Thiou Félicien
felicien.thiou@gmail.com
06 78 38 75 48

A l'attention de Bellova et
des garants de la CNDP

Le 3 décembre 2025

Copie transmise à :
- Mairie de Beauvais
- SMABT
- L'Autorité Environnementale
- Communauté d'agglomération du Beauvaisis
- Mairies des communes concernées par le plan d'exposition au bruit (Article 2 de l'arrêté du 26 juin 2012)
- DDT de la préfecture de l'Oise
- Mme Roxane Lundy-Lucas pour « Beauvais, Osons l'avenir »
- Mme Dominique Lazarski pour l'ADERA
- Les colibris du Beauvaisis
- Mme Adeline Paradeise pour « Notre affaire à tous »

Objet : Signalement d'incohérences, omissions et manquements aux bonnes pratiques dans le dossier des enseignements et engagements de Bellova

Mesdames, Messieurs,

Je souhaite par la présente vous exprimer mes profondes interrogations quant à la pertinence et à la légitimité du « *Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable* »[1] publié par Bellova le 30 septembre 2025. Ce document est censé restituer fidèlement les échanges conduits lors de la concertation publique organisée du 12 mai au 13 juillet 2025, répondre aux questions soulevées durant cette période (notamment telles que recensées dans le « *Bilan de concertation* » publié le 30 juillet 2025 par la CNDP[2], garante du bon déroulement du processus) et enfin présenter les enseignements ainsi que les engagements que Bellova affirme tirer des échanges tenus et contributions reçues au cours de la concertation.

Or, en l'état, il apparaît que les enseignements et conclusions que Bellova dit tirer de la concertation ne reflètent pas l'opinion majoritairement exprimée et passent sous silence de nombreuses préoccupations formulées dans les contributions. Le document propose davantage une lecture orientée, visant à valoriser la démarche de concertation tout en préservant la

[1] https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation/20250930_155355-dossierfinconcertation_compressed.pdf
[2] https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/documentation/20250731_131129-bilandelaconcertationaeroportparis-beauvais.pdf

configuration actuelle du projet, et évite ainsi toute remise en question pourtant largement exprimée.

Plusieurs constats s'imposent, et aucun ne vient rassurer quant à la rigueur du travail présenté ni à la sincérité des éléments avancés par Bellova (ces constats sont développés et étayés à la suite de ce courrier) :

1. **Un dossier incomplet, présentant des omissions troublantes**

   Parmi les contributions publiées sur le site, **7** n'apparaissent pas dans le dossier final. Tout aussi étonnant : aucune des **38 pièces jointes** par les auteurs à leur contribution n'est annexée au dossier, dont la dont la mienne, conséquente, de 69 pages et pourtant explicitement citée dans le Bilan de la CNDP comme « *très argumentée* » et « *utile d'en faire mention* ». Une manière bien commode d'alléger un projet que l'on souhaite présenter plus consensuel qu'il ne l'est réellement.

   Et inquiétant pour une concertation dont l'objectif annoncé est précisément de « *Retracer chaque suggestion, question ou avis dans des comptes rendus publics, pour témoigner de la diversité des points de vue* » comme indiqué en page 37 du dossier du maitre d'ouvrage.

2. **Une classification étonnante de certaines contributions**

   Bellova répartit les contributions selon une « *Tonalité* » (favorable, défavorable, ambivalente) sans fournir ni méthode, ni critères, ni grille d'analyse. Résultat : des contributions clairement opposées au projet se retrouvent classées comme « *ambivalentes* ». De plus, le dossier présente certaines contributions comme étant des « *Suite* » sans même en définir le sens ni les moyens, permettant ainsi à Bellova de les exclure de la classification de tonalité.

3. **Un dossier qui ne répond pas aux questions argumentées des contributions portant sur le climat et énergie**

   Pour rappel, en plus de l'objectif rappelé précédemment au point 1, selon la charte de bonne conduite[3] la concertation « *demande aux personnes **les arguments** qui expliquent leur adhésion ou leur opposition. La participation est un temps d'échanges et de discussions qui doit éclairer la décision des responsables de projets et plus généralement des décideurs. […] C'est **la qualité et la diversité des arguments échangés**, non leur quantité, qui permettent de faire progresser la réflexion Si vous exprimez un désaccord, proposez une alternative ou une piste d'amélioration*. »

   Sur les enjeux climatiques et énergétiques, le dossier final n'apporte aucun développement supplémentaire par rapport à ce que contenait déjà, pour l'essentiel, le dossier du maître d'ouvrage lors du lancement de la concertation. Aucune analyse nouvelle, aucune réponse aux interrogations soulevées (notamment dans ma propre contribution), aucune prise en compte des exigences formulées par l'administration publique, aucun éclairage complémentaire. Le document donne l'impression qu'aucune question précise et argumentée n'a été exprimée sur ce sujet, alors même que ces préoccupations sont omniprésentes dans les contributions reçues !

[3] https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/charte-de-bonne-conduite

Pourtant, comme indiqué précédemment, ma contribution (pour rappel, considérée comme « *très argumentée* » par la CNDP elle-même) formule précisément de multiples interrogations chiffrées, étayées et documentées portant directement sur les questions climatiques et énergétiques, et les potentielles conséquences économiques. Elle interroge la viabilité même du projet au regard de ces enjeux, et propose une alternative comme demandée dans la charte de bonne pratique.

Une autre contribution a également relaté l'« *Avis délibéré de l'Autorité Environnementale pour le cadrage préalable sur la modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais (60)* »[4] adopté par l'Autorité Environnementale (AE) le 15 mai 2025, soit peu de temps après le lancement de la concertation. Cet avis exige notamment d'intégrer dans l'étude d'impact l'ensemble de l'activité de l'aéroport, incluant notamment la totalité des vols (c'est-à-dire les scopes 1, 2 et 3). Il précise même en page 15 que « ***l'objectif national de neutralité carbone à échéance 2050 doit aussi conduire à une diminution du trafic aérien*** ». Cette affirmation rejoint l'une des conclusions de ma contribution, mais aussi des conclusions déjà formulées dans d'autres travaux (notamment une étude du prestataire de Bellova, I Care Environnement, pour l'ADEME[5]) qui indiquent **qu'un alignement avec l'Accord de Paris impose une stabilisation immédiate du trafic de l'aéroport, et non son augmentation ! Il n'est ici nullement question de remettre en cause l'existence de l'aéroport, mais bien « *maitriser* » le développement (comme le verbalise les élus du Beauvaisis) mais sans pour autant augmenter le trafic.**

Or, le dossier d'enseignements et d'engagement ne reprend en rien les questions soulevées dans ma contribution, ni ne reflète les demandes formulées dans l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale. Plus grave encore, il persiste à présenter des valeurs tronquées en ne présentant que les scopes 1 et 2 et déclarant que « *Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du scope 3 (*les vols, le transfert des passagers, le transport des employés, *…) relèvent de la responsabilité des parties prenantes.* » et en ne traitant pas de la question des trainées de condensation, allant par conséquent à l'encontre même des exigences de l'AE.

En choisissant d'exclure ces contributions et demandes du dossier d'enseignements et d'engagements, Bellova contredit sa propre charte de bonne conduite, qui exige la prise en compte de la diversité et de la qualité des arguments ; évite d'apporter des réponses approfondies aux questions posées, aussi bien par les contributeurs que par l'autorité compétente, alors même que celles-ci dépassent largement les éléments superficiels présentés dans le dossier ; et enfin prive les décideurs et le grand public d'un éclairage indispensable, en ne transmettant pas l'ensemble des questionnements soulevés pendant la concertation.

Cette omission n'est donc pas seulement regrettable : elle vide la concertation de sa substance sur ces enjeux et empêche qu'elle remplisse sa mission première, celle d'informer loyalement les décideurs et les autres parties prenantes en exposant toutes les préoccupations formulées par le public, et encore moins celles pourtant très argumentées comme le recommande pourtant la charte de bonne conduite.

---

[4] https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dcp_-_modernisation_de_l_aeroport_de_paris-beauvais_cle6824cf.pdf

[5] « *Elaboration de scénarios de transition écologique du secteur aérien* » I Care Envrionnement pour l'ADEME, 2022, https://librairie.ademe.fr/energies/5815-elaboration-de-scenarios-de-transition-ecologique-du-secteur-aerien.html

4. **<u>Une conclusion en total décalage avec la réalité chiffrée, et qui détourne même les principes énoncés dans la charte de bonne conduite</u>**

   Dans la charte de bonne conduite, Bellova prend le soin de préciser que cette concertation publique « *n'est pas assimilable à un sondage ou un référundum* », et que « *La CNDP ne mesure pas les «* pour *» et les «* contre *» ».

   Pourtant, dans son dossier d'enseignements et d'engagements, Bellova affirme que « *l'opportunité du projet [est] réaffirmée* » au motif que « *de **nombreuses** contributions citoyennes ont exprimé un soutien au projet* ». En mettant en avant cet argument, Bellova réactive donc exactement ce que sa propre charte exclut : un décompte implicite des soutiens et une lecture quantitative destinée à renforcer l'idée d'un projet légitime ou souhaité.

   Lorsqu'on examine attentivement l'analyse quantitative de la tonalité des contributions, les résultats révèlent une tout autre réalité : sur les **438** contributions classées par Bellova, **347 sont défavorables (79%), 41 favorables (9%) et 50 ambivalentes (11%)**. Bellova n'évoque étrangement pas ces nombres lorsqu'il s'agit des contributions défavorables, pourtant très majoritaires. Car si 41 contributions favorables peuvent être qualifiées de « *nombreuses* », on peine à imaginer quel terme serait approprié pour qualifier les 347 contributions opposées, et la réelle conclusion qu'il faut alors tirer de cette concertation.

   Bellova parle donc d'une "*opportunité réaffirmée*" en s'appuyant sur la minorité favorable, mais ne mentionne jamais l'existence d'une opposition massivement exprimée. Ce choix narratif crée artificiellement l'impression d'un débat équilibré ou d'un soutien répandu, en contradiction flagrante avec la réalité des chiffres du dossier.

5. **<u>Une absence totale de publicité concernant les livrable finaux</u>**

   Alors que Bellova avait mobilisé tous ses canaux pour promouvoir le lancement de la concertation (presse, réseaux sociaux, rencontre publique), la publication du Bilan de la CNDP fin juillet 2025 comme celle du dossier d'enseignement et d'engagement fin septembre 2025 n'ont bénéficié d'aucune visibilité.
   Une discrétion pour le moins surprenante, d'autant plus si le soutien populaire annoncé dans le dossier est réellement aussi massif qu'affirmé par Bellova.

Au regard de ces éléments, il apparaît absolument nécessaire que Bellova reprenne et modifie l'intégralité du dossier d'enseignements et d'engagement en appliquant des principes essentiels de transparence, d'exhaustivité et de rigueur qu'exige une telle concertation, d'autant plus menée sous l'égide de la CNDP.

L'objectif doit bien être de produire un document fidèle à l'esprit de la concertation publique, en accord avec les objectifs du dossier de conception et des principes de la charte de bonne conduite établie par Bellova même, et réellement représentatif des contributions et questions citoyennes, plutôt que façonné pour servir les seuls besoins du projet.

Ce nouveau document devra ensuite faire l'objet d'une publicité et diffusion aux moyens au moins équivalent à ceux déployés par Bellova lors du lancement de la concertation.

Une telle démarche est indispensable pour rétablir un minimum de confiance parmi les habitants du Beauvaisis, dans un processus de concertation déjà fortement fragilisé par ses manquements. Elle l'est d'autant plus que le projet suscite un rejet populaire manifeste, que Bellova et le SMABT tentent tant bien que mal de minimiser.

Convaincu de la légitimité et de la nécessité de cette demande, et dans l'attente des modifications nécessaires et indispensables, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Félicien THIOU

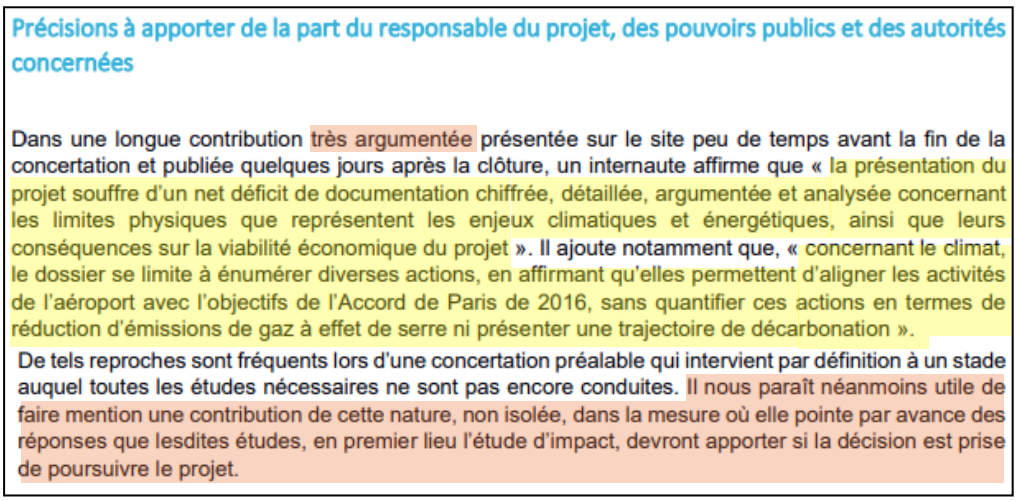
Développement détaillé des éléments contestés

1. Un dossier incomplet, présentant des omissions troublantes

Plusieurs manquements flagrants aux exigences élémentaires d'une concertation publique peuvent être mis en avant :

- Le site de la concertation restreignait les contributions à 1 000 caractères, mais offrait la possibilité d'ajouter une pièce jointe pour développer réellement son propos ou l'étayer de manière plus argumentée. Au total, **38 pièces jointes** (liste des PJ disponibles en annexe) ont été ajoutées aux 584 contributions déposées sur le site. Pourtant, aucune d'entre elles n'apparaît dans l'annexe du dossier des enseignements et engagements publié par Bellova, sans qu'aucune justification ne soit fournie.
  Même si certaines pièces jointes peuvent présenter des éléments redondants (deux fois l'avis délibéré de l'autorité environnementale par exemple), et même si certaines sont volumineuses, elles font pleinement partie du processus de concertation et doivent donc être intégralement et pleinement annexées (et pas uniquement sous forme de lien consultable) au dossier, au même titre que les cahiers d'acteurs. Ceci afin d'alimenter le débat, retranscrire le contenu de la concertation de manière complète et transparente, et porté à connaissance des décideurs l'ensembles des éléments et arguments reçus.
  Cette omission, pour le moins surprenante, soulève d'importantes interrogations, d'autant plus que Bellova affirme depuis le début conduire « *une concertation transparente et démocratique, au service de l'intérêt général* »[6].

