation des objectifs du projet dépend à ce point de décisions qui relèvent des autorités nationales, et donc d'éléments que Bellova ne maîtrise pas directement, cela ne devrait-il pas conduire, non pas à écarter ces facteurs de l'analyse, mais bien au contraire à évaluer l'exposition du projet aux risques qu'ils représentent ?
Autrement dit, reconnaître que la stratégie du transport aérien relève pour partie de décisions extérieures à Bellova ne dispense absolument pas d'étudier les conséquences que ces décisions sont susceptibles d'avoir sur le projet.
Elle constitue au contraire une raison supplémentaire d'en analyser les différents scénarios, les incertitudes et les risques.

N°333

Objectifs de décarbonation des compagnies Ryanair et Wizz Air + questions SAF

Bonjour,
En synthèse, les éléments ci-dessous soulèvent une question centrale : alors que Bellova se prévaut de son accréditation ACA 4 et des trajectoires de décarbonation annoncées par les compagnies opérant à Paris-Beauvais, l'étude d'impact ne semble pas examiner les conditions concrètes permettant à ces trajectoires d'être effectivement réalisées, ni leurs conséquences potentielles sur les coûts d'exploitation, les tarifs et, in fine, les hypothèses de trafic retenues pour justifier 45 000 mouvements annuels.
Cette question est d'autant plus importante que les deux principales compagnies opérant sur la plateforme identifient elles-mêmes, dans leurs rapports annuels, des risques significatifs concernant la disponibilité, le coût et le financement des SAF.
Elle n'est par ailleurs pas nouvelle : ces problématiques avaient déjà été soulevées et documentées lors de la concertation de 2025 et avaient été identifiées par la CNDP comme devant trouver des réponses dans les études ultérieures.
Les douze questions suivantes visent donc à demander à Bellova de préciser, de manière documentée, comment ces différents risques ont été pris en compte dans l'étude d'impact et dans la justification de la trajectoire de trafic du projet.
Lorsqu'il s'agit d'aborder le sujet de la décarbonation, Bellova ne cesse de mettre en avant l'accréditation ACA 4, censée « aligner leur ambition en matière de gestion du carbone sur les objectifs climatiques mondiaux ».
À la lecture du référentiel ACA 4 (https://www.airportcarbonaccreditation.org/fr/a-propos-de/7-niveaux-daccreditation/niveau-4/), il s'avère que l'aéroport est ici en droit de ne pas prendre en compte les émissions des avions pour « formuler un objectif absolu de réduction des émissions de carbone à long terme », et se limiter à ses scopes 1 et 2 qui ne représentent plus qu'environ 1 % de l'ensemble des émissions générées par son activité.
Cependant, le niveau ACA 4 exige tout de même l'« élaboration d'un plan de partenariat avec les parties intéressées ». Ce plan doit démontrer que l'aéroport incite activement les tiers à réduire eux-mêmes leurs émissions, soit par leurs propres plans de réduction, soit par des mesures prises par l'exploitant de l'aéroport.
Ainsi, il apparaît ici évident que Bellova doit, dans le cadre de cette exigence ACA 4, être en mesure de démontrer la manière dont elle incite et accompagne les parties prenantes concernées, notamment les compagnies aériennes Ryanair et Wizz Air, dans leurs propres trajectoires de réduction.
Ces deux compagnies affichent en effet des objectifs importants en termes d'intensité carbone, c'est-à-dire les émissions de GES par passager-kilomètre :

- Ryanair : réduction de l'intensité carbone de 27 % en 2030 par rapport à 2023 (48 g éq. CO_2/pax.km contre 66 g éq. CO_2/pax.km) ;
- Wizz Air : réduction de l'intensité carbone de 25 % en 2029 par rapport à 2019 (42,6 g éq. CO_2/pax.km contre 57,2 g éq. CO_2/pax.km).

Pour atteindre ces objectifs, les deux compagnies comptent en très grande partie sur le recours aux SAF, avec des niveaux d'incorporation très supérieurs aux objectifs fixés par ReFuelEU (2 % en 2025 et 6 % en 2030) :

- Ryanair : 12,5 % de taux d'incorporation en 2030, contribuant à 50 % de l'objectif de réduction de son intensité carbone ;
- Wizz Air : 10 % de taux d'incorporation en 2029, contribuant à 53 % de l'objectif de réduction de son intensité carbone.

De plus, ces compagnies comptent également sur l'initiative Single European Sky qui vise à rendre les trajectoires plus directes et à permettre des réductions d'émissions estimées entre 10 et 15 %.
Tout ceci soulève plusieurs questions :

1. Tout d'abord, alors même que Bellova doit connaître ces objectifs dans le cadre de l'exigence du niveau ACA 4, pourquoi ces objectifs ne sont-ils ni discutés ni intégrés dans l'évaluation des émissions de GES de l'étude d'impact ?
2. Les objectifs annoncés par Ryanair et Wizz Air impliquent des niveaux d'incorporation de SAF sensiblement supérieurs aux minima réglementaires ReFuelEU (2 % entre 2025 et 2029, puis 6 % en 2030). Or, le taux d'incorporation effectivement disponible sur une plateforme dépend notamment de la disponibilité des SAF, de leur chaîne d'approvisionnement et de leur distribution. Dans ces conditions, quelles dispositions concrètes Bellova prévoit-elle de mettre en œuvre pour permettre aux compagnies opérant à Paris-Beauvais d'atteindre leurs objectifs respectifs d'incorporation de SAF, au-delà des obligations réglementaires, et notamment les niveaux annoncés par Ryanair (12,5 %) et Wizz Air (10 %) à l'horizon 2029-2030 ?
3. La publication d'octobre 2025 « ReFuelEU Aviation Annual Technical Report » de l'EASA projette, à partir des unités existantes et des projets en cours, une capacité de production de SAF de 3,6 millions de tonnes en 2030 (scénario dit « réaliste » selon l'EASA). Ce volume de production devrait permettre, de justesse, d'atteindre l'objectif ReFuelEU d'incorporation de 6 %. Mais pour atteindre leurs objectifs respectifs de 12,5 % et 10 %, Ryanair et Wizz Air devraient, à elles seules, mobiliser environ 33 % des volumes de SAF produits en Europe en 2030, alors même qu'elles ne représenteraient qu'environ 15 % des émissions de GES et 21 % des mouvements du trafic aérien en Europe et au départ de l'Europe à cette date. Par conséquent, toujours dans le cadre de l'exigence ACA 4, comment Bellova considère-t-elle que ces compagnies pourront bénéficier d'un accès privilégié aux SAF par rapport aux compagnies traditionnelles qui affichent elles aussi des objectifs d'incorporation supérieurs aux exigences de ReFuelEU (par exemple Air France-KLM, Iberia, Finnair, SAS ou encore Vueling, qui visent également des taux d'incorporation de l'ordre de 10 %) ?
4. La même question se pose d'ailleurs pour Bellova elle-même. Comment la société compte-t-elle favoriser l'approvisionnement de sa plateforme en carburéacteurs fortement incorporés en SAF face à des plateformes telles que Paris-Charles-de-Gaulle ou Paris-Orly, dont les moyens économiques, logistiques et commerciaux ne sont en rien comparables ?
5. Dans le cas des SAF, l'aspect économique est essentiel à deux titres :
   - le coût des SAF restera durablement supérieur à celui d'un carburéacteur 100 % fossile. Même indépendamment de l'évolution du prix des matières premières, le seul amortissement des capacités de production représente déjà plusieurs centaines d'euros par tonne produite, auxquels s'ajoutent les coûts d'exploitation, de maintenance, de financement, d'assurance, de certification et de rémunération des capitaux investis ;
   - les volumes de SAF demeurant limités, ils feront nécessairement l'objet d'une concurrence entre compagnies aériennes cherchant à atteindre des objectifs d'incorporation supérieurs aux exigences réglementaires.

Dans ces conditions, comment Bellova considère-t-elle que ces contraintes économiques n'impacteront pas le modèle économique du transport aérien low cost, alors même que celui-ci repose sur des marges relativement faibles, une optimisation maximale des coûts fixes et une forte sensibilité au coût du carburant ?

Toutes choses égales par ailleurs, une augmentation significative de la part de SAF dans le carburant consommé pourrait conduire à une hausse substantielle des coûts d'exploitation.

Comment l'étude d'impact intègre-t-elle alors l'incidence potentielle de l'augmentation du coût du carburéacteur et du SAF sur :

- les coûts d'exploitation des compagnies ;
- leur modèle économique ;
- leur politique tarifaire ;
- et, in fine, les hypothèses de trafic retenues pour justifier le projet ?

6. Les compagnies aériennes elles-mêmes identifient explicitement ces risques dans leurs rapports annuels. Ainsi, Ryanair souligne notamment les risques liés :
   - à la disponibilité limitée des SAF ;
   - à leur coût pouvant atteindre plusieurs fois celui du kérosène conventionnel ;
   - à la possibilité de ne pas pouvoir respecter les obligations d'incorporation en raison d'un manque d'offre ;
   - ainsi qu'aux difficultés potentielles de financement du secteur.

   De son côté, Wizz Air exprime des inquiétudes encore plus détaillées concernant :
   - l'insuffisance potentielle des capacités de production européennes ;
   - les limitations liées à la disponibilité des matières premières ;
   - les difficultés de montée en puissance des filières HEFA ;
   - la rareté des carburants de synthèse ;
   - les coûts de production élevés ;
   - la disponibilité de l'électricité renouvelable nécessaire aux e-fuels ;
   - ainsi que l'incertitude réglementaire et financière pesant sur les investissements.

   Wizz Air souligne également que la hausse progressive des obligations d'incorporation entraînera mécaniquement une augmentation des coûts opérationnels au cours des prochaines années.

   L'ensemble de ces alertes, qui émanent directement des compagnies concernées, constitue a minima des éléments qui devraient être pris en considération par Bellova dans le cadre de son engagement ACA 4 et dans l'analyse de la crédibilité des trajectoires de décarbonation présentées.

   Au-delà de la seule question climatique, ces éléments interrogent également la viabilité économique d'un scénario prévoyant un trafic de 45 000 mouvements par an sur l'ensemble de la durée de la concession.

   Or, dans le cas de Ryanair, la principale réponse apportée consiste essentiellement à supposer que les fabricants de moteurs continueront à améliorer l'efficacité énergétique des appareils à un rythme comparable à celui observé historiquement.

   Il ne s'agit toutefois pas d'une démonstration, mais d'une hypothèse.

   Cette hypothèse relève davantage d'un postulat que d'une analyse démontrée et pourrait tout aussi bien être contestée par une hypothèse inverse.

   Comment Bellova se positionne-t-elle vis-à-vis de cette hypothèse, qui apparaît structurante pour les perspectives de décarbonation retenues par Ryanair et qui pourrait avoir une influence significative sur la viabilité économique du projet ?

Et alors même que cette hypothèse figure explicitement dans le rapport annuel FY2025 de Ryanair, pour quelle raison Bellova n'a-t-elle pas intégré sa discussion dans l'étude d'impact, alors même que l'esprit du niveau ACA 4 consiste précisément à analyser et accompagner les trajectoires de décarbonation des principaux acteurs de la plateforme ?

7. En janvier 2026, l'IATA s'est de nouveau exprimée en jugeant « hors d'atteinte » les objectifs d'incorporation de carburants d'origine non fossile dans les réservoirs des avions, tels que définis par l'Union européenne à l'horizon 2035. Willie Walsh, directeur général de l'IATA, est allé jusqu'à déclarer : « Nous sommes très en retard [...] j'ai toujours pensé que l'ambition européenne était hors d'atteinte. »
   Ouest-France rapportait également, dans son article du 29 janvier 2026, que les compagnies aériennes craignent que le coût des carburants durables ne rende le transport aérien inaccessible à une partie croissante du public.
   Cette question n'est d'ailleurs pas nouvelle.
   Dès le 5 avril 2025, un article d'Air Journal intitulé « IATA : l'aérien pourrait réévaluer son objectif de "zéro émission nette" de carbone faute de SAF suffisant » rapportait déjà les inquiétudes exprimées par Willie Walsh quant à la capacité du secteur à atteindre ses objectifs climatiques.
   Selon lui, les compagnies aériennes se retrouveraient confrontées à une situation dans laquelle l'ensemble des acteurs affichent un soutien aux objectifs de décarbonation à condition que le financement soit assumé principalement par les compagnies elles-mêmes.
   Il indiquait également que les dirigeants des compagnies aériennes manifestaient une inquiétude croissante face à la hausse des coûts anticipés de la transition.
   Ces déclarations marquent un changement notable de ton par rapport aux positions exprimées précédemment par l'IATA.
   Dès lors, face à des éléments largement relayés dans les médias spécialisés et généralistes, pourquoi Bellova n'a-t-elle pas intégré ce risque dans son étude d'impact ?
8. Le Secrétariat général à la planification écologique (SGPE), dans plusieurs publications, souligne la décorrélation persistante entre la tarification du transport aérien et son impact climatique.
   Le SGPE alerte également sur le fait que les ressources en biomasse mobilisables pour la production de SAF demeurent limitées et que leur mise à disposition du secteur aérien ne peut être envisagée que sous réserve d'un développement qualifié de raisonnable.
   Le SGPE évoque par ailleurs explicitement la possibilité d'une réduction du trafic aérien par différents mécanismes, notamment :
   - le signal-prix ;
   - les reports modaux ;
   - les démarches de sobriété.