- Parmi les contributions absentes du dossier, je tiens à partager mon étonnement de constater que la mienne soit de celles-ci. D'autant plus surprenant que la page 20 du Bilan de la CNDP publié le 30 juillet y fait explicitement référence, de façon clairement positive comme le démontre la capture ci-dessous :



Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Dans une longue contribution très argumentée présentée sur le site peu de temps avant la fin de la concertation et publiée quelques jours après la clôture, un internaute affirme que « la présentation du projet souffre d'un net déficit de documentation chiffrée, détaillée, argumentée et analysée concernant les limites physiques que représentent les enjeux climatiques et énergétiques, ainsi que leurs conséquences sur la viabilité économique du projet ». Il ajoute notamment que, « concernant le climat, le dossier se limite à énumérer diverses actions, en affirmant qu'elles permettent d'aligner les activités de l'aéroport avec l'objectifs de l'Accord de Paris de 2016, sans quantifier ces actions en termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre ni présenter une trajectoire de décarbonation ».

De tels reproches sont fréquents lors d'une concertation préalable qui intervient par définition à un stade auquel toutes les études nécessaires ne sont pas encore conduites. Il nous paraît néanmoins utile de faire mention une contribution de cette nature, non isolée, dans la mesure où elle pointe par avance des réponses que lesdites études, en premier lieu l'étude d'impact, devront apporter si la décision est prise de poursuivre le projet.

[6] https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/charte-de-bonne-conduite

Par conséquent, deux constats s'imposent ici :

- Si la CNDP fait mention de la PJ d'une contribution comme étant elle-même « *une longue contribution* », alors cela ne fait que confirmer la nécessité exprimée précédemment de faire apparaitre dans dossier d'enseignements et d'engagement de Bellova l'ensemble des PJ récoltées via le site de la concertation;
- Puisque ma contribution est explicitement mentionnée dans le Bilan de la CNDP (et même jugée suffisamment importante pour qu'il soit « *utile de faire mention d'une contribution de cette nature* ») comment expliquer que Bellova ait pu l'exclure de la liste des contributions annexées au dossier ? Plus encore, comment justifier qu'aucune des questions qu'elle soulève ne soit reprise, ni traitée, ni même identifiée comme point de vigilance, d'enseignement ou d'engagement pour la future étude d'impact dans le dossier d'enseignements et d'engagements (points qui se retrouvent aussi dans l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale nous le verrons plus loin) ?

Ci-dessous, capture d'écran de l'extrait de ma contribution (disponible également ICI) mentionné par le Bilan de la CNDP.

Tel qu'exposé dans le « Dossier du Maître d'Ouvrage », la présentation projet souffre d'un net déficit de documentation chiffrée, détaillée, argumentée et analysée concernant les limites physiques que représentent les enjeux climatiques et énergétiques, ainsi que leurs conséquences sur la viabilité économique du projet. Ce manque est d'autant plus préoccupant compte tenu de l'ampleur des investissements envisagés, et des enjeux économiques et environnementales que ce projet représente pour le territoire du Beauvaisis, et même plus globalement.

Concernant le climat, le dossier se limite à énumérer diverses actions, en affirmant qu'elles permettent d'aligner les activités de l'aéroport avec l'objectifs de l'Accord de Paris de 2016. Toutefois, aucune de ces actions n'est quantifiée en termes de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, et aucune trajectoire de décarbonation n'est présentée.

Sur le volet énergétique, le dossier ne fournit aucune information ni analyse concernant l'approvisionnement en carburants durables d'ici à 2035, 2040 voir 2050, ni sur l'approvisionnement en carburants fossiles.

Enfin, sur le plan économique, l'avenir du transport aérien low-cost, qui sous-tend ce projet puisque l'activité de l'aéroport de Paris Beauvais ne repose que sur ce modèle économique, n'est pas davantage interrogé, notamment face aux enjeux énergie et climat.

- Une analyse quantitative entre les contributions consultables sur le site et les contributions listées dans l'annexe du dossier permet de démontrer que **7 contributions** déposées sur le site ne sont pas reprises dans le dossier (dont la mienne donc). Les contributions, toutes à tonalité défavorable au projet, sont présentées ci-dessous, accompagnées de leur date de publication sur de site de concertation ainsi du lien de la PJ s'il y en a une associée à la contribution.

Type	Intitulé	Contribution	Date	PJ
Contribution	Scandale politique !	Ce projet d'extension est un déni de démocratie : 8 élus seulement l'ont validé, dont plusieurs n'habitent même pas le territoire. Mme Cayeux n'a jamais mentionné l'agrandissement de l'aéroport dans sa campagne. En mars 2023, elle parlait encore de simples "travaux pour 300 000 euros". Le contrat entre Bellova et le SMABT a été signé avant la consultation publique. Le peuple n'est consulté qu'après la décision. Ce n'est pas une concertation, c'est un simulacre. Où est l'intérêt général ? Où sont les citoyens dans ce projet de 30 ans ? Quelle légitimité a une telle procédure, quand tout a déjà été décidé entre quelques mains, sans transparence, sans débat démocratique et sans vote citoyen ?	19/06/2025	Non
Contribution	Danger d''exposition aux particules fines émises par le transport aérien	L'aéroport de Paris-Beauvais génère une pollution importante, notamment en particules fines, reconnues pour leurs effets graves sur la santé : maladies respiratoires, cardiovasculaires, cancers, troubles neurologiques (Alzheimer, Parkinson), asthme infantile, et complications pendant la grossesse. L'activité concentrée sur certaines plages horaires provoque des pics de pollution, accentués par la densité de population et les conditions météorologiques locales. Le manque de capteurs permanents rend difficile le suivi de la qualité de l'air. La proximité d'écoles, hôpitaux et zones résidentielles accroît les risques pour les riverains. Il est donc impératif d'instaurer une surveillance continue de la pollution et de plafonner le trafic aérien à 45 000 mouvements annuels.	26/06/2025	Non
Contribution	Que font nos élus ?	De plus en plus de bruits et de pollution dans tout le Beauvaisis. Les élus savent que plus d'avions signifient plus de pollution et de fait plus de maladies. Ils sacrifient notre santé et notre avenir . Les élus qui ont acceptés l'augmentation du trafic aérien devront un jour rendre des comptes la population .	30/06/2025	Non
Contribution	Ou sont les élus ?	Lors des dernières consultation publiques, les élus étaient quasi absents surtout les représentants du smabt et de sa présidente qui habite Paris. Pourquoi n'osent- ils pas affronter la colère des habitants survolés ?	03/07/2025	Non

Type	Intitulé	Contribution	Date	PJ
Contribution	Un projet fallacieux sur l'enjeu climat, et qui va rapidement se heurter aux enjeux énergétique	Cette contribution conclut que contrairement aux affirmations portées par Bellova, mais jamais démontrées dans le dossier ou durant la concertation, : - le projet n'est pas aligné sur l'accord de Paris et interpelle sur la crédibilité et le sérieux de la certification ACA 4, - Bellova & les compagnies aériennes savent que les SAF ne seront pas à l'échelle des objectifs d'incorporation de la directive ReFuelUE mais ignorent car « buiness as usual » - et enfin que la viabilité économique du projet sera remise en cause dans le courant 2030 lorsque la production de SAF ne suivra pas (et à un coût élevé) et que l'approvisionnement en pétrole se contractera. La conclusion, sans appel & partagée par d'autres études : le projet ne doit pas se faire & Bellova doit dès à présent mettre en place une politique de maitrise du trafic afin de s'aligner ur les objectifs climats, mais aussi appréhender au mieux les contraintes énergétiques à venir. Bonne lecture, et à disposition si question	15/07 /2025	OUI
Contribution	Bellova = Egis = condamnation = peu fiable	Le concessionnaire Bellova (Bouygues, Serena, Egis) ne présente aucune garantie éthique. Egis, via sa filiale Egis Avia, a été condamnée en 2019 pour corruption par le Parquet national financier pour des faits graves dans un projet aéroportuaire à Oran. Comment peut-on confier un projet aussi sensible à des groupes qui ont trempé dans des affaires judiciaires ? Cette privatisation de l'intérêt public au profit de groupes au passé douteux est inadmissible. Ce projet est guidé par des intérêts privés, pas par l'intérêt général.	15/07 /2025	Non
Contribution	Habitante du Mont en colère	Je suis habitante du Mont depuis 25 ans. Il y a encore quelques années, le Mont Saint Adrien était un village paisible, où il faisait bon vivre. Mais depuis environ cinq ans, la situation s'est nettement dégradée. Le trafic aérien ne cesse d'augmenter, et avec lui, la pollution.Je constate régulièrement des traces noires sur ma table de salon extérieure : c'est inquiétant, car cela signifie que l'air que nous respirons est chargé de particules. Mon mari, d'ailleurs, a de plus en plus de difficultés respiratoires. Nous sommes en train de subir les conséquences directes de cette activité croissante. Je suis fermement opposé au projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais C'est un projet déraisonnable, qui ne tient aucunement compte des riverains, de leur santé, ni de la préservation de l'environnement. je dis NON à ce projet suicidaire.	15/07 /2025	Non

Il va de soi que Bellova doit intégrer ces contributions, ainsi que l'ensemble des pièces jointes reçues durant la concertation, au dossier des enseignements et des engagements, conformément aux principes mêmes que Bellova et la CNDP ont définis pour cette concertation publique. Bellova doit à minima mentionner, et idéalement traiter, les questions et demandes formulées dans ces contributions, dès lors qu'elles sont argumentées (notamment scientifiquement) en cohérence avec les principes et objectifs même de la concertation.

2. Une classification étonnante de certaines contributions

- De la page 33 à la page 192, le dossier d'enseignements et d'engagements expose l'ensemble des contributions (en ligne, registre papier et cahier d'acteur) reçues au cours de la concertation, et classifie celles-ci par « *Tonalité* » : les contribution « *Favorables* » au projet, les contributions « *Défavorables* », et les contributions « *Ambivalentes* ».
  Le dossier ne présente aucune nomenclature ou grille de lecture qui permet au lecteur d'appréhender comment cette classification par « *Tonalité* » a été réalisée par Bellova.
  Une analyse de cette classification interroge grandement sur l'arbitraire qui a pu être appliquer à la « *Tonalité Ambivalente* » de certaines contributions.
  Ci-dessous, une petite liste des contributions dont la classification de la tonalité « *Ambivalente* » faite par Bellova interpelle.

Page dossier	Intitulé	Contribution	Tonalité selon Bellova
37	Rélexion d'un électeur	Conseil Municipal du 30 juin 2023 -réflexion d'un électeur (Lien vers la vidéo du conseil municipal de Beauvais le 30/06/2025 dans le fichier à télécharger) A 59 ans, j'ai toujours voté à droite: pour une droite parlementaire, modérée, responsable, avisée. Jamais je n'aurais crû un jour voter pour une gauche bobo, socialiste, doctrinaire, élitiste et parisienne. Je me suis probablement trompé ou j'ai mal jugé: il faut reconnaître à Roxanne Lundy d'avoir fait ce qu'il y avait à faire, ce triste 30 juin 2023. Trahi par mon aveuglement, j'espère sincèrement qu'elle sera élue aux prochaines élections, qu'elle saura s'entourer de personnalités humaines, sincères, dévouées. Jamais je ne m'engagerai à ses côtés, ni en politique, mais je reconnais un grand mérite aux quelques élus qui parviennent encore à y croire. Elle aura ma voix c'est certain, et j'invite chacun à en faire autant. (Lien vers la vidéo du conseil municipal de Beauvais le 30/06/2025 dans le fichier à télécharger)	Ambivalente *=> la PJ est l' enregistrement vidéo du conseil municipal de Beauvais du 30 juin 2023, durant lequel Roxanne Lundy se positionne pour un plafonnement à 32 000 rotations/an, soit contre le projet en l'état.* *D'où l'importance d'avoir accès au PJ*
46	On nous vend l'emploi qui ne peut venir que de l'aéroport...et le reste ?	A en croire les élus et le maitre d'ouvrage, à Beauvais SEUL l'aéroport serait source d'emplois...comme si le territoire ne pouvait pas créer d'emplois durables autrement que par l'aéroport : comment font donc les villes qui n'ont pas d'aéroport ? Pourquoi vouloir faire grossir encore et encore ce monstre polluant donc la croissance est unique dans le paysage français. Oui il faut faire des travaux mais c'est visé un peu haut 200 millions ? non ? Je sais qu'il y a de l'inflation, mais certain qu'on pouvait moderniser pour beaucoup moins. Pourquoi toujours titrer «Modernisation» de l'aéroport alors qu'en réunion Bellova avoue (difficilement) que oui le trafic va augmenter, que oui il pourront aller bien au-delà des 45000 mouvements (et des 53000), que oui le bruit va augmenter, que oui la pollution va augmenter... Cette consultation est pour un développement et une augmentation du trafic et est une vraie mascarade. Je comprends la colère des riverains.	Ambivalente
56	Avis défavorable	Si des réaménagements structurels paraissent utiles et inévitables compte tenu du trafic actuel c'est bien que celui ci sature et qu'il faut arrêter . Non à l'augmentation du trafic des avions qui générera encore plus de pollution atmosphérique aux alentours ceci allant à l'encontre de l'urgence climatique, de la sauvegarde des habitants, aura des répercussions sur leur santé et sur la biodiversité . Penser avant tout à l'avenir oui mais celui de la planète et de ceux qui vont y vivre.	Ambivalente