   Dès septembre 2024, le SGPE alertait également sur les difficultés potentielles d'atteinte des objectifs ReFuelEU à l'horizon 2035, préoccupations qui ont ensuite été reprises par l'EASA puis par l'IATA.
   Pourquoi ces éléments n'ont-ils pas été analysés par Bellova dans l'étude d'impact, notamment au regard :
   - de la viabilité économique du projet d'agrandissement ;
   - de la soutenabilité du modèle économique du transport aérien low cost ;
   - et du risque de ne pas atteindre le niveau de trafic de 45 000 mouvements annuels retenu dans le projet ?

9. La comparaison des trajectoires historiques et des objectifs annoncés par Ryanair et Wizz Air conduit à constater que, pour atteindre leurs objectifs respectifs de 2030 et 2029, ces compagnies devraient multiplier leurs efforts de décarbonation à des niveaux sans précédent.
   Pour Ryanair, le rythme de réduction devrait être environ 8,5 fois supérieur à celui observé au cours de la décennie précédente.
   Pour Wizz Air, il devrait être environ 2,5 fois supérieur, alors même que la compagnie affichait déjà un retard récurrent par rapport à certaines étapes de sa propre trajectoire historique.
   Or, depuis 2026, les compagnies aériennes sont pleinement soumises au système européen d'échange de quotas carbone.
   Comment Bellova a-t-elle intégré le risque d'une non-atteinte des objectifs de décarbonation annoncés par ces compagnies, et donc le risque d'une hausse des coûts liés à l'acquisition de quotas supplémentaires ?
   Plus précisément, comment l'étude d'impact a-t-elle pris en compte les conséquences potentielles de cette hausse des coûts sur :
   - le modèle économique des compagnies low cost ;
   - le prix des billets ;
   - la demande de transport aérien ;
   - et, en conséquence, les hypothèses de trafic retenues pour le projet ?
10. Concernant l'initiative Single European Sky, les analyses réalisées par l'Observatoire Émissions Carbone BVA indiquent que, pour l'aéroport de Paris-Beauvais, les distances réellement parcourues sont généralement comprises entre 5 % et 10 % au-dessus de la distance orthodromique.
    Dans ces conditions, les réductions d'émissions de l'ordre de 10 % à 15 % parfois avancées pour le Single European Sky apparaissent difficilement transposables au cas particulier de Paris-Beauvais.
    Comment Bellova a-t-elle intégré cette spécificité dans son évaluation des émissions de GES et dans l'analyse des trajectoires de décarbonation présentées par les compagnies aériennes opérant sur la plateforme ?
11. Bellova indique en page 19 de la pièce C1 :
    « À noter que Ryanair a annoncé que son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à court terme a été validé par l'initiative Science Based Targets (SBTi). »
    Il serait utile de préciser immédiatement à la suite de cette affirmation que la validation SBTi porte sur la conformité méthodologique de l'objectif présenté et sur sa cohérence avec une trajectoire climatique donnée.
    En revanche, elle ne constitue pas une validation de la faisabilité opérationnelle ou économique des leviers mobilisés pour atteindre cet objectif.
    Par ailleurs, la validation accordée à Ryanair porte sur une réduction de l'intensité carbone de la compagnie et ne garantit en rien une réduction absolue ou nette de ses émissions de GES.
    Comme cela a été exposé dans une autre contribution, la validation SBTi ne constitue notamment pas une validation :
    - de la disponibilité future de volumes suffisants de SAF ;
    - de la faisabilité du renouvellement de flotte annoncé ;
    - de la réalisation effective des gains attendus du programme Single European Sky ;
    - ni, plus généralement, de la capacité réelle des leviers identifiés à produire les réductions d'émissions annoncées.

Cette validation ne répond donc en rien aux interrogations précédemment soulevées, qui demeurent pleinement ouvertes et appellent toujours une réponse documentée de Bellova.

12. Enfin, je me permets d'exprimer mon étonnement de devoir reformuler, dans le cadre de la présente enquête, un certain nombre de questions qui avaient déjà été largement documentées et argumentées lors de la concertation de 2025.
    Comme je l'ai rappelé lors de la réunion du 26 juin, ma contribution transmise en juillet 2025, d'environ 70 pages, abordait déjà une grande partie des sujets développés dans les présentes questions.
    Bellova ne pouvait donc ignorer ni l'existence de ces interrogations, ni les arguments, données et références sur lesquels elles reposaient.
    Leur absence de traitement dans l'étude d'impact actuelle appelle dès lors une explication.
    Cette situation est d'autant plus surprenante que ces éléments s'inscrivaient directement dans les objectifs affichés de la concertation.
    Le dossier du maître d'ouvrage indiquait explicitement vouloir garantir la traçabilité et la sincérité de la démarche en retraçant les suggestions, questions et avis exprimés afin de témoigner de la diversité des points de vue.
    Il affichait également l'objectif de favoriser la remontée d'idées innovantes relatives notamment à la décarbonation et aux carburants alternatifs.
    Bellova demandait par ailleurs explicitement aux participants de formuler des contributions argumentées, en précisant que la qualité des arguments échangés constituait un élément essentiel pour faire progresser la réflexion.
    Ma contribution répondait précisément à cette demande.
    Elle a d'ailleurs été qualifiée par la CNDP de contribution particulièrement argumentée, les garants estimant qu'elle identifiait par avance plusieurs questions auxquelles les études ultérieures, et notamment l'étude d'impact, devraient apporter des réponses.
    Or, à la lecture du Dossier d'Enseignements et d'Engagements, force était de constater que les principaux sujets soulevés dans cette contribution n'avaient pas été repris.
    J'avais donc sollicité directement Bellova afin de demander que ces éléments soient intégrés, précisément parce qu'ils correspondaient aux attentes formulées dans le cadre de la concertation.
    Cette demande a finalement fait l'objet d'une fin de non-recevoir.
    Il est dès lors légitime de s'interroger sur les raisons pour lesquelles une contribution aussi argumentée, portant notamment sur la décarbonation et sur la viabilité à long terme du projet, a été écartée du processus d'analyse.
    D'autant plus que les questions soulevées en 2025 se retrouvent aujourd'hui, pour une large part, au cœur même des interrogations que soulève l'étude d'impact.
    On peut également s'interroger sur un possible glissement de la notion même de « concertation volontaire » au cours du processus.
    La concertation avait initialement été présentée comme une démarche visant à recueillir des contributions argumentées, écouter les avis exprimés et enrichir la réflexion autour du projet.
    Au fil du débat, cette notion semble pourtant avoir été progressivement ramenée à une conception plus restrictive consistant à considérer que, parce que la concertation était volontaire, le maître d'ouvrage demeurait libre de ne retenir que les éléments allant dans le sens du projet.

Une telle conception paraît difficilement conciliable avec l'esprit même d'une démarche de concertation, volontaire ou non.
Écouter une contribution n'implique évidemment pas d'en partager les conclusions ni de les reprendre intégralement.
En revanche, cela implique au minimum d'examiner son contenu, d'en discuter les arguments et d'expliquer les raisons pour lesquelles ils sont retenus ou écartés lorsqu'ils portent sur des enjeux substantiels du projet.
C'est précisément ce qui semble avoir fait défaut en l'espèce.
La question n'est donc pas de savoir si Bellova devait adhérer aux conclusions de ma contribution de 2025.
La question est de comprendre pourquoi les données, analyses et interrogations qu'elle contenait, et dont certaines apparaissent aujourd'hui directement pertinentes pour apprécier la robustesse des hypothèses climatiques, économiques et de trafic du projet, n'ont pas été examinées, discutées ou intégrées au dossier, alors même qu'elles avaient été explicitement sollicitées dans le cadre de la concertation préalable.

Conclusion

Au terme de ces différents éléments, il apparaît que la trajectoire de décarbonation mobilisée pour justifier l'évolution du trafic de l'aéroport de Paris-Beauvais repose très largement sur des hypothèses dont la faisabilité réelle n'est pas démontrée dans le dossier.
Les réductions d'émissions attendues des compagnies aériennes reposent notamment sur des facteurs extérieurs au projet lui-même : disponibilité future des SAF en quantité suffisante, capacité des compagnies à accéder à ces volumes dans un contexte de forte concurrence, évolution de leurs coûts de production et d'approvisionnement, mise en œuvre effective du Single European Sky, renouvellement accéléré des flottes ou encore maintien d'un modèle économique compatible avec l'augmentation des contraintes climatiques et réglementaires.
Or, ces hypothèses ne sont pas seulement incertaines : elles sont identifiées comme telles par les compagnies aériennes elles-mêmes ainsi que par les principaux organismes du secteur, comme le montrent les éléments présentés précédemment.
Dans ces conditions, il apparaît difficile de considérer que l'étude d'impact apporte une démonstration suffisamment robuste de la compatibilité du projet avec les trajectoires de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur lesquelles elle s'appuie.
Plus fondamentalement, la question posée n'est pas de savoir si ces objectifs de décarbonation sont souhaitables, mais si leur atteinte est suffisamment crédible pour servir de fondement à un projet visant à porter durablement le trafic de l'aéroport à 45 000 mouvements par an pendant toute la durée de la concession.
Au fond, les questions soulevées ici ne sont pas nouvelles.
Elles ont été formulées dès 2025, documentées et argumentées, signalées à plusieurs reprises et identifiées par la CNDP comme devant trouver des réponses dans les études ultérieures.
Pourtant, plus d'un an plus tard, elles demeurent pour l'essentiel sans réponse.
Cette situation ne peut donc plus être attribuée à un manque d'information ou à une difficulté d'identification des enjeux.
Les éléments étaient disponibles et avaient été portés à la connaissance du maître d'ouvrage.
Leur absence de traitement relève désormais d'un choix de la part de Bellova.

Cette situation paraît d'ailleurs difficile à concilier avec les propos tenus par Nathalie Poncin lors de la réunion de lancement, lorsqu'elle indiquait :
« Notre champ de responsabilité va au-delà du projet, en sachant toutefois que la stratégie du transport aérien en France relève des autorités du pays. »
Car deux questions se posent alors.
D'une part, si le « champ de responsabilité » de Bellova va effectivement au-delà du projet, il est difficile de comprendre pourquoi, lorsque sont abordées les trajectoires de décarbonation des compagnies aériennes ou leur capacité à mobiliser les leviers présentés dans le dossier, ces sujets seraient soudainement considérés comme extérieurs à son champ de responsabilité.
D'autre part, si Bellova considère au contraire que la stratégie du transport aérien relève principalement des autorités nationales, cette circonstance ne réduit en rien la nécessité d'en évaluer les conséquences pour le projet.
Elle la renforce au contraire.
En effet, plus un projet dépend de décisions publiques, d'évolutions réglementaires, de politiques sectorielles ou de trajectoires qui lui sont extérieures, plus il est nécessaire d'analyser son exposition aux risques qui en découlent.
Une étude d'impact ne peut pas se limiter à retenir, parmi les évolutions possibles du secteur, celles qui permettent de justifier les hypothèses de trafic ou les trajectoires de décarbonation retenues, tout en considérant comme extérieures au champ d'analyse les évolutions susceptibles de remettre en cause ces mêmes hypothèses.
La question n'est donc pas de demander à Bellova de se substituer aux autorités nationales pour définir la stratégie du transport aérien.
Il lui revient en revanche d'en évaluer les conséquences et les risques pour le projet qu'elle porte, notamment lorsque sa viabilité environnementale, économique et opérationnelle dépend directement de cette stratégie.
C'est précisément l'objet d'une étude d'impact : identifier les hypothèses déterminantes, en apprécier la robustesse, analyser les incertitudes qui les entourent et mesurer les conséquences de leur non-réalisation.
À ce stade, le dossier ne permet pas de démontrer que ces conditions sont réunies pour la trajectoire de décarbonation retenue et, par conséquent, pour la capacité du projet à soutenir durablement un trafic de 45 000 mouvements annuels pendant toute la durée de la concession.

N°324

Projet de raccordement de l’aéroport à l’A16 et prise en compte des projets connexes - Suite suite

Bonjour, Je me permets de revenir sur cette contribution, car la nouvelle réponse de Bellova me semble apporter un élément important qui mérite, à mon sens, d'être relevé dans le cadre de la consultation. Bellova précise désormais que « *les études diligentées par l'UTD viennent d'être relancées, en intégrant les données d'entrée de l'étude trafic du DDAE* ». Cette réponse confirme donc que :
- une étude portant sur l'évolution et la fluidification de la desserte de l'aéroport est bien engagée ;
- plusieurs scénarios d'aménagement avaient déjà été identifiés, dont notamment la création d'un échangeur sur l'A16 ;
- des échanges avaient eu lieu dès le premier semestre 2026 pour intégrer les données de trafic de Bellova et organiser le financement de ces études ;
- et surtout, Bellova indique qu'elle sera associée aux différents jalons de cette étude, laquelle utilise désormais les données d'entrée du DDAE.