Page dossier	Intitulé	Contribution	Tonalité selon Bellova
69	Le flou artistique de Bellova...pour mieux manipuler et tromper...	Etrangement Bellova ose faire une consultation publique avec un dossier à horizon 2033 (bien sûr après signature du contrat) sur une concession d'une durée 30 ans !!!! Bellova ne présente aucune perspective au-delà de 2033. L'ensemble du dossier repose sur une montée du trafic plafonnant à 9 millions de passagers/an à horizon 2033, sans anticiper ni croissance supplémentaire, ni scénarios de stagnation ou de décroissance. Cette myopie stratégique fragilise la cohérence du projet au regard de la durée de la concession, alors même que les incertitudes économiques, géopolitiques et climatiques pourraient profondément affecter le transport aérien d'ici 2054. Une telle absence de projection à long terme semble contradictoire avec les engagements affichés en matière de durabilité et inacceptable.	Ambivalente
78	Aucune équité sociale...toujours les même qui trinquent...	Pourquoi ce sont toujours les mêmes qui subissent les nuisances ? Pourquoi ne pas les répartir plus équitablement ? Tout part au Nord Est / Nord-Ouest et Sud-Est : RIEN vers le Sud-Ouest = Bailleul sur Thérain, Warluis, Abbecourt, St sulpice, Auteuil, Ponchon, cauvigny, laboissière en thelle.... Que fait la DGAC ???? Et les élus ??? ils habiteraient dans ces communes que je ne serai pas étonné...	Ambivalente
79	Nuisances dues à l'aéroport	L'aéroport représente une nuisance sonore importante pour le village de Campdeville. Les avions survolent le village, et non pas la nouvelle route, contrairement à ce qui affirmé. Notamment les avions Ryanair. Le trafic plus important le soir et au petit matin perturbe nos nuits. Et la nuisance est accentuée le week-end et pendant les vacances.	Ambivalente
80	En 2 mois, pas un papier dans les boites à lettres pour informer de cette consultation	La communication autour de la concertation sur l'extension de l'aéroport de Beauvais a été notoirement insuffisante, voire volontairement restreinte. Contrairement à d'autres consultations (comme celle en cours à Roissy-CDG, où près d'un million de tracts ont été distribués en boîtes aux lettres), ici, rien : ni campagne d'affichage visible, ni distribution d'information directement aux riverains, ni communication visible des maires dans leur commune. Seuls quelques liens noyés dans les sites internet de mairie ou de l'exploitant ont servi de support. Rien dans le magazine papier de l'agglo tiré à plus de 52000 exemplaires. Comment consulter une population qu'on n'informe pas ? Bellova dispose pourtant d'un budget conséquent et aurait pu, s'il l'avait voulu, informer largement les habitants concernés. Ce manque d'information entrave délibérément la participation citoyenne. Une concertation sans information n'est qu'une illusion de démocratie.	Ambivalente
85	Nouvelle trajectoire !	MR les les élus pourquoi avoir refusés une nouvelle trajectoire entre therdonne et Bailleul sur therain au dessus des étangs pour mieux repartir les vols ?? Le trafic est saturé de partout, arrêtons toute augmentation Toutes les études récentes le montrent chaque avions supplémentaires va impactés notre environnement, notre santé, notre climat. Élus soyez responsables ! Soyez à la hauteur pour une fois..	Ambivalente
115	Augmentation du trafic et conséquences directs pour les riverains	Je suis favorable à la modernisation des installations existantes mais contre l'augmentation du trafic aérien qui aura pour conséquence direct la dévaluation des habitations, plus d'avions = plus de pollutions sonores visuelles et des conséquences sur la santé. J'habite dans un village où les avions sont censés nous contourner, il y a régulièrement des survols qui nous dit on sont autorisés pour des multiples raisons. Qu'est ce que vont donner ces exceptions avec l'augmentation ? La santé et la qualité des riverains n'est pas pris en considération plus d'avions = plus de pollutions !	Ambivalente

Page dossier	Intitulé	Contribution	Tonalité selon Bellova
120	"Dévelopement" puis "Modernisation" , étrange renversement sémantique !	Depuis des mois, la terminologie employée, par les élus, pour designer ce projet d'augmentation du trafic aéroportuaire de l'aéroport de Beauvais est « Développement maîtrisé » ou « Développement raisonné ». Mais au moment de passer à la phase de concertation l'intitulé devient « Projet de modernisation de l'aéroport ». Étrange renversement sémantique qui fait disparaître le mot « développement », au profit d'une « modernisation » qui serait rendue nécessaire par l'augmentation du trafic. Il ne s'agit déjà plus de discuter de la pertinence de l'augmentation du trafic, mais bien d'évaluer les solutions qui permettront d'y faire face. Cela en dit long sur la sincérité de cette concertation…	Ambivalente
123	Essai	Plusieurs personnes se plaignent ne pas avoir accès à la possibilité de contribuer sur le site, d'où le présent essai.	Ambivalente
125	NON A L'ACCROI-SSEMENT DU TRAFIC	DECISION PRISE PAR QUELQUES ELUS SANS AUCUNE CONCERTATION AVEC LES ELUS ET LA POPULATION DES COMMUNES IMPACTÉES PAR L'ACCROISSEMENT DU TRAFIC. JE DEMEURE A GUEHENGNIES, JE SUPPORTE DEPUIS DES ANNÉES LA NUISANCE DE L'AÉROPORT(BRUIT, POLLUTION) MAIS PLUS, DEVIENDRA INTOLERABLE. COMMENT, PEUT'ON AVEC TOUS LES PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX ACTUELS ET FUTURS PRENDRE DE TELLES DÉCISIONS. JE SUIS ABSOLUMENT CONTRE L'ACCROISSEMENT DU TRAFIC	Ambivalente

- Toujours dans cette liste des contributions, Bellova exclut de la classification des contributions via la colonne « *Répétition* ». Comme précédemment, aucune définition ni explication précise n'est proposé : s'agit-il d'une répétition du sujet ? Ou bien d'une répétition (2ème, 3ème … contribution) d'un même auteur ? Rien n'est clair.
  Quelques exemples, obtenus en recroisant les contributions présentées dans le dossier avec leurs originales publiées sur le site :
  - 15 contributions page 72, 73 et 74 toutes notées « *Suite* » ont été mise en ligne le 15/07/2025 et sont toutes anonymes.
  - 12 contributions pages 91, 92 et 93 sont notées « *Suite* » considérés du même contributeur « *Laurent G* », alors qu'il y a deux autres contributeurs « *Anonyme* » et « *Laurent B* ».
  - 11 contributions pages 95, 96 et 97 sont notées « *Suite* » alors qu'elles proviennent de différents contributeurs (certains ayant certes plusieurs posts) : « *Vanessa* », « *Charles V* », « *Bruno* », « *Habitant du Mont* » « *Les colibris* » et deux anonymes.
  - La contribution « *Élus du Beauvaisis, pourquoi avez vous peur de la démocratie ?* » page 125 est notée « *Suite* » alors qu'il s'agit de la seule contribution de « *Villeneuve* ».
  - 6 contributions pages 126 et 127 sont notées « *Suite* » alors que ce sont 6 contributions anonyme.

  A noter que si la majeure partie des contributions classée « *Suite* » sont à « *Tonalité défovrable* », quelques contributions « *Favorables* » font aussi l'objet de cette classification.
  Bellova a peut-être utilisé l'adresse IP[7] des contributions pour tracer ces répétitions en considérant acceptable de ne prendre en compte qu'une contribution par IP. Mais une IP pouvant être rattacher à un foyer comprenant plusieurs occupants, à ce moment cela revient à me plus considérer l'avis de chaque personne mais l'avis de chaque foyer …

[7] https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/donnees-personnelles

Tout cela confirme la nécessité, pour Bellova, de consolider la partie du dossier relative à la méthodologie d'analyse et de classification des contributions, et de corriger les écarts constatés.

3. Un dossier qui ne répond pas aux questions climats et énergie

Si la conclusion ne se focalise que sur le favorable, il est vrai que le dossier tente de répondre, superficiellement, à quelques questions portées par des contributions défavorables.

C'est aussi le cas sur les enjeux énergie et climat. Bien entendu, aucune des questions argumentées et étayées, notamment présentées dans ma contribution, ne sont reprises ou discutées puisque celle-ci a donc été « oubliée » par Bellova.
Le dossier se contentant de banales généralités sur ces sujets, n'allant à peine plus loin que ce qui est déjà contenu dans le dossier de concertation.

- Bellova annonce que son activité est alignée sur l'accord de Paris. En fait, il s'agit uniquement des émissions de gaz à effet de serre relavant de l'activité de l'exploitant de l'aéroport, c'est-à-dire Bellova (dit « *scope 1 et 2* »), ce qui exclut de fait les émissions des avions, de l'accès à la plateforme des passagers, des carburants, … (dit « *scope 3* ») considéré comme relevant de la responsabilité des acteurs.
  Mais Bellova n'indique nulle part que les émissions relevant de son périmètre (scope 1 et 2) ne représentent que … 0,4% de l'ensemble des émissions de l'activité global de l'aéroport. Les 99,6% restant relavant du scope 3, dont environ 80% uniquement pour les vols (en demi-croisière). Et ceci à l'encontre même de l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale du 15 mai 2025 demandant à Bellova de comptabiliser le scope 3, et en plus « *prendre en compte tout le vol* » (et non pas juste la demi-croisière).
- Une autre contribution a relaté l'« *Avis délibéré de l'Autorité envrionnementale pour le cadrage préalable sur la modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais (60)* »[8] qui a été adopté par l'Autorité Environnementale le 15 mai 2025, soit juste après le lancement de la concertation. Cet avis demande notamment, en page 22, que l'étude environnementale prenne « *en compte **tout le vol (donc aussi la phase croisière)** et **tous les effets sur le climat** (pour **les gaz classiques** essentiellement du dioxyde de carbone (**CO2**) et un peu de méthane (**CH4**) et de d'hémioxyde d'azote (**N2O**) lié à la combustion des carburants et les gaz fluorés) mais aussi **les traînées de condensation qui pourraient avoir des effets équivalents au CO2*** ». Ce même avis rappeler en page 15 « ***l'objectif national de neutralité carbone à échéance 2050 doit aussi conduire à une diminution du trafic aérien*** » et que le projet d'agrandissement de Bellova ne peut , par conséquent, se faire sans prendre en compte l'éco-système de transport aérien existant « *Il est donc nécessaire de bien décrire le scénario de référence, i.e. en l'absence du projet, et le scénario avec projet, avec la situation actuelle, à la mise en service, à la mise en service +20 ans puis sur une période suffisamment longue, à l'horizon 2050, retenu pour le règlement européen*

[8] https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/contributions/un-bilan-de-concertation-qui-resulte-en-fait-des-exigences-de-lautorite-environnementale/20250703_231054-dcp-modernisation-de-l-aeroport-de-paris-beauvais-cle6824cfpdf.pdf

2023/2405 ReFuelEU aviation ou à celui de 2054 échéance du contrat de concession conclu pour 30 ans à partir du 1er octobre 2024, ***ainsi que sur un périmètre suffisamment large, en incluant les plateformes concurrentes*** ». Pourtant, dans le dossier d'enseignement et d'engagement, Bellova continue de présenter et de se considérer comme uniquement responsable des scopes 1 & 2, allant donc contre la demande de l'AE qui demande bien de prendre en compte l'ensemble des scopes.

- En se délaissant de toute responsabilité sur le scope 3 (contre la recommandation de l'avis l'AE donc) en la laissant aux acteurs concernés (compagnie aérienne, producteur de carburant, transporteurs, …), et en reprenant les grandes lignes de communication secteur (Fit fot 55, Refuel UE, SNBC et certification SBTI pour Rynair, …), Bellova oriente les réponses de façon à les présenter favorablement sans jamais rentrer dans les détails. Mais justement les détails ont toute leur importance, comme exposer mainte fois à travers ma contribution, et donc non repris dans le dossier par Bellova :
    - Dans de nombreuses publications scientifiques (Academie des technologies, ICCT[9]), gouvernementales françaises (SGPE), et même des déclarations du secteur (**IATA**, **rapports d'activité annuelle des compagnies aérienne dont Ryanair et Wizzair**) qui sont présentées et discutées dans ma contribution, il est considéré comme très fortement probable que l'objectif de la directive ReFuel UE de 20% d'incorporation en carburant durable (pourtant principal levier de réduction du secteur, 50% dans l'objectif de Ryanair par exemple) **ne sera pas atteint dès 2035**.
    - Ma contribution aborde le sujet du déclin de l'approvisionnement pétrolier de l'Europe dans le courant de la décennie 2030, sujet important car les carburants durables devant justement compenser ce déclin. Mais comme indiqué précédemment, il a de très fortes probabilités pour que la production de carburant durables ne soit pas suffisante. **Comment le secteur du transport aérien, et en particulier le secteur low-cost, envisage de faire face ces contraintes énergétiques ? Et donc comment Bellova prévoit d'adapter son activité et son modèle économique en conséquence ?**
    - Ryanair (compagnie aérienne la plus présente sur Beauvais) a effectivement une certification SBTI, mais portant uniquement sur la réduction de l'intensité carbone par passager, et non sur ces émissions globales (Communiqué de presse de Ryanair du 17octobre 2024[10] ou Rapport annuel 2025 de Ryanair[11], page 77 : « ***The Group has not set a 2030 Scope 1 absolute target, rather, the Group is focused on achieving the SBTi aligned emission intensity target for 2031***. »).