La question soulevée dans ma contribution reste donc entière : comment l'étude d'impact peut-elle retenir un scénario de desserte routière précis sans examiner les évolutions de desserte qui étaient déjà identifiées et faisaient l'objet d'une démarche engagée parallèlement à son élaboration ?

Je ne demande évidemment pas que les résultats d'une étude qui n'est pas encore achevée soient intégrés a posteriori au DDAE. **La question porte sur le fait que l’existence de cette réflexion et les différents scénarios envisagés ne soient pas pris en compte dans l’appréciation du périmètre, des hypothèses et des variantes de l’évaluation environnementale du projet**
La réponse de Bellova me semble d'ailleurs particulièrement importante sur ce point : elle indique que l'étude UTD est désormais alimentée par les données de trafic du DDAE, alors que l'étude d'impact n'a, pour sa part, pas intégré cette réflexion comme scénario ou variante de desserte. Il me semblerait donc utile que ce point soit explicitement identifié dans la synthèse de la consultation et qu'une réponse soit apportée sur l'articulation entre le scénario de desserte retenu dans le DDAE, l'étude de trafic de Bellova et l'étude de desserte désormais conduite par l'UTD/Conseil départemental. J'insiste sur ces éléments, qui me paraît dépasser la seule question de la future bretelle A16, afin qu'ils ne soient pas perdus parmi les nombreuses contributions de la consultation.

N°274

Facteur d'émissions carbone + Distance des vols

Bonjour, Je vous remercie pour ces précisions, qui permettent notamment de mieux comprendre la méthode retenue pour l'évaluation des émissions du trafic aérien. Elles soulèvent néanmoins plusieurs questions complémentaires importantes pour la transparence, la qualité et la reproductibilité de l'évaluation. Vous indiquez que les émissions des vols sont calculées à partir des données de consommation issues de la certification OACI des moteurs, en discriminant les différents types de moteurs pouvant équiper les appareils, puis en appliquant le facteur d'émission de la Base Empreinte de l'ADEME. Cette précision confirme que la méthodologie retenue repose sur une approche "vol par vol", et non sur l'application directe d'un facteur d'émission exprimé en g éq. CO_2/passager/km. Dans ce contexte, il apparaît particulièrement important que le public puisse disposer des principales données d'entrée utilisées dans le calcul. Il serait donc souhaitable que l'étude d'impact soit complétée par un tableau récapitulatif présentant, pour les différents types d'appareils et de moteurs considérés, les données utilisées, leurs valeurs, leurs sources et, le cas échéant, les hypothèses retenues. De plus, après relecture, **une données essentielle semble notamment manquer dans le dossier : la distance de vol retenue pour les calculs**.
En effet, aucune information ne permet en effet d'identifier clairement les distances moyennes de vol utilisées pour déterminer les consommations de carburant et, par conséquent, les émissions associées aux différents scénarios. Cette donnée est pourtant particulièrement dimensionnante. Une variation de la distance moyenne des vols peut en effet modifier significativement les émissions totales à nombre de mouvements identique.
Plusieurs précisions apparaissent donc nécessaires :
- quelle distance de vol est retenue pour les différents types d'appareils et/ou les différentes liaisons dans le calcul des émissions de GES ?
- comment cette distance est-elle déterminée : distance moyenne historique des vols opérés à Beauvais, distance moyenne pondérée par compagnie, distance théorique entre les aéroports, ou autre méthode ?
- quelle distance moyenne est effectivement retenue dans les scénarios « fil de l'eau » et « projet » ?
- cette distance moyenne évolue-t-elle entre les deux scénarios et, si oui, selon quelles hypothèses ?
- plus généralement, comment l'étude prend-elle en compte l'évolution possible de la structure du trafic et de la longueur moyenne des liaisons à mesure que le nombre de mouvements augmente ?

Cette dernière question apparaît particulièrement importante dans le cas de Paris-Beauvais, où l'évolution du trafic ne correspond pas nécessairement à une simple augmentation proportionnelle du nombre de vols existants. Une croissance du trafic peut également s'accompagner d'une modification de la structure des destinations desservies et donc de la distance moyenne des vols. À titre d'exemple, une évolution de la stratégie de desserte des compagnies vers des destinations plus éloignées, ou au contraire vers des liaisons plus courtes permettant d'augmenter le nombre de rotations, conduirait à des niveaux d'émissions très différents à nombre de mouvements identique. Il apparaît donc nécessaire de préciser quelle hypothèse d'évolution de la distance moyenne des vols a été retenue entre le scénario « fil de l'eau » et le scénario « projet », et d'en justifier la cohérence au regard de l'évolution anticipée de la flotte et du réseau des compagnies opérant à Paris-Beauvais.

Sans cette information, il est difficile d’apprécier pleinement la robustesse de l’estimation de l’augmentation des émissions de GES associée au projet.

N°273

Projet de raccordement de l'aéroport à l'A16 et prise en compte des projets connexes - Suite

Bonjour, Je vous remercie pour ces précisions, qui permettent notamment d'établir que la réflexion sur l'évolution de la desserte routière de l'aéroport ne constitue pas une réflexion récente. Votre réponse indique en effet que des échanges ont eu lieu dès le premier semestre 2026 afin d'intégrer les études de trafic de Bellova et d'organiser le financement de l'étude, que celle-ci est inscrite au volet mobilités du CPER 2021-2027 signé en mars 2026, et que plusieurs scénarios d'aménagement ont d'ores et déjà été identifiés, parmi lesquels la création d'un échangeur autoroutier sur l'A16/RD938 ou plus au nord. Il est également précisé que le SMABT, les services de l'agglomération et Bellova, dans le cadre du projet de modernisation, seront associés aux différents jalons d'avancement de cette étude. Ces éléments apportent donc des précisions utiles, mais laissent néanmoins sans réponse l'une des questions centrales de ma première contribution sur le sujet : **pour quelles raisons cette réflexion sur l'évolution de la desserte de l'aéroport n'apparait-elle ni dans le périmètre des projets pris en compte dans l'étude d'impact, ni dans l'analyse des effets cumulés, ni parmi les évolutions possibles des conditions de desserte de la plateforme ?** Cette question apparaît d'autant plus importante à la lecture de votre réponse. En effet, même si l'étude d'opportunité et de définition des aménagements doit officiellement être lancée fin 2026 ou début 2027, la réflexion et les échanges sur l'évolution de la desserte de l'aéroport étaient déjà engagés au premier semestre 2026, soit avant la finalisation de l'étude d'impact. Plus encore, plusieurs scénarios d'aménagement sont déjà identifiés, dont certains concernent directement un raccordement de la plateforme au réseau autoroutier A16, tandis que le financement de l'étude est prévu dans le CPER 2021-2027. Il apparaît donc nécessaire de préciser **comment ces éléments, connus ou engagés lors de l'élaboration de l'étude d'impact, ont été pris en compte dans la définition de son périmètre, dans les hypothèses de trafic et de circulation retenues et dans l'examen des variantes.** Cette question est d'autant plus importante que le scénario de desserte présenté dans l'étude d'impact repose sur une modification substantielle des conditions d'accès à la plateforme, notamment avec la restriction de l'accès actuel depuis Tillé aux transports en commun et aux mobilités douces et le report des véhicules particuliers vers une desserte par le nord. Or, votre réponse confirme désormais que d'autres évolutions de la desserte routière de l'aéroport étaient déjà identifiées au moment de l'élaboration de l'étude d'impact et qu'elles feront directement l'objet d'une étude associant notamment Bellova et le SMABT. **Pourquoi ces différents scénarios de desserte n'ont-ils dès lors pas été examninés dans l'étude d'impact, au moins comme variantes, et comment le scénario présenté dans celle-ci peut-il être considéré comme représentatif des conditions futures de desserte de la plateforme ?** Enfin, compte tenu des éléments désormais apportés, il serait utile de préciser quelle articulation est prévue entre l'étude d'opportunité portée par le Conseil départemental, les études de trafic réalisées par Bellova et le projet de modernisation soumis à la présente consultation, notamment concernant les hypothèses de trafic, les flux routiers générés par l'activité aéroportuaire et les incidences environnementales associées.

N°264

Distance transport routier

Bonjour, En ce qui concerne les transports routiers, l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre renvoie à l'étude "air-santé" pour les données d'entrée utilisées dans les calculs. Toutefois, l'étude "air-santé" repose sur une aire d'étude centrée sur la plateforme et limitée à un périmètre de l'ordre de 5 à 10 km. Ce périmètre peut être pertinent pour l'analyse locale de la qualité de l'air, mais il apparaît moins adapté à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements liés à l'activité de l'aéroport. En effet, contrairement aux polluants atmosphériques dont la dispersion et les concentrations peuvent être étudiées à partir d'un périmètre géographique donné, les émissions de GES liées aux transports dépendent de la distance totale effectivement parcourue. À l'instar de ce qui est retenu pour les déplacements aériens, l'évaluation devrait donc, pour les transports routiers, s'appuyer sur des distances de déplacement complètes et représentatives des trajets réellement effectués. À titre indicatif, les distances moyennes à considérer semblent plutôt être de l'ordre de :
- 80 à 90 km pour les navettes, représentatifs des lignes existantes ;
- 60 à 100 km pour les véhicules particuliers, correspondant au rayon de chalandise visé par l'aéroport. La prise en compte de ces distances représentatives ne modifierait vraisemblablement pas de manière significative l'écart relatif entre les deux scénarios étudiés ("fil de l'eau" et "projet"), puisque les mêmes hypothèses de distance seraient appliquées aux deux situations. Elle conduirait en revanche à réévaluer sensiblement à la hausse les émissions de GES en valeur absolue associées aux déplacements routiers.
Pouvez-vous donc préciser quelle distance moyenne de déplacement a effectivement été retenue pour les différents modes de transport routier dans le calcul des émissions de GES, et justifier le choix de ces distances au regard des distances réelles parcourues par les passagers et usagers de l'aéroport ?

N°263

Projet de raccordement de l'aéroport à l'A16 et prise en compte des projets connexes

Bonjour, Lors du Conseil communautaire du 17 juin 2026, M. Lionel Chiss a indiqué que le SMABT avait lancé une étude de faisabilité concernant la création d'une bretelle de raccordement directe entre l'aéroport de Paris-Beauvais et l'autoroute A16. Cette déclaration est notamment accessible dans l'enregistrement du Conseil communautaire (https://www.youtube.com/live/XtX3fd9LSYk?t=4147).

Cette annonce s'inscrit dans la continuité du Conseil communautaire d'installation du 11 avril 2026, au cours duquel M. Jacques Doridam, nouvellement élu 11e vice-président chargé des mobilités, indiquait : "*... je sais qu'on va travailler aussi sur les déplacements en ce qui concerne les routes au nord, notamment de l'agglomération*" (https://www.youtube.com/live/-t4E34_ALhw?si=Nqc4LQDlvL2WlnjN&t=6963)

L'existence de cette réflexion sur une nouvelle infrastructure de desserte de l'aéroport apparaît particulièrement importante dans le cadre de la présente consultation, alors que le projet de modernisation prévoit une augmentation significative du trafic de la plateforme. Plusieurs précisions apparaissent dès lors nécessaires concernant l'articulation entre cette infrastructure et le projet soumis à consultation :
- Quelle est la nature exacte de l'étude de faisabilité engagée par le SMABT, quel en est l'état d'avancement, quel est son calendrier prévisionnel et quels besoins en matière de déplacements cette infrastructure est-elle destinée à répondre ?
- Quels liens fonctionnels, calendaires et programmatiques ont été établis entre cette réflexion et le projet de modernisation de l'aéroport soumis à la présente consultation ?
- Cette infrastructure étant directement destinée à améliorer la desserte de la plateforme, pour quelles raisons n'apparaît-elle ni dans le périmètre des projets pris en compte dans l'étude d'impact, ni dans l'analyse des effets cumulés, ni parmi les évolutions possibles des conditions de desserte de l'aéroport ?

Ceci apparaît d'autant plus importante que cette réflexion entre directement en contradiction avec le scénario de desserte routière retenu dans l'étude d'impact et que les premières déclarations publiques faisant état de cette réflexion sont intervenues avant la finalisation de l'étude d'impact. Il convient donc de préciser comment le maitre d'ouvrage a pris en compte ce projet lors de l'élaboration de l'étude (définition du périmètre, hypothèses et variantes examinées dans l'étude d'impact).
Ainsi, pourquoi cette hypothèse d'évolution de la desserte n'a-t-elle pas été examinée dans l'étude d'impact, notamment sous la forme d'une variante au scénario de circulation retenu ? Enfin, compte tenu de l'existence désormais annoncée de cette étude de faisabilité, quel est aujourd'hui le scénario de référence retenu par le SMABT pour la desserte routière future de l'aéroport et comment celui-ci s'articule-t-il avec le schéma de circulation présenté dans l'étude d'impact ?