      Or, comme cela est démontrer dans ma contribution (tableau 12 page 44), cette réduction de l'intensité carbone par passager n'empêchera pas les émissions globales de la compagnie Ryanair de continue à croitre d'ici à 2030. Tout comme les émissions globales de l'aéroport avec ce projet puisque plus de trafic se traduira également par plus d'émissions de gaz à effet de serre… ce qu'a reconnu Bellova lors de l'atelier public du 26 juin 2025 en

[9] https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Sustainable-aviation-fuel-policy-eu-apr2021.pdf
[10] https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-emission-reduction-targets-approved-by-sbti/
[11] https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2025/05/Ryanair-2025-Annual-Report.pdf

présentant une augmentation des émissions totales de l'aéroport de 10% d'ici 2030[12]… Comment Bellova adaptera son activité si les compagnies aériennes sont dans l'obligation de maitriser leur trafic face aux réglementation environnementale Européeene, notamment le pact « Fit fot 55 » qui prévoit une réduction des émissions de GES de l'UE de 55% d'ici 2030 ?

- Ma contribution liste également de nombreuses publications (dont une du consultant carbone de Bellova, I Care Environnement[13]) qui démontrent clairement qu'une augmentation du trafic passager de l'aérien, même coupler avec tous les leviers de réduction possible (optimisation des phases d'approches et LTO, optimisation des routes, amélioration de la performance énergétique, carburant durables alignés sur les objectifs Européen ReFuel UE), n'est pas compatible avec l'Accord de Paris. Seule une maitrise du trafic permet cette compatibilité, ce qui rejoint également les conclusions chiffrées de ma contribution. Et cette observation est également reprise et donc confirmée par l'Autorité Environnementale, qui indique bien en page 15 de son avis délibéré : « ***l'objectif national de neutralité carbone à échéance 2050 doit aussi conduire à une diminution du trafic aérien*** ».
- Enfin, cet argument avancé par Bellova consistant à rejeter l'entière responsabilité du scope 3 sur les autres acteurs économiques de l'aéroport (compagnies aériennes, transporteurs, pétroliers, etc.) est depuis longtemps invalidé. En effet, la rentabilité du projet repose sur l'ensemble de cette chaine d'acteur. Si l'un d'eux faillis, c'est toute la chaine qui décroche. Le but d'un aéroport étant de faire atterrir et décoller des avions chargés de passagers, le projet porté par Bellova est bien plus exposé aux risques de non atteintes des objectifs de décarbonation (ou de solvabilité) ou d'approvisionnement énergétique des compagnies, que de la mise en place de panneaux photovoltaïques sur les parkings de l'aéroport. Que fera t-on d'un aérogare décarboné si celui-ci n'est plus en mesure d'accueillir le trafic passager attendu car le trafic aérien est réduit pour répondre à l'enjeux climat, ou bien parce qu'il ne dispose plus suffisamment de ressources énergétiques ?

- Bellova ne fait que mettre en avant l'accréditation ACA 4, laquelle demande explicitement l' « *Élaboration d'un plan de partenariat avec les parties intéressées. Le plan de partenariat avec les parties intéressées 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.* ».Or, il est démontré dans ma contribution (§1.6.3 page 38) que les objectifs des réductions des compagnies Ryanair et Wizzair[14] ne sont ou pas connues de Bellova ou considérées comme non plausible par Bellova puisque non prise en compte dans les projections du bilan carbone de l'aéroport à horizon 2030. Cette observation questionne grandement le sérieux avec lequel ce type d'auto-certification est attribuée, ainsi que le crédit qu'il peut y être apportée. De plus, portant donc uniquement sur les scopes 1 & 2, cette certification ne prouve donc en rien que

[12] Slide 35 https://bvaconcertation.fra1.cdn.digitaloceanspaces.com/BVA%20Concertation/fr/evenements/atelier-thematique-enjeux-environnementaux-et-impacts-locaux/20250627_115904-250626supportpresentationatelier3.pdf
[13] https://librairie.ademe.fr/energies/5815-elaboration-de-scenarios-de-transition-ecologique-du-secteur-aerien.html
[14] Objectif 2030 des deux principales compagnies opérant 95% du trafic de l'aéroport de Paris-Beauvais :
- Ryanair : -27 % de l'intensité carbone par passager visant 48 g éq. CO_2/pax.km
- Wizzair : -25 % de l'intensité carbone par passager visant 43 g éq. CO_2/pax.km.

l'activité global de l'aéroport est alignée avec l'Accord de Paris. **Personne n'accepterait qu'une voiture thermique parcourant 50 000 km/an soit considérée comme alignée sur l'Accord de Paris au prétexte que ses essuie-glaces le seraient. C'est pourtant l'illusion que Bellova tente continuellement de créer dans ses communications avec la certification ACA 4**.

- Le dossier d'enseignements et d'engagement rappelle que les émissions de gaz à effet de serre du secteur aérien mondiale sont de l'ordre de 3%, ce que Bellova considère alors comme « *relatif par rapport aux autres sources d'émissions* », et présente alors la valeur de 9% pour le secteur du numérique, qui est en continuelle augmentation. Ce procédé de présentation de données qui visent à donner du crédit à son opinion en passant sous silence les cas qui la contredisent est un procédé classique, documenté et connu sous le nom de « ***cherry picking*** ». Par ce principe, Bellova cherche ici à ne pas dire :
  - Que le secteur de l'aviation dans sa globalité est aussi en continuelle augmentation, et projette un doublement du trafic aérien dans les 20 ans à venir[15]. Le cas de l'aéroport de Beauvais, qui vise une augmentation du trafic passager de 35% d'ici 2033 n'est donc pas un cas isolé dans un secteur global qui se stabiliserait ou réduirait, permettant ainsi de compenser globalement la hausse d'émissions de GES de Bellova, bien au contraire. Une récente étude[16] d'Environnement et Transport, réalisée avec le concours de Carbone 4, présente d'ailleurs l'ensemble des projets d'agrandissement des aéroports Français qui engendrerait une augmentation totale du trafic de 45 millions de passagers en 2050, et l'inadéquation de ces projets avec les objectifs de décarbonations nationaux.
  - Que cette valeur ne prend en compte que les émissions de CO_2. Or, comme indiqué par l'Autorité Environnementale, les trainées de condensation jouent également un rôle dans le réchauffement climatique. Si bien qu'en tenant compte de ces trainées, la contribution globale du transport aérien au réchauffement climatique est alors de 5%[17] (et non plus 3%).
  - Que la contribution du transport aérien aux émissions de GES mondiale est en fait du même ordre que celui du transport terrestre et maritime de marchandise (≈3% chacun). Du même ordre que la production mondiale d'aluminium (3%), ou la moitié des émissions du parc mondial de voiture (6%), mais en tenant compte des trainées de condensation devient alors équivalent en terme de réchauffement climatique. Pourquoi Bellova choisit de ne présenter que le secteur du numérique et passer sous silence les autres secteurs ayant des contributions équivalentes, et qui remettent alors en cause la « *relativité* » du secteur aérien ?
  - Qu'à l'échelle mondiale, le transport aérien pèse pour environ 125 kg éq CO2/an/personne alors qu'à l'échelle Française et Européenne, il pèse plutôt autour de 300 kg éq CO2/an/personne. Soient plus du double, illustrant clairement les inégalités entre région du monde (inégalité également constatable au sein même de l'Europe ou de la France), et démontrant que le secteur de l'aviation ne peut se considérer comme exempt aux efforts de décarbonation.

[15] https://www.air-journal.fr/2024-07-20-transport-aerien-liata-anticipe-deux-fois-plus-de-passagers-dans-20-ans-5256964.html
[16] https://www.transportenvironment.org/te-france/articles/les-projets-dextension-des-aeroports-francais-incompatibles-avec-les-objectifs-climat-du-secteur-aerien
[17] https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat

- Enfin, ma contribution propose un regard croisé entre les enjeux énergie & climat et leur influence sur le modèle de transport aérien low-cost qui risque de se trouver déstabiliser avec un prix du billet tirer à la hausse dans les années à venir (intégration de l'aérien dans le marché Européen des quotas carbone ; carburant durable plus cher que les caburant fossiles ; tension sur la disponibilité des carburants fossiles qui vont tendanciellement tirés les coûts à la hausse). Dans la partie dédiée du dossier d'engagement « *Un modèle économique jugé dépassé* » en page 22, Bellova se contente de présenter les objectifs de la directive ReFuel UE et de parler du tourisme local, ne répondant donc absolument aucunement à la question de la viabilité économique futur du transport aérien low cost, démontrant une fois de plus le peu de sérieux, voir l'indifférence porté à ces questions…

Cette liste (non exhaustive) de questions étayées, documentées, et donc « *très argumenté* » au point d'être considéré comme « *utile d'en faire mention* » selon la CNDP ne fait l'objet d'aucun traitement, aucune reprise ou aucune présentation dans le dossier d'enseignements et d'engagements, tout comme les exigences demandées par l'autorité environnementales et rapporté par une contribution.

En choisissant de ne pas présenter ni de relayer ces éléments, Bellova prend clairement la décision de ne pas les porter à la connaissance des décideurs et du grand public.
Une telle omission contrevient à la charte de bonne pratique en ce qui concerne la transparence, la pédagogie et la sincérité, et s'éloigne de l'esprit même d'une concertation conduite sous l'égide de la CNDP. Il va donc s'en dire que Bellova se doit d'intégrer ces éléments dans son dossier, considéré par la CNDP comme « *utile* », et qui doivent être porté à la connaissance des décideurs, quand bien même Bellova se refuse pour le moment d'y répondre directement dans le dossier d'enseignements et d'engagements.

4. Une conclusion en total décalage avec la réalité chiffrée, et qui détourne même les principes énoncés dans la charte de bonne conduite

En accord avec la charte de bonne conduite du site (pour rappel : cette concertation publique « *n'est pas assimilable à un sondage ou un référundum* »), le dossier ne propose aucune valeur permettant de quantifier le classement global des contributions quant à leur « *Tonalité* » vis-à-vis du projet.
Pourtant, pour imposer comme conclusion « *L'opportunité du projet réaffirmé* », le dossier se permet justement de s'appuyer sur l'argument de la quantité, en opposition avec sa propre charte : « *De **nombreuses** contributions citoyennes ont exprimé un soutien au projet…* ».
Malheureusement, en allant au fond de cet argument et en s'appuyant sur la classification des « *Tonalité* » faite par Bellova, les chiffres dévoilent une tout autre réalité comme le montre le tableau ci-dessous :

Type de contribution	Tonalité des contribution faite par Bellova		
	Favorable	Défavorable	Ambivalente
Site	36	337	45
Registre		7	4
Cahier d'acteur	5	3	1
Total « *Tonalité* »	**41**	**347**	**50**
%	**9,5%**	**79%**	**11,5%**

La présentation quantifiée de la « *tonalité* » des contributions reçues présente un positionnement à l'opposé de celle présenté par Bellova dans le dossier. En effet, si pour Bellova **41** contributions permettent d'affirmer que « *de nombreuses contributions citoyennes ont exprimé un soutien au projet de modernisation…* », que dire alors du nombre de **347 contributions défavorables** ? Ou du fait que ces contributions défavorables représentent **79%** des contributions reçues ?
Dans sa partie conclusive, le dossier se limite à ne traiter que les aspects positifs qui ressortent des 41 contributions à « *Tonalité* » favorable de la concertation. Malgré les 347 contributions négatives, Bellova ne prend même pas la peine de nuancer, bien au contraire : les inquiétudes sont traduites en ajustements techniques (études, communication, suivi), éludant toute remise en cause de l'opportunité du projet et de sa trajectoire de croissance.

Les conclusions présentées dans le dossier sont donc tout simplement une inversion de la réelle tonalité de la majorité des contributions reçues : ce qui est exprimé comme rejet massif sur de nombreux aspects (environnement, énergie, bruit, retombée économie, gouvernance, …) devient interprété comme un simple besoin de vigilance et d'amélioration.
Il est donc indispensable que Bellova reprennent ces conclusions, en veillant notamment à y faire apparaître clairement les différents éléments mis en lumière par les contributions défavorables.

5. Une absence totale de publicité concernant les livrable finaux

Lors du lancement, Bellova a mobilisé de nombreux moyens de communication pour faire connaitre la concertation :

- communiqué de presse (lien)
- réseaux sociaux : Facebook Linkedin
- presse locale : Oise Hebdo, France Bleu, Observatoire du Beauvaisis, Courrier Picard, ...
- rencontre publique sur le marché de Beauvais le 12 mai (lien) et le parvis de l'aéroport

Or, depuis la fin de la concertation le 13 juillet, aucune communication n'a été faite, ni sur le Bilan de la CNDP, ni sur le dossier d'engagement (ceux-ci sont uniquement disponibles sur les sites de la concertation et de la CNDP) : Aucun article de presse, aucune publication sur les réseaux sociaux, aucune restitution publique ...
De là à penser que Bellova souhaite garder le plus confidentiel possible le contenu de ces documents, il n'y a qu'un pas qui, à la lueur des arguments précédents, semble facilement franchissable.

Ainsi, après une modification indispensable du dossier d'enseignements et d'engagements, il apparait comme indispensable que Bellova déploie les moyens nécessaires, au moins équivalent à ceux de la phase de lancement, pour faire connaitre ce dossier à la population du Beauvaisis.

Annexe : Liste des pièces jointes aux contributions en ligne à ajouter au dossier d'enseignement et d'engagements

N°	Date de la contribution	Nom du contributeur	Lien
1	12/06/2025	Laurent GOUJON	PJ1
2	13/06/2025	Félicien Thiou	PJ2
3	18/06/2025	Anonyme	PJ3
4	23/06/2025	Laurent B	PJ4
5	26/06/2025	Laurent B	PJ5
6	26/06/2025	Laurent B	PJ6
7	26/06/2025	Laurent B	PJ7
8	26/06/2025	Laurent B	PJ8
9	27/06/2025	Anonyme	PJ9
10	30/06/2025	Elodie Laurent	PJ10
11	30/06/2025	Elodie P	PJ11
12	02/07/2025	Siméon G.	PJ12
13	03/07/2025	PE	PJ13
14	03/07/2025	Anonyme	PJ14
15	03/07/2025	PL	PJ15
16	04/07/2025	Dominique Lazarski	PJ16
17	04/07/2025	Anonyme	PJ17
18	08/07/2025	Anonyme	PJ18
19	08/07/2025	Hervé MONTAUFFIER, ARCHITECTE et URBANISTE	PJ19
20	08/07/2025	david, marysa et leurs enfants	PJ20
21	08/07/2025	Anonyme	PJ21
22	09/07/2025	Christophe Desprez	PJ22
23	09/07/2025	CD	PJ23
24	10/07/2025	Roland	PJ24
25	10/07/2025	Anonyme	PJ25
26	10/07/2025	L	PJ26
27	10/07/2025	Anonyme	PJ27
28	10/07/2025	Anonyme	PJ28
29	10/07/2025	Anonyme	PJ29
30	15/07/2025	Allez Beauvais	PJ30
31	15/07/2025	Anonyme	PJ31
32	15/07/2025	Félicien Thiou	PJ32
33	15/07/2025	Allez Beauvais	PJ33
34	15/07/2025	Marc-Antoine	PJ34
35	15/07/2025	Christophe BURDIN	PJ35
36	15/07/2025	Charles	PJ36
37	15/07/2025	Anonyme	PJ37
38	15/07/2025	Vanessa	PJ38

Gmail FTU <felicien.thiou@gmail.com>

RE: ❗[Dossier final concertation Bellova] - Demande de modifications pour manquement aux principes de la concertation publique ❗

PONCIN Nathalie <nathalie.poncin@aeroportbeauvais.com> 10 décembre 2025 à 14:56
À : FTU <felicien.thiou@gmail.com>
Cc : "contact@beauvais.fr" <contact@beauvais.fr>, "aeroports@oise.fr" <aeroports@oise.fr>, "nadege.lefebvre@oise.fr" <nadege.lefebvre@oise.fr>, "Caroline.CAYEUX@oise.fr" <Caroline.CAYEUX@oise.fr>, "ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr" <ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr>, "contact@beauvaisis.fr" <contact@beauvaisis.fr>, "mairiedebailleul@wanadoo.fr" <mairiedebailleul@wanadoo.fr>, "mairie@bonlier.fr" <mairie@bonlier.fr>, "mairie-bonnieres2@orange.fr" <mairie-bonnieres2@orange.fr>, "accueilmairie@bresles.fr" <accueilmairie@bresles.fr>, "mairie-fay-st-quentin@orange.fr" <mairie-fay-st-quentin@orange.fr>, "administration@mairiefouquenies.fr" <administration@mairiefouquenies.fr>, "mairie.fouquerolles@wanadoo.fr" <mairie.fouquerolles@wanadoo.fr>, "mairie@ville-hermes.fr" <mairie@ville-hermes.fr>, "mairie@laversines.fr" <mairie@laversines.fr>, "mairie.millysurtherain@wanadoo.fr" <mairie.millysurtherain@wanadoo.fr>, "mairie.laneuvilleenhez@wanadoo.fr" <mairie.laneuvilleenhez@wanadoo.fr>, "mairiedenivillers@wanadoo.fr" <mairiedenivillers@wanadoo.fr>, "mairie@herchies.fr" <mairie@herchies.fr>, "mairie@rochy-conde.fr" <mairie@rochy-conde.fr>, "mairie-de-therdonne@orange.fr" <mairie-de-therdonne@orange.fr>, "accueil-therdonne@orange.fr" <accueil-therdonne@orange.fr>, "mairie@tille.fr" <mairie@tille.fr>, "mairie@troissereux.fr" <mairie@troissereux.fr>, "mairie-fouquenies@wanadoo.fr" <mairie-fouquenies@wanadoo.fr>, "mairie@millysurtherain.fr" <mairie@millysurtherain.fr>, "mairie@velennes60.fr" <mairie@velennes60.fr>, "mairie.velennes@wanadoo.fr" <mairie.velennes@wanadoo.fr>, "ddt@oise.gouv.fr" <ddt@oise.gouv.fr>, "roxanelundy@gmail.com" <roxanelundy@gmail.com>, ADERA Dominique Lazarski <dlazarski.adera@gmail.com>, Les Colibris <lescolibrisdubeauvaisis@gmail.com>, "Gregoire.MAGES@egis-group.com" <gregoire.mages@egis-group.com>, "adeline.paradeise@notreaffaireatous.org" <adeline.paradeise@notreaffaireatous.org>, HENRIC Jean-Francois <jean-francois.henric@egis-group.com>, CAFFIN Elisa <elisa.caffin@aeroportbeauvais.com>, FEUCHT Magali <magali.feucht@egis-group.com>, "MARTIN Anthony [BVA]" <anthony.martin@aeroportbeauvais.com>, COCHEZ François <francois.cochez@aeroportbeauvais.com>, "claude.brevan@garant-cndp.fr" <claude.brevan@garant-cndp.fr>, Roland PEYLET <roland.peylet@garant-cndp.fr>, "TRUBERT, Philippe" <philippe.trubert@oise.fr>, MAYAUD Olivier <olivier.mayaud@aeroportbeauvais.com>, BELIARD Valérie <valerie.beliard@aeroportbeauvais.com>

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de vos observations concernant le niveau d'argumentation présenté dans le cadre de la concertation préalable avec garant et du dossier des enseignements et des engagements que nous avons mis en ligne fin septembre.

Nous souhaitons rappeler que **la concertation préalable intervient volontairement à un stade très en amont du projet**, conformément au Code de l'environnement, précisément **avant que ne soient finalisées les études techniques, environnementales et socio-économiques.**

Son objectif n'est donc pas de présenter un projet entièrement étudié, mais **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**.

Le niveau d'information fourni à ce stade et à son issue au travers du dossier des enseignements et des engagements du MOA correspond ainsi à ce qu'exige la procédure :

- Permettre au public de comprendre les enjeux, les objectifs et les principales hypothèses du projet ;
- Présenter les variantes encore ouvertes ;
- Expliquer la méthode et le calendrier des études à venir ;
- Offrir un cadre de dialogue transparent, impartial et garanti.

Il est naturel que certaines réponses ne puissent être pleinement argumentées à ce stade, car **les analyses détaillées (état initial, impacts potentiels, mesures d'évitement, de réduction et de compensation, etc.) relèvent précisément de l'étude d'impact**, dont le travail d'analyse des impacts s'est poursuivi après la concertation, enrichie des études complémentaires présentées en annexe du dossier des enseignements. Cette conséquence étude d'impact est actuellement en finalisation et relecture.

Cette progressivité de l'information n'est pas un manque, mais **une caractéristique fondamentale du processus**, qui permet au public d'influer réellement sur les choix en amont, avant que ceux-ci ne soient figés.

Nous restons pleinement engagés, dès que le processus le permettra, à :

- **Poursuivre la transparence** sur l'avancement des études ;
- **Partager les résultats** dès qu'ils seront disponibles au public ;
- **Maintenir un dialogue ouvert** avec les acteurs du territoire,

S'agissant de votre note jointe ayant pour objet des « signalements d'incohérences, omissions, et manquements aux bonnes pratiques dans le dossier des enseignements et engagement de Bellova », nous nous sommes appliqués à synthétiser un aperçu **qualitatif** des différents avis exprimés, non seulement dans les **contributions** prises en considération dans votre propos, mais aussi les **registres papiers**, les **cahiers d'acteurs**, les **interventions de toutes les parties prenantes lors des 3 ateliers et 3 réunions publiques**. Cet aperçu n'a pas pour obligation de reprendre de façon exhaustive ces 3 mois d'échanges ; **d'où notre choix expliqué page 24 et par souci de synthèse, de n'inclure que les 160 pages de contributions et cahier d'acteurs, sans joindre les pièces jointes attachées aux contributions** (celles-ci demeurant accessibles sur le site de la concertation).

Nous avons en revanche largement développé dans le **chapitre « 2.1 Les inquiétudes exprimées »,** citations à l'appui, des **pages 8 à 24**, les opinions émises par un certain nombre de participants, et ce au travers de différentes thématiques : **l'augmentation perçue des nuisances sonores, contestation du PEB, non-respect des trajectoires, climat, pollution et santé, dégradation du paysage, stationnement désordonné et congestion routière, incompatibilité avec les engagements climatiques, climat et biodiversité, préoccupations sur les retombées économiques réelles du projet, modèle économique jugé dépassé, inquiétudes exprimées sur le processus de décision autour du projet.**

L'opportunité du projet réaffirmée a quant à elle développée **pages 24 et 25,** en s'appuyant notamment sur les opinions émises par un certain nombre d'autres participants .

Nous vous remercions pour **votre contribution à la qualité du débat public**, que ce soit :

- Au cours de vos **prises de paroles** à l'occasion de l'atelier du 26 juin sur les enjeux environnementaux et impacts locaux, mais aussi de la réunion publique de clôture du 3 juillet,
- Ou au travers de vos **contributions publiées sur le site internet avec leurs pièces jointes** le cas échéant, et rappelées ci-dessous :

    - 19/05, 11h56, auquel nous vous avons répondu par mail à 17h39 avec la pièce jointe demandée mise en ligne dans le même intervalle, ayant pour objet un lien à corriger sur une étude socio-économique de l'onglet Documents.
    - 12/06, 12H00 publiée le 13/06, 7h30, avec sa pièce jointe ayant pour objet : *ACA 4/4+, scope 3 et décarbonation*
    - 12/07, 20h52, publiée le 15/07 9h22, avec sa pièce jointe renvoyée dans votre mail, ayant pour objet : *Un projet fallacieux sur l'enjeu climat, et qui va rapidement se heurter aux enjeux énergétiques*
    - 12/07, 20h55, identique en tout point à celle-ci-dessus, donc non publiée, comme indiqué dans notre mémoire, pensant à une soumission en double par précaution

Néanmoins, vous soulignez à juste titre **des omissions sur les 106 pages de contributions reprises en annexe du dossier des enseignements et des engagements.** Malheureusement, 6 contributions (et non pas 7, celle relative à *« Bellova = Egis = Condamnation = peu fiable »* est retranscrite page 80) ont été malencontreusement omises dans la retranscription des 615 contributions du projet. Nous vous vous prions de nous excuser pour cette erreur dans la synthèse, que nous avons voulue la plus fidèle possible du site mis en ligne et accessible à tous.

Nous vous remercions de votre vigilance et allons très rapidement mettre en ligne **la version corrigée du dossier des enseignements et engagement du Maître d'Ouvrage avec cet ajustement.**

Nous restons à votre disposition pour tout échange complémentaire dans l'attente des futures phases de partage et de débat de l'étude d'impact environnementale finalisée, au travers notamment d'une enquête publique au printemps 2026.

Cordialement

Nathalie PONCIN

Directrice de la Maîtrise d'Ouvrage

Un territoire qui décolle

BELLOVA - Aéroport Paris-Beauvais

CS 42158 – 60 000 TILLE

+336 46 07 28 83

www.aeroportparisbeauvais.com

De : FTU <felicien.thiou@gmail.com>
Envoyé : mercredi 3 décembre 2025 23:57
À : COCHEZ François <francois.cochez@aeroportbeauvais.com>; PONCIN Nathalie <nathalie.poncin@aeroportbeauvais.com>; MARTIN Anthony [BVA] <anthony.martin@aeroportbeauvais.com>; claude.brevan@garant-cndp.fr; Roland PEYLET <roland.peylet@garant-cndp.fr>
Cc : contact@beauvais.fr; aeroports@oise.fr; nadege.lefebvre@oise.fr; Caroline.CAYEUX@oise.fr; ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr; contact@beauvaisis.fr; mairiedebailleul@wanadoo.fr; mairie@bonlier.fr; mairie-bonnieres2@orange.fr; accueilmairie@bresles.fr; mairie-fay-st-quentin@orange.fr; administration@mairiefouquenies.fr; mairie.fouquerolles@wanadoo.fr; mairie@herchies.fr; mairie@ville-hermes.fr; mairie@laversines.fr; mairie.millysurtherain@wanadoo.fr; mairie.laneuvilleenhez@wanadoo.fr; mairiedenivillers@wanadoo.fr; mairie@rochy-conde.fr; mairie-de-therdonne@orange.fr; accueil-therdonne@orange.fr; mairie@tille.fr; mairie@troissereux.fr; mairie-fouquenies@wanadoo.fr; mairie@millysurtherain.fr; mairie@velennes60.fr; mairie.velennes@wanadoo.fr; ddt@oise.gouv.fr; roxanelundy@gmail.com; ADERA Dominique Lazarski <dlazarski.adera@gmail.com>; Les Colibris <lescolibrisdubeauvaisis@gmail.com>; adeline.paradeise@notreaffaireatous.org
Objet : ❗ [Dossier final concertation Bellova] - Demande de modifications pour manquement aux principes de la concertation publique ❗

Vous n'obtenez pas souvent d'e-mail à partir de felicien.thiou@gmail.com. Pourquoi c'est important

ATTENTION : Ce courriel provient d'une source externe à BELLOVA. Soyez vigilants sur les pièces-jointes et les URL contenus dans ce dernier.