N°262

Question - Hypothèses d’évolution de la flotte aérienne

Bonjour
La figure 4 page 54 de la pièce C2 de l'étude d'impact présente une évolution particulièrement marquée de la composition de la flotte utilisée pour les projections : les B737-800 disparaissent pratiquement totalement à l'horizon 2032, les B737 MAX 8 à l'horizon 2034, tandis que les B737 MAX 10 représenteraient à partir de 2034 à eux seuls plus de 80% des mouvements commerciaux, soit la totalité des mouvements de Ryanair.

Aucune justification ou source permettant d'étayer cette trajectoire de renouvellement et d'affectation des appareils à la plateforme ne semble toutefois être présentée dans le dossier. Cette hypothèse apparaît d'autant plus importante qu'elle constitue un paramètre déterminant des consommations de carburant et des émissions de GES projetées. Elle semble par ailleurs différer de la trajectoire de flotte retenue dans l'étude acoustique.

Plusieurs précisions apparaissent donc nécessaires :
- Sur quelle(s) source(s) cette prévision de trajectoire de composition de la flotte et sur quels engagements ou données opérationnelles des compagnies aériennes repose-t-elle ?
- Pourquoi des hypothèses différentes de composition de flotte semblent-elles être retenues entre l'étude des émissions de GES et l'étude acoustique, alors qu'il s'agit d'une hypothèse structurante pour ces deux évaluations ? Un scénario central commun n'aurait-il pas dû être défini, les éventuelles variantes étant ensuite utilisées pour tester les principales incertitudes propres à chaque étude ?
- Cette trajectoire correspond-elle à une projection de la flotte effectivement susceptible d'être affectée à Paris-Beauvais ou à une hypothèse théorique de renouvellement des types d'appareils ? Dans le premier cas, quelles données permettent de justifier une affectation aussi importante des MAX 10 à la plateforme ?
- Enfin, comment cette hypothèse est-elle conciliable avec les perspectives de flotte publiquement communiquées par Ryanair, qui prévoient à l'horizon 2034 environ 300 B737 MAX10 sur une flotte totale d'environ 760 appareils, aux côtés notamment d'environ 200 MAX8 et de 260 B737-800 ? Sur quel fondement peut ainsi être retenue, pour Paris-Beauvais, une trajectoire dans laquelle les MAX10 représenteraient plus de 80% des mouvements commerciaux dès 2034 ?

Compte tenu de l'impact direct de cette hypothèse sur les consommations de carburant et les émissions de GES projetées, il apparaît nécessaire que le dossier précise et justifie la trajectoire de flotte retenue, ainsi que sa cohérence avec les perspectives effectivement annoncées par les compagnies aériennes.

N°254

Facteur d'émissions carbone

Bonjour,
La partie « *Évaluation des émissions de gaz à effet de serre* » de la pièce C2 ne présente pas les facteurs d'émission retenus pour les différents postes étudiés (matériaux de construction, transports terrestres, trafic aérien, etc.).

Or, ces informations apparaissent essentielles afin de permettre au public d'apprécier la qualité, la représentativité et la reproductibilité des résultats présentés.

Cette question est particulièrement importante concernant le trafic aérien. En effet, l'étude distingue différentes générations d'appareils (B737 NG, MAX 8, MAX 10, A320neo, etc.), dont les performances énergétiques diffèrent sensiblement. Les facteurs d'émission retenus influencent donc directement les émissions calculées et les trajectoires présentées.

Par ailleurs, les facteurs d'émission exprimés en g éq CO_2/pax/km dépendent également du taux d'emport retenu. À titre d'exemple, la compagnie Ryanair publie un facteur d'émission d'environ 65 g éq CO_2/pax/km, correspondant à un taux d'emport moyen de l'ordre de 94% à 95%. Or, les bulletins de l'environnement de l'aéroport indiquent un emport moyen de l'ordre de 167 à 168 pax/mvtt, soit un taux d'emport plus faible pour les appareils exploités par Ryanair à Beauvais (entre 85% à 88%). À niveau de consommation identique par vol, cette différence conduit mécaniquement à un facteur d'émission par passager plus élevé, de l'ordre de 72 g éq CO_2/pax.km, soit un écart d'environ +11%.

De plus, l'étude indique « *Il a également été étudié un scénario avec prise en compte de l'intégration aux horizons futurs du carburant SAF. Les SAF actuels permettraient de réduire les émissions de GES de 70 % par rapport à du kérosène classique.* » Cette formulation appelle plusieurs précisions méthodologiques. En effet, une telle réduction concerne généralement l'analyse en cycle de vie du carburant (production, transport, utilisation), alors que les émissions de production du carburant SAF restent, elles, très proches de celles du kérosène fossile.
Il serait donc utile de préciser comment ont été traitées :
- les émissions liées à la production et au transport du carburéacteur fossile ;
- les émissions associées à la production des SAF ;
- ainsi que l'articulation entre ces différentes composantes dans le calcul présenté.

En conséquence, pouvez-vous préciser :
- quels facteurs d'émission ont été retenus pour chacun des postes étudiés et quelles en sont les sources (Base Empreinte ADEME, EMEP/EEA, ICAO, données constructeurs, données compagnies, etc.) ;
- comment les différences de performance entre appareils de générations différentes ont été intégrées dans les calculs ;
- quel taux d'emport a été retenu pour les différentes compagnies aériennes et comment celui-ci a été pris en compte dans le calcul des émissions par passager ;

- comment les émissions liées à la production et à l'approvisionnement des carburants (kérosène fossile et SAF) ont été intégrées dans le bilan présenté.
- et même plus largement, quelle est la méthode de calcul retenue pour les émissions du trafic aérien ? Les émissions sont-elles calculées à partir des consommations de carburant des appareils, ou directement à partir de facteurs d'émission exprimés en g éq CO_2/pax/km ?

Merci

N°103

Nouvelle pièces dans la documentation

Bonjour, Ils semblent que ces derniers jours de nouvelles pièces est été ajouté dans la partie documentation de la consultation. Mais il est compliqué (et même pénible) de réussir à identifier lesquelles. Pouvez-vous demander à Bellova d'indiquer les dates de publication des documents directement au dessus de leur titre, et non uniquement dans le nom à rallonge de chaque pièce. Merci !