Mesdames, Messieurs,

À la suite d'une analyse approfondie du "*Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable"*, publié par Bellova le 30 septembre 2025, je souhaite vous signaler de nombreux manquements aux principes et aux objectifs mêmes d'une concertation publique : incomplétudes, informations omises, incohérences, conclusions partiales, ainsi qu'une absence totale de publicité.

Vous trouverez donc en pièce jointe un courrier argumenté (conformément à ce que demandait Bellova durant la concertation) présentant une liste non exhaustive des manquements que j'ai pu identifier dans le "*Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable"*. L'un des premiers manquement concerne l'absence totale de ma contribution, conséquente de 69 pages, et qualifiée de "*très argumentée*" par la CNDP elle-même, ainsi que des questions et observations qu'elle soulevait (je me permets d'ailleurs de vous la retransmettre en pièce jointe, au besoin). , mais c'est bien loin d'être le seul comme vous pourrez le lire.

Alors même que Bellova déclarait, en page 36 de son dossier de maitre d'ouvrage, conduire cette concertation selon des principes de **transparence**, **d'écoute, d'enrichissement**, **de garantie de traçabilité** et de **sincérité**, il est préoccupant de constater que ces valeurs, pourtant essentielles dans le cadre d'une concertation publique, semblent avoir été mises de côté lors de la rédaction du "*Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable"*. Celui-ci apparaît en effet davantage comme un document de promotion du projet que comme une retranscription fidèle des contributions et interrogations citoyennes exprimées durant la concertation.

Il apparaît donc comme absolument nécessaire que Bellova revoit l'intégralité du dossier d'enseignements et d'engagement en appliquant ces principes essentiels qu'exige une telle concertation, d'autant plus menée sous l'égide de la CNDP.
L'objectif doit bien être de produire un document fidèle à l'esprit de la concertation publique, en accord avec les objectifs du dossier de concertation et des principes de la charte de bonne conduite établie par Bellova même, et réellement représentatif des contributions et questions citoyennes, plutôt que façonné pour servir les seuls besoins du projet.
Ce nouveau document devra ensuite faire l'objet d'une publicité et diffusion aux moyens au moins équivalent à ceux déployés par Bellova lors du lancement de la concertation.

Convaincu de la légitimité et de la nécessité de cette demande, et dans l'attente des modifications nécessaires et indispensables, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Félicien Thiou

06 78 38 75 48

Thiou Félicien
felicien.thiou@gmail.com
06 78 38 75 48

A l'attention de Bellova et
des garants de la CNDP

Le 19 décembre 2025

Copie transmise à :
- Mairie de Beauvais
- SMABT
- L'Autorité Environnementale
- Communauté d'agglomération du Beauvaisis
- Mairies des communes concernées par le plan d'exposition au bruit (Article 2 de l'arrêté du 26 juin 2012)
- DDT de la préfecture de l'Oise
- Mme Roxane Lundy-Lucas pour « Beauvais, Osons l'avenir »
- Mme Dominique Lazarski pour l'ADERA
- Les colibris du Beauvaisis
- Mme Adeline Paradeise pour « Notre affaire à tous »
- Ajout : Sauvez le Beauvaisis

Objet : Suite à mon courrier du 3 décembre - Observations complémentaires sur votre réponse et sur le dossier des enseignements et engagements de la concertation préalable

Mesdames, Messieurs,

Madame Poncin, je vous remercie pour votre réponse à mon courrier ainsi que pour la reconnaissance explicite d'omissions dans le dossier des enseignements et engagements publié à l'issue de la concertation préalable. Cette reconnaissance et votre proposition de correction constitue un premier pas nécessaire (mais toujours non réalisé à date de ce courrier).

Toutefois, au regard du contenu de votre réponse, de vos explications, de l'importance des éléments demeurés manquants et de la persistance de questions de fond restées sans réponse, votre courrier apparaît essentiellement centré sur des considérations de cadrage et de forme. Il ne traite pas les nombreux points précis que j'ai pourtant explicitement pointés, et il soulève également de nouvelles interrogations quant à l'appréciation et au rôle d'une concertation publique intervenant volontairement en amont du projet.

La présente lettre s'appuie sur une lecture croisée de votre réponse, du dossier des enseignements et engagements, et du bilan des garants de la CNDP, afin d'en apprécier la cohérence et la conformité aux exigences de la concertation préalable.

Cette analyse parallèle vise à évaluer la cohérence entre les engagements affichés, les justifications apportées a posteriori et la réalité de la restitution opérée, au regard des principes de loyauté, de traçabilité et de transparence qui encadrent une concertation préalable sous l'égide de la CNDP.

Synthèse des constats et manquements

L'analyse détaillée présentée à la suite du présent courrier met en évidence, de manière convergente et précise, les constats suivants :

1. Un usage extensif du caractère « amont » de la concertation, conduisant à éluder des questionnements structurants

Si le caractère amont d'une concertation préalable explique l'absence de résultats définitifs ou d'arbitrages techniques figés, il ne saurait justifier :

- l'écartement de questionnements centraux exprimés par le public ;
- l'absence de restitution d'arguments pourtant détaillés ;
- ni la marginalisation de débats portant sur l'opportunité même du projet.

Or, le bilan des garants de la CNDP constate explicitement que la majorité des participants souhaitait débattre de l'opportunité et de l'ampleur de la croissance du trafic aérien, tandis que le maître d'ouvrage souhaitait concentrer les échanges sur les modalités de réalisation du projet. Ce décalage impose, par nature, une exigence renforcée de restitution fidèle des arguments exprimés.

2. Un usage contradictoire du terme « volontaire », révélateur d'un glissement sémantique problématique

Le caractère « volontaire » de la concertation est présenté dans le dossier de concertation comme une démarche renforcée, « *au-delà des obligations légales* », impliquant transparence, traçabilité et dialogue approfondi.

Dans votre réponse, ce même caractère volontaire est mobilisé à l'inverse pour justifier des lacunes de restitution et d'argumentation au motif du stade amont du projet. Ce double emploi du terme « volontaire » traduit un glissement sémantique qui fragilise la lisibilité, la sincérité et la loyauté du processus.

3. Des manquements structurels à la traçabilité des contributions

La reconnaissance de l'omission de plusieurs contributions, combinée au choix assumé de ne pas intégrer les pièces jointes, révèle un problème structurel de traçabilité.

Les pièces jointes constituent pourtant un moyen explicitement offert aux participants pour développer des contributions argumentées, qui par nature ne peuvent pas se limiter à 1 000 caractères. Leur exclusion :

- affaiblit la fidélité de la restitution ;
- réduit artificiellement la portée de certaines contributions, notamment les plus étayées ;
- et entre en contradiction avec les engagements affichés de transparence et d'accès à une information complète.

4. Une absence totale de méthodologie explicite de classification des contributions

Le dossier des enseignements et des engagements (DEE) procède à une classification des contributions (« *favorables* », « *défavorables* », « *ambivalentes* »), sans qu'aucune méthodologie ne soit explicitée : critères retenus, règles de qualification, arbitrages opérés.

Cette absence prive la classification de toute valeur démonstrative et questionne la manière dont certaines contributions ont été qualifiées.

5. Une sous-restitution des enjeux climatiques, énergétiques et de modèle économique

Les enjeux relatifs :

- aux émissions de gaz à effet de serre (GES), incluant le scope 3 ;
- à la trajectoire climatique ;
- aux contraintes énergétiques ;
- à la disponibilité des carburants d'aviation durables (SAF) ;
- et à la soutenabilité du modèle économique du transport aérien low-cost ;

ont été largement soulevés au cours de la concertation, développés lors d'ateliers (retranscrits dans les compte rendus), et explicitement relevés par les garants de la CNDP, y compris à travers ma contribution qualifiée de « ***très argumentée*** » par la CNDP, ou la contribution « *Le devenir du Beauvaisis et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé* ».

Pourtant, ces thématiques ne font l'objet ni d'une restitution structurée, ni d'enseignements opérationnels susceptibles d'orienter les études ultérieures, en contradiction avec la finalité même d'une concertation préalable.

6. Un traitement indifférencié des contributions argumentées et non argumentées

Le choix de synthèse opéré conduit à traiter de manière équivalente des contributions très faiblement étayées et des contributions particulièrement argumentées, alors même que les documents de concertation valorisent explicitement la qualité et la solidité des arguments plutôt que leur seule quantité.

Ce traitement indifférencié est en décalage avec les objectifs affichés de la concertation et avec les constats du bilan CNDP.

7. Une absence totale de variantes formalisées

Malgré l'opposition majoritaire au projet tel que présenté et les demandes explicites portant sur le niveau de trafic, aucune variante n'est présentée, ni dans le dossier de concertation initial, ni dans le dossier des enseignements et engagements.

Cette absence apparaît en contradiction directe avec l'objet même de la concertation préalable, telle que rappelée par les garants, et revient de facto à exclure du champ de la concertation une question centrale soulevée par le public.

8. Une contradiction persistante entre les conclusions du DEE et les constats du bilan CNDP

Alors que le bilan des garants de la CNDP constate sans ambiguïté une opposition majoritaire au projet, les conclusions du DEE mobilisent une sémantique laissant entendre une réaffirmation de l'opportunité du projet, sans mise en perspective ou questionner le déséquilibre massif constaté dans l'expression du public.

Cette réaffirmation appelle une clarification méthodologique : l'opportunité d'un projet d'infrastructure, en particulier lorsqu'il est susceptible d'engendrer des impacts environnementaux et climatiques significatifs, ne peut résulter de la seule juxtaposition d'opinions favorables et défavorables. Elle suppose une démonstration explicite, fondée sur des critères objectivés, des analyses comparatives et une mise en cohérence avec les objectifs climatiques, énergétiques et de planifications existantes, aussi bien locaux que nationaux et internationaux

Or, en l'état, le dossier des enseignements et des engagements ne propose aucune analyse permettant d'établir sur quelles bases objectives l'opportunité du projet serait caractérisée à travers les contributions favorables reçues au cours de la concertation, ni comment cette opportunité serait arbitrée au regard des arguments contraires pourtant largement exprimés et documentés au cours de la concertation.

À titre d'exemple, l'affirmation selon laquelle l'aéroport constituerait l'un des « *succès économiques* » du territoire n'est pas confrontée aux résultats de l'étude ORBEA, qui indiquent qu'actuellement seule une part très marginale de la valeur ajoutée générée par les voyageurs transitant par l'aéroport bénéficie effectivement au territoire de l'Oise pour un nombre limité d'emplois équivalents temps plein. En outre, aucun élément n'est apporté permettant de démontrer que cette contribution économique locale serait appelée à augmenter à l'horizon du projet.

De la même manière, l'affirmation selon laquelle il s'agirait, « *pour plusieurs soutiens, moins de nier les nuisances que d'accompagner leur réduction dans une démarche transparente, raisonnable et compatible avec les réalités du territoire* », n'est étayée par aucune analyse argumentée permettant d'apprécier l'évolution réelle des impacts environnementaux. Au regard des éléments disponibles, en particulier s'agissant du climat, les impacts apparaissent au contraire appelés à augmenter avec la croissance du trafic envisagée, sans que le DEE ne discute ni ne quantifie cette évolution, ni n'explique en quoi une trajectoire de réduction serait compatible avec le projet. Et il paraît peu probable que l'observation soit différente en ce qui concerne le bruit ou la pollution de l'air

Le DEE se limite ainsi à postuler l'opportunité du projet, sans en démontrer les fondements, ce qui contribue à entretenir une contradiction persistante avec les constats formalisés par les garants de la CNDP.

9. Une asymétrie informationnelle dans la communication de clôture

Enfin, l'absence de communication active autour de la publication du bilan CNDP et du DEE, contrastant avec la communication opérée lors du lancement de la concertation, contrevient à l'exigence de continuité et de symétrie de l'information rappelée par la CNDP.

Conclusion et demandes formelles

Les constats exposés dans le présent courrier mettent en évidence des écarts significatifs entre les objectifs affichés de la concertation préalable, les principes rappelés par la CNDP, et la manière dont les contributions du public ont été analysées, synthétisées et restituées dans le dossier des enseignements et engagements du maître d'ouvrage.

En particulier, la concertation a fait apparaître une opposition majoritaire au projet tel qu'envisagé, ainsi que des questionnements structurants portant sur l'opportunité de la croissance du trafic, les émissions de gaz à effet de serre (y compris de scope 3 et autres projets), les contraintes énergétiques, la disponibilité future des carburants d'aviation durables, et la soutenabilité globale du modèle low-cost à moyen et long terme. Ces éléments, pourtant clairement identifiés par les garants de la CNDP dans leur bilan et largement documentés dans ma contribution (et, de façon moins détaillée mais pas moins argumenté et dans un contexte plus local, dans la contribution« *Le devenir du Beauvaisis et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé* »), ne trouvent pas de traduction satisfaisante dans les enseignements et engagements présentés.

Par ailleurs, l'absence de variantes formalisées, malgré les attentes exprimées par une part significative du public et relevées dans le bilan de la CNDP, prive le processus de concertation de l'un de ses apports essentiels : la possibilité d'éclairer les choix à venir par la comparaison de scénarios distincts et évaluables. Et ce alors même que vous indiquez explicitement dans votre réponse que la concertation permet normalement de « *Présenter les variantes encore ouvertes* ».

De même, le recours à une synthèse qualitative indifférenciée, ne distinguant pas entre contributions argumentées et non argumentées, conjugué à l'exclusion des pièces jointes, affaiblit la traçabilité et la fidélité de la restitution, en contradiction avec les engagements initiaux de Bellova et avec les principes mêmes de la concertation préalable.

Enfin, l'asymétrie observée dans la communication entourant la clôture de la concertation, notamment l'absence de diffusion active du bilan des garants de la CNDP et du dossier des enseignements et

engagements, nuit à la continuité de l'information et à la compréhension par le public des suites données à sa participation.

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire que des ajustements soient apportés afin de rétablir la cohérence, la loyauté et la portée effective de la concertation préalable

À ce titre, il est demandé à Bellova de procéder à :

- la révision du dossier des enseignements et engagements afin d'assurer une restitution fidèle et traçable des contributions, incluant les pièces jointes et les arguments développés ;
- la clarification de la méthodologie de classification des contributions et la révision des conclusions afin qu'elles reflètent de manière explicite la réalité des expressions du public ;
- la démonstration explicite des bases méthodologiques sur lesquelles l'opportunité du projet est considérée comme établie, en précisant en quoi l'analyse des contributions favorables repose sur une démarche structurée et objectivée, et ne se limite pas à une simple réaffirmation de principe de cette opportunité, notamment au regard des constats formulés par les garants de la CNDP ;
- l'intégration explicite, dans les enseignements et dans le cadrage des études à venir, des enjeux relatifs aux émissions de GES, à la trajectoire climatique, aux contraintes énergétiques et à la disponibilité des carburants d'aviation durables, ainsi que la définition de critères d'évaluation permettant d'apprécier la soutenabilité du projet ;
- la prise en compte, au titre des variantes à étudier, d'une option de type **« modernisation de l'aéroport avec plafonnement à 32 000 mouvements annuels »**, telle qu'exprimée par plusieurs contributions, mentionnée dans le bilan des garants de la CNDP et alignée avec l'observation de l'Autorité Environnementale (« *L'objectif national de neutralité carbone à échéance 2050 doit aussi* ***conduire à une diminution du trafic aérien*** »), afin qu'elle puisse faire l'objet d'une évaluation transparente dans le cadre de l'étude d'impact ;
- la mise en œuvre d'une communication publique garantissant une symétrie informationnelle entre les différentes phases de la concertation, notamment par une diffusion claire et accessible des documents de clôture de la concertation auprès du public.

Et à la CNDP et à ses garants, en accord avec les limites de leur mission :

- de bien vouloir apprécier la conformité du dossier des enseignements et engagements au regard des arguments développés dans mes courriers vis-à-vis des exigences de loyauté, de traçabilité et de sincérité rappelées dans le bilan de la concertation ;
- et, le cas échéant, de demander au maître d'ouvrage les corrections nécessaires afin que les enseignements tirés de la concertation soient fidèlement restitués et pris en compte dans la suite du processus décisionnel.

Ces demandes visent non pas à remettre en cause le principe du dialogue engagé, mais à en garantir la sincérité, la rigueur et l'utilité réelle pour la décision publique à venir. Elles conditionnent la capacité de la concertation préalable à remplir pleinement son rôle, tel que défini par le Code de l'environnement et rappelé par la CNDP.

Je reste à votre disposition pour tout échange complémentaire et souhaite que les ajustements demandés puissent contribuer à renforcer la confiance nécessaire entre le maître d'ouvrage, les garants et les citoyens.

Veuillez recevoir, Mesdames, Messieurs, Madame Poncin, l'expression de mes salutations distinguées.

Félicien THIOU

Pour la suite, veuillez noter que le Dossier des Enseignements et Engagements sera abrégé en « DEE », et que le Dossier de Maitre d'Ouvrage qui a servi à la concertation sera abrégé en « DMO ».

1. Sur la nature et les objectifs de la concertation : un rappel du cadre qui évite la question posée

Dans votre réponse vous rappelez que la concertation préalable intervient à un stade amont du projet et qu'elle n'a pas vocation à présenter un projet totalement finalisé. Ce principe n'est évidemment pas contesté.

En revanche, le caractère amont d'une concertation préalable ne saurait justifier :

- l'écartement de questionnements structurants exprimés par le public ;
- l'absence de restitution de certains arguments ;
- l'omission de contributions ou de pièces jointes ;
- une synthèse non représentative des préoccupations majoritaires ;
- ou encore une conclusion en décalage avec les données effectivement recueillies.

« *La progressivité de l'information* », invoquée dans votre réponse, ne constitue donc pas un fondement recevable pour minorer, omettre ou reporter le traitement de questions centrales soulevées au cours de la concertation, au prétexte que ces questions *« relèvent précisément de l'étude d'impact »*.

À cet égard, le bilan des garants de la CNDP rappelle explicitement que :

« Un malentendu entre citoyens et maître d'ouvrage sur la portée de la concertation a été constaté tout au long de celle-ci, la majorité des participants voulant débattre de l'opportunité d'une croissance de l'aéroport alors que le concessionnaire souhaitait échanger sur les modalités de réalisation du projet ».

Ce constat est essentiel. Il implique nécessairement que la restitution des enseignements accorde une attention particulière aux arguments portant sur l'opportunité même du projet, ainsi qu'aux enjeux transversaux (climatiques, énergétiques, et plus généralement environnementaux, mais aussi économiques) qui fondent ces prises de position.

Le bilan de la CNDP souligne par ailleurs que les contributions du public ont fréquemment dépassé les seules considérations techniques pour interroger :

- la cohérence du projet avec les engagements climatiques et les limites énergétiques ;
- la soutenabilité du modèle économique du transport aérien low-cost ;
- et la pertinence d'une croissance du trafic aérien aux regards des enjeux précédemment cités.

Dans ce contexte, l'absence ou le traitement très limité de ces questionnements dans le dossier des enseignements et des engagements ne peut être expliquée par le seul fait que les études ne seraient pas finalisées.

Une concertation préalable n'a certes pas pour objet de fournir des résultats définitifs, mais elle a précisément pour finalité de **faire émerger, structurer et restituer les interrogations qui devront orienter les études ultérieures**.

Ainsi, si le caractère amont du projet peut expliquer l'absence de conclusions arrêtées, il ne saurait en aucun cas justifier :

- l'absence de restitution de certains arguments ;
- ni la marginalisation de questionnements pourtant centraux dans la concertation ;
- ni une présentation des enseignements qui évacuerait les désaccords fondamentaux exprimés par le public.

Le caractère amont de la concertation n'atténue pas l'exigence de loyauté de la restitution ; il la renforce.

2. Sur l'usage contradictoire du terme « *volontaire* » : une incohérence interne préjudiciable à la sincérité et la loyauté du processus

Dans votre réponse, vous indiquez que la concertation préalable est intervenue « *volontairement à un stade très en amont du projet* », formulation que vous mobilisez pour expliquer l'absence de réponses détaillées sur plusieurs sujets.

Cette justification entre toutefois en contradiction avec les objectifs affichés par Bellova dans le DMO, lesquels présentent la concertation comme :

- « *une démarche **volontaire** et **participative*** » ;
- « ***au-delà des obligations légales*** » ;
- « *un **dialogue approfondi** avec **l'ensemble des parties prenantes*** » ;
- l'objectif de « ***garantir** l'accès à une **information complète** sur le projet* » ;
- ou encore « *rendre compte de la **traçabilité*** ».

Dans le DMO, le caractère volontaire est ainsi présenté comme un **facteur d'exigence accrue**.

Cependant, dans votre réponse, ce même caractère volontaire semble au contraire invoqué comme un **facteur d'indulgence attendue**, en raison du stade amont du projet, justifiant :

- l'absence d'argumentation sur certains points ;
- l'absence de réponses à de nombreuses questions ;
- l'incomplétude des enseignements et des engagements listés dans le dossier ;
- le renvoi systématique à une étude d'impact future.

Ces deux usages du terme « *volontaire* » ne sont donc pas compatibles. On ne peut en effet simultanément revendiquer une démarche volontaire renforcée, allant « au-delà des obligations légales », et s'appuyer sur son caractère amont pour expliquer et justifier des omissions ou lacunes dans la restitution.

Il est parfaitement recevable qu'une concertation amont ne dispose pas encore :

- d'études finalisées ;
- de données consolidées ;
- ou d'arbitrages techniques définitifs.

En revanche, ce caractère amont ne saurait justifier :

- l'écartement de questionnements structurants ;
- leur absence dans les enseignements ;
- l'absence de traçabilité d'arguments pourtant détaillés ;
- ou le report systématique de sujets centraux au motif que les études « *ne sont pas encore faites* ».

Comme rappelé dans mon précédent courrier, et comme le confirment les principes mêmes de la concertation préalable, **la fonction d'une concertation amont est précisément de faire émerger les questions qui devront guider les études ultérieures**, et non de les neutraliser.

Le glissement sémantique constaté ici est donc problématique :

- Dans le dossier de concertation : « *volontaire* » = **démarche renforcée**
- Dans votre réponse : « *volontaire* » = **indulgence attendue**

Implicitement, ce glissement sémantique se répercute en conséquence sur les attendus suivants :

- Information complète => *Informations partielles*
- Traçabilité => *Synthèse sélective*
- Dialogue approfondi => *Dialogue reporté*
- Au-delà des obligations => *Réduction au minimum*

Ce glissement sémantique fragilise ainsi la lisibilité, la sincérité et la loyauté de la démarche, en donnant au terme « *volontaire* » une portée variable selon les besoins de l'argumentation.

3. Sur les omissions reconnues et l'exclusion des pièces jointes : un problème structurel de traçabilité

Vous reconnaissez dans votre réponse l'omission de 6 contributions (et non 7 toutes mes excuses pour cette erreur d'analyse) dans la retranscription des contributions annexées au dossier des enseignements et des engagements. Cette reconnaissance constitue un point positif, mais elle révèle un problème plus structurel.

Vous indiquez en effet avoir fait le choix, « *par souci de synthèse* », de ne pas intégrer les pièces jointes associées aux contributions, tout en précisant qu'elles demeurent accessibles sur le site de la concertation.

Or, ces pièces jointes ne constituent pas des éléments accessoires.
Elles sont, au contraire, un moyen explicitement offert aux participants pour dépasser la limite de caractères du formulaire et développer une argumentation étayée, qui, par définition, sera nécessairement supérieure à 1 000 caractères !

Leur exclusion de l'analyse et de la restitution :

- affaiblit la fidélité du dossier,
- réduit artificiellement la portée de certaines contributions,
- et entre en contradiction avec les engagements affichés de transparence, de traçabilité et d'accès à une information complète.

Il convient également de relever que les contributions omises sont toutes défavorables au projet et, pour plusieurs d'entre elles, particulièrement argumentées (dont la mienne, reconnue comme telle par la CNDP).

Cette convergence interroge non pas l'existence d'erreurs ponctuelles, mais la robustesse globale du dispositif de restitution mis en œuvre.

Peu importe que l'intégration de ces éléments au dossier en augmente le volume de plusieurs dizaines de pages : cela ne ferait que vous placer en pleine conformité avec les objectifs de traçabilité et de sincérité que vous avez vous-mêmes assignés à cette concertation.
Et si un besoin réel de synthèse se fait sentir, il vous est alors possible de procéder comme lors du lancement de la concertation avec le DMO : proposer à la fois un dossier complet (incluant l'ensemble des pièces jointes aux contributions) et un document de synthèse distinct.

4. Sur la classification des contributions : une absence totale de méthodologie explicite

Le DEE procède à une classification des contributions en catégories « *favorables* », « *défavorables* » et « *ambivalentes* », classification qui est ensuite mobilisée pour appuyer des conclusions générales sur l'opportunité du projet.

Or, votre courrier n'apporte ou ne propose aucun éclairage méthodologique concernant :

- les critères retenus ;
- la grille d'analyse utilisée ;
- les règles de distinction entre les différentes catégories ;
- ni les arbitrages opérés en cas de contributions nuancées ou conditionnelles.

Cette absence de méthodologie explicite conduit à des classements manifestement discutables, dont plusieurs exemples ont été signalés dans mon précédent courrier.

Elle prive surtout cette classification de toute valeur démonstrative, dès lors qu'il est impossible pour le lecteur de comprendre comment une contribution a été qualifiée, ni sur quelle base objective repose cette qualification.

5. Sur le traitement des enjeux climat, énergie et modèle économique : un déficit de restitution malgré leur centralité

Vous indiquez dans votre message que certaines réponses aux questions issues de la concertation ne peuvent être pleinement argumentées à ce stade, les études d'impact étant encore en cours de finalisation.

Cette explication ne répond toutefois pas au point soulevé.

Il est compréhensible qu'une concertation préalable ne soit pas en mesure de produire une étude d'impact complète, ni de fournir des résultats définitifs, **porté par le Maitre d'Ouvrage**.

Mais Il s'agissait en revanche de **restituer les préoccupations exprimées par le public**, notamment lorsque celles-ci sont reconnues comme « très argumentées » par la CNDP. Et dans le cas de la concertation qui nous occupe, cela concerne :

- la compatibilité de projet avec l'Accord de Paris, avec notamment la prise en compte des émissions de GES incluant le scope 3 (comme exigé par l'Autorité Environnementale)
- une analyse sur la disponibilité en SAF, et plus globalement la contrainte énergétique, d'ici la décennie 2030 ;
- la soutenabilité du modèle économique du transport aérien low-cost à horizon 2030–2040.