N°46

Suite x4 - Avis de l'Autorité Environnementale

Lors de la réunion publique, vous avez indiqué que la consultation avait été volontairement ouverte à la mi-juin afin qu'elle ne s'achève pas pendant la période estivale, ce calendrier ayant été arrêté avec les services de l'État. Je cite M. Poncin : "*C'est un calendrier que nous avons travaillé avec la préfecture. En fait, nous avons fait en sorte justement de la démarrer exprès mi-juin* ***pour ne pas qu'elle s'arrête en plein milieu de l'été*** *et de façon à préserver 15 jours de part et d'autre de la consultation*"

Je comprends cette volonté de préserver de bonnes conditions de participation du public. En revanche, cette réponse soulève une nouvelle interrogation sur le déroulement de la procédure, en lien avec les précédentes questions que j'ai soulevées concernant la date de saisine de l'Autorité environnementale. En effet, si le calendrier de la consultation a été volontairement décalé pour des raisons d'organisation et non par la nécessité d'attendre la finalisation du dossier, pourquoi l'étude d'impact n'a-t-elle été transmise à l'Autorité environnementale qu'à la fin du mois de mai, conduisant à ce que son avis ne soit disponible qu'en cours de consultation ? La possibilité d'une transmission plus précoce de l'étude d'impact à l'Autorité environnementale, afin que son avis puisse être rendu plus tôt au cours de la procédure de consultation, a-t-elle été étudiée ? Si cela n'était pas possible, pourriez-vous en préciser les raisons ?

N°37

Suite x3 - Avis de l'autorité environnementale

Bonjour, Merci pour vos réponses. Les échanges qui précèdent permettent ainsi d'acter ensemble que l'ouverture de la consultation avant la publication de l'avis de l'Autorité environnementale relève bien d'un choix de calendrier du maître d'ouvrage rendu possible par le nouveau cadre réglementaire, et non d'une obligation procédurale. Nous prenons également note de l'indication selon laquelle l'avis de l'Autorité environnementale devrait être rendu public à la fin du mois de juillet. Si tel est le cas, le public ne disposera donc que d'une partie de la période de consultation pour prendre connaissance de cet avis indépendant, pourtant essentiel à l'appréciation des enjeux environnementaux du projet et à l'analyse critique de l'étude d'impact. Cette situation apparaît d'autant plus regrettable qu'une part importante de cette période résiduelle correspondra à la période estivale, traditionnellement moins favorable à la participation du public. Bien cordialement,

N°20

Suite suite - Avis de l'autorité environnementale

Bonjour, Merci pour votre réponse ainsi que pour la prise en compte de cette observation. Je me permets toutefois d'apporter une nuance concernant le passage indiquant que cette situation serait « totalement indépendante » de la volonté de l'exploitant. En effet, si la loi relative à l'industrie verte permet désormais la mise en œuvre de consultations publiques parallélisées avant la publication de certains avis administratifs, elle ne crée pas pour autant une obligation de procéder ainsi. Le maître d'ouvrage conserve la possibilité d'adapter son calendrier et de différer l'ouverture de la consultation afin que l'ensemble des pièces, et notamment l'avis de l'Autorité environnementale, soient disponibles dès son lancement. Dans le cas présent, il apparaît donc que Bellova a fait le choix d'engager la consultation avant la publication de cet avis, plutôt que d'en différer l'ouverture de quelques semaines. Une telle option aurait permis au public de disposer de l'ensemble des éléments d'appréciation pendant toute la durée de la consultation et aurait également évité qu'une partie importante de celle-ci se déroule durant la période estivale. Au regard de l'importance que Bellova accorde, dans ses différents documents, à la qualité du dialogue avec le territoire, il est regrettable que cette possibilité n'ait pas été retenue. Je prends néanmoins bonne note de votre engagement à souligner les conséquences de cette situation dans la synthèse des observations et vous remercie de l'attention portée à ce point. Bien cordialement,

N°12

Suite - Avis de l'Autorité Environnementale

Bonjour,
Il est pris acte de la réponse apportée précisant que la procédure relève de la consultation parallélisée issue de la loi dite « Industrie verte », et non d'une enquête publique classique.
Toutefois, le calendrier retenu interroge au regard du principe d'une information complète et effective du public.
En effet, l'Autorité environnementale a accusé réception du dossier d'étude d'impact le 8 juin 2026, comme indiqué dans la pièce jointe à ma précédente contribution (et que je repartage ici). Dans le calendrier prévisible résultant de cette saisine, son avis devrait intervenir fin juillet ou début août, soit après une part significative du déroulement de la consultation.
Le public ne disposerait alors que d'une période limitée pour prendre connaissance de cet avis et formuler d'éventuelles observations complémentaires, alors même que celui-ci constitue un élément essentiel d'appréciation de la qualité, de la complétude et des incidences environnementales du projet.
Cette difficulté apparaît d'autant plus importante que les sujets examinés (trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre, hypothèses de décarbonation, compatibilité avec les documents de planification climat-énergie, effets cumulés, diagnostic écologique, ressource en eau, nuisances sonores, qualité de l'air, aménagements associés, etc.) sont techniquement complexes et nécessitent un temps d'analyse significatif pour un public non spécialiste.
Cette situation apparaît d'autant plus paradoxale que le Maître d'Ouvrage demande lui-même, dans la charte de bonne conduite, de « Formulez vos remarques de façon argumentée » car « c'est la qualité et la diversité des arguments échangés, non leur quantité, qui permettent de faire progresser la réflexion », ce qui suppose que les participants disposent des éléments nécessaires en temps utile pour pouvoir formuler des observations réellement argumentées.
Enfin, la mise à disposition de cet avis en pleine période estivale, puis à l'approche de la rentrée scolaire, est susceptible de réduire concrètement la capacité du public à en prendre connaissance et à participer utilement.
Ces éléments interrogent donc la cohérence du calendrier retenu avec le principe d'une participation éclairée du public, tel que soutenu par le Maître d'Ouvrage depuis le lancement de la concertation, puis désormais de la consultation.

N°11

Avis de l'Autorité Environnementale

Bonjour,
Je vous remercie de bien vouloir préciser si l'avis de l'Autorité environnementale relatif au projet de modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais a bien été rendu, et, dans l'affirmative, de bien vouloir indiquer où celui-ci peut être consulté dans le dossier soumis à enquête publique.
En effet, conformément à l'article R.122-7 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale, dès son adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations dans le délai imparti, doit être transmis au maître d'ouvrage et joint au dossier d'enquête publique. Par ailleurs, l'article L.123-12 du Code de l'environnement prévoit que le dossier d'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les réglementations applicables au projet.
À ce jour, la présence de cet avis ne semble pas identifiable dans les pièces mises à disposition du public, alors même que la saisine de l'Autorité environnementale apparaît avoir été enregistrée le 8 juin 2026 (https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/les-saisines-de-l-autorite-environnementale-du-a417.html).
Dans l'hypothèse où cet avis n'aurait pas encore été rendu, je vous remercie de bien vouloir préciser le fondement juridique permettant l'ouverture de l'enquête publique avant que cette pièce, destinée à éclairer le public sur les enjeux environnementaux du projet, ne soit disponible.
Bien cordialement