Ces enjeux ont été :

- soulevés dans plusieurs contributions,
- développés lors des ateliers thématiques,
- abordés par des intervenants disposant d'une expertise reconnue,
- et explicitement mentionnés dans le bilan de la CNDP.

A ce titre, dans la partie « *Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées* » présenté en page 20, le bilan CNDP cite ma contribution soulignant l'important déficit de document du dossier de concertation sur les enjeux climats et énergie, et en formule la recommandation suivante :

« *De tels reproches sont fréquents lors d'une concertation préalable qui intervient par définition à un stade auquel toutes les études nécessaires ne sont pas encore conduites. Il nous paraît néanmoins* ***utile de faire mention une contribution de cette nature****, non isolée,* ***dans la mesure où elle pointe par avance des réponses que lesdites études, en premier lieu l'étude d'impact, devront apporter si la décision est prise de poursuivre le projet***. ».

J'ajoute qu'une autre contribution, intitulé « *Le devenir du Beauvaisis et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé* » propose également une analyse argumentée de l'impact du projet tel que présent dans le DMO sur les objectifs climat du PCAET du Beauvaisis.

Or, ces thématiques ne font l'objet, dans le dossier des enseignements et des engagements, ni d'une restitution structurée, ni d'enseignements opérationnels susceptibles d'orienter les études ultérieures.

Cette absence est d'autant plus problématique que Bellova met elle-même en avant, dans sa charte et dans le dossier de concertation, l'importance de « *nourrir le débat public avec des arguments de fond* » et de « *formuler des remarques de façon argumentée* ».

Dès lors, l'absence de prise en compte spécifique des contributions les plus étayées sur ces enjeux majeurs apparaît en décalage avec les objectifs affichés de la concertation.

6. Sur la valeur des contributions argumentées

Votre courrier indique que vous avez procédé à une synthèse qualitative des échanges intervenus lors de la concertation, sans prétendre à l'exhaustivité, et que le niveau d'argumentation retenu est conforme au stade amont du projet.

Il convient toutefois de préciser la nature de ce développement. Le § *2.1 Les inquiétudes exprimées* procède essentiellement à une restitution descriptive des inquiétudes exprimées, en les listant, les thématisant et les illustrant par des citations, sans en proposer une analyse critique ou une mise en perspective. Or, un dossier annonçant tirer des enseignements et en déduire des engagements ne saurait se limiter à un état des perceptions ou des préoccupations exprimées. Il implique nécessairement un travail analytique permettant d'identifier les arguments structurants, d'en apprécier la portée et d'en tirer des enseignements explicites pour l'orientation du projet.

En l'état, le § *2.1 Les inquiétudes exprimées* ne permet pas de comprendre comment les inquiétudes exprimées (notamment celles relatives au climat, à l'énergie, à la compatibilité avec les trajectoires territoriales et au modèle économique du projet) ont été hiérarchisées, mises en relation avec les engagements publics existants, ou traduites en conséquences concrètes pour la suite du projet.

Cette justification apparaît toutefois en contradiction avec vos propres documents de concertation, lesquels insistent explicitement sur l'importance des contributions argumentées, en indiquant notamment qu'il est nécessaire de :

- « *Nourrir le débat public avec des* ***arguments de fond*** » ;
- « *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* ».

Or, s'il est exact que de nombreuses contributions évoquent de manière générale les impacts climatiques du projet, il apparait que deux contributions (sous forme de pièce jointe bien entendu) proposent à Bellova une analyse documentée, sourcée, quantifiée et étayée :

- Ma contribution, portant donc sur les enjeux climats, énergie et leur influence sur la viabilité économique du modèle aérien low-cost, et qualificatif de « ***très argumentée*** » par la CNDP dans son bilan ;
- Une contribution intitulée « *Le devenir du Beauvaisis et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé* » qui propose une analyse chiffrée, étayée et sourcée du projet mis en perspective avec les objectifs d'émissions de gaz à effet de serre du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) du Beauvaisis ;

Dans les deux cas, ces contributions posent de façon argumentée des conclusions qui démontrent que le projet tel que porté dans le DMO n'est pas incompatible avec les objectifs climat locaux (pour la contribution « *Le devenir du Beauvaisis et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé* »), nationaux ou internationaux (pour ma contribution).

Dans ces conditions, il apparaît difficilement compréhensible que ces deux contributions, précisément conforme aux exigences méthodologiques et d'argumentation que vous affichez, ne fassent l'objet d'aucune reprise dans le DEE.

7. Sur la conclusion du dossier : contradiction entre la sémantique employée et les données disponibles

Comme rappelé dans mon courrier, et comme vous l'indiquez vous-mêmes dans la charte de bonne conduite, une concertation « *n'est pas assimilable à un sondage ou un référendum* » et « *ne mesure pas les* "pour" *et les* "contre" ».

Toutefois, tant dans le § *2.1 Les inquiétudes exprimées* que dans le § *2.2 L'opportunité du projet réaffirmée*, vous recourez explicitement à un registre quantitatif en évoquant, dans les deux cas, de « *nombreuses contributions* ».

L'usage de cette expression, plutôt que de formulations neutres (telles que « *Les contributions reçues font état de…* » ou « *Il ressort des contributions que…* »), laisse implicitement sous-entendre une forme d'équivalence quantitative entre les contributions exprimant des inquiétudes et celles soutenant le projet.

Or, cette impression est directement contredite par l'analyse chiffrée de la tonalité des contributions, que vous présentez pourtant vous-mêmes : **79%** de contributions défavorables contre **9%** de favorables.

Ce biais est renforcé par la construction sémantique des paragraphes concernés :

- § *2.1 Les inquiétudes exprimées* : « ***En parallèle des soutiens exprimés***, de nombreuses contributions ont fait part de préoccupations fortes… »
- § *2.2 L'opportunité du projet réaffirmée* : « De nombreuses contributions citoyennes ont exprimé un soutien… »

L'introduction des inquiétudes par un rappel préalable de l'existence de soutiens (ici « *En parallèle des soutiens exprimés* **»**, sans symétrie inverse dans la présentation des soutiens, contribue implicitement à relativiser la portée des inquiétudes exprimées.

Une formulation inverse (« *En parallèle des inquiétudes exprimées…* ») n'est pas employée, ce qui oriente subtilement la lecture en faveur du projet.

En toute rigueur, si un registre quantitatif devait être mobilisé (ce qui demeure discutable au regard des principes de la concertation), les inquiétudes auraient dû être qualifiées comme relevant d'« *une* ***très forte majorité*** » ou de « ***très nombreuses*** » contributions.

Or, ce n'est pourtant pas ce qui ressort de votre analyse et des conclusions présentées dans le DEE.

8. Sur la contradiction des conclusions avec les constats explicites du bilan de la CNDP

En continuité du point précédent, cette présentation apparaît d'autant plus problématique que le bilan des garants de la CNDP souligne à plusieurs reprises, de manière explicite et non ambiguë, l'existence d'une opposition majoritaire au projet.

Il indique notamment :

« *Il est incontestable que les personnes mobilisées par cette concertation se sont montrées* ***majoritairement opposées au projet****. Seules celles qui se présentaient comme défenseurs de l'économie locale et de l'emploi ont mis en avant l'intérêt pour l'emploi, l'activité économique des entreprises locales et plus rarement le rayonnement touristique de la région de Beauvais* ».

Les garants relèvent également que :

« *La* ***majorité des participants voulait débattre de l'opportunité d'une croissance*** *de l'aéroport alors que le* ***concessionnaire souhaitait échanger sur les modalités de réalisation*** *du projet* ».

Ou encore :

« *Cela explique que* ***la grande majorité des participants*** *n'aient montré aucun intérêt pour les travaux envisagés pour le projet et ne se soient intéressés qu'à l'évolution du trafic aérien et à ses nuisances potentielles* ».

Plus globalement, la CNDP identifie le cœur du problème de la concertation (quels que soient les sujets abordés : bruit, qualité de l'air, climat ou énergie) comme portant sur l'opportunité même de l'augmentation du trafic aérien à 45 000 mouvements annuels.

Or, les conclusions du dossier des enseignements et engagements se limitent à évoquer la nécessité de « *démontrer le juste équilibre entre le développement socio-économique du territoire et les enjeux de santé et de qualité de vie* », sans jamais remettre en question l'existence ni le dimensionnement du projet tel que présenté initialement alors même que la majorité exprimée considère ceci comme incompatible en l'état du projet, voir même en l'état de la situation actuelle.

Les ajustements envisagés demeurent exclusivement techniques (mesures acoustiques, émissions au sol, suivi sanitaire), sans traiter les enjeux climatiques, énergétiques ou de modèle économique, pourtant indissociables du niveau de trafic projeté.

9. Sur les enseignements et engagements des § 3.1.1 et § 3.1.2 : absence de réponse au déséquilibre constaté

En plus de leur absence dans les conclusions du dossier, les enseignements et engagements présentés aux § 3.1.1 et § 3.1.2 n'apportent aucune réponse au déséquilibre majeur constaté à l'issue de la concertation.

En particulier :

- aucune analyse n'est proposée sur les causes de l'opposition quantitativement majoritaire ;
- aucune mise en perspective n'est effectuée quant aux implications de ce déséquilibre pour l'opportunité même du projet ;
- aucun engagement n'est formulé quant à la manière dont cette opposition structurante sera prise en compte dans la suite du processus.

Par ailleurs, si ces paragraphes indiquent que des « *demandes visant des impacts allant au-delà des seules infrastructures construites ont été prises en compte* », leur contenu présente d'importants manquements rédactionnels concernant les attentes formulées à l'égard des études à venir.

En particulier :

- les enseignements mentionnent explicitement des études acoustiques et sanitaires, mais ne font aucune référence à des études portant **sur les émissions de gaz à effet de serre, les enjeux énergétiques ou leur influence sur la viabilité du modèle économique du transport aérien low-cost** ;
- aucun critère d'évaluation n'est présenté pour apprécier les résultats futurs de l'étude d'impact : **aucun indicateur, aucun seuil, aucune référence** explicite à des trajectoires climatiques ou énergétiques.

Ces lacunes confirment que les § 3.1.1 et § 3.1.2 ne répondent ni aux enseignements issus de la concertation, ni aux attentes légitimes et argumentées exprimées quant à la conduite et à l'évaluation des études ultérieures.

Et plus étonnant, ces § ne reprennent pas **les exigences de l'Autorité Environnementale** sur l'études des émissions de gaz à effet de serre de « ***prendre en compte tout le vol (donc aussi la phase croisière) et tous les effets sur le climat*** *(pour les gaz classiques essentiellement du dioxyde de carbone (CO2) et un peu de méthane (CH4) et de d'hémioxyde d'azote (N2O) lié à la combustion des carburants et les gaz fluorés)* ***mais aussi les traînées de condensation qui pourraient avoir des effets équivalents au CO2****)* » et analyser « ***les effets cumulés du projet avec d'autres projets*** ».

10. Sur l'absence de variantes présentées

Vous indiquez dans votre réponse que le niveau d'information fourni « *correspond à ce qu'exige la procédure* », en particulier s'agissant de la nécessité de « ***présenter les variantes encore ouvertes*** ».

Or, aucune variante n'est présentée, ni dans le dossier initial de concertation, ni dans le dossier final des enseignements et engagements, et ce malgré l'opposition majoritaire relevée par les garants de la CNDP et les nombreuses contributions défavorables interrogeant l'opportunité et les modalités du projet.

Cette absence apparaît en contradiction directe avec l'objet même de la concertation préalable, telle que rappelée par les garants, qui soulignent dès l'ouverture de leur bilan :

« *Un* ***malentendu entre citoyens et maître d'ouvrage sur la portée de la concertation*** *a été constaté tout au long de celle-ci,* ***la majorité des participants voulant débattre de l'opportunité d'une croissance*** *de l'aéroport alors que* ***le concessionnaire souhaitait échanger sur les modalités de réalisation du projet*** **».**

Ce constat est central. Il signifie que la concertation a porté prioritairement, non sur des ajustements techniques marginaux, mais sur la **trajectoire même du projet**, et donc sur la nécessité de discuter d'options alternatives crédibles. Et ce d'autant plus **qu'à aucun moment**, aussi bien dans le DMO que dans les propos des responsables de Bellova ou du SMABT, il n'a été question d'un autre objectif que l'atteinte de 45 000 mouvements annuel en ce qui concerne le trafic aérien.

Les garants précisent d'ailleurs que :

« *Cela explique que la grande majorité des participants* ***n'aient montré aucun intérêt pour les travaux envisagés*** *pour le projet et* ***ne se soient intéressés qu'à l'évolution du trafic aérien et à ses nuisances potentielles*** **».**

Dans ce contexte, l'absence de variantes ne peut être regardée comme neutre. Elle revient, de facto, à exclure du champ de la concertation, et par conséquent des conclusions du DEE, la question centrale soulevée par le public participant à la concertation.

Le bilan de la CNDP met par ailleurs en évidence que l'opposition exprimée ne portait pas, pour l'essentiel, sur l'existence même de l'aéroport, mais sur le niveau de trafic projeté. Il indique notamment que :

« *Il est incontestable que les personnes mobilisées par cette concertation* ***se sont montrées majoritairement opposées au projet*** », tout en précisant « ***Nous avons constaté que très peu de personnes demandaient la disparition de l'aéroport et essentiellement dans des contributions en ligne*** ».

Alors que les soutiens exprimés émanaient principalement d'acteurs mettant surtout en avant les **enjeux économiques et d'emploi**, mobilisant quelquefois les enjeux environnementaux (GES et pollution de l'air) mais sans aucune argumentation précise, et n'abordant jamais les soucis de bruit, sans remise en cause de ce déséquilibre global de l'augmentation du trafic.

Dans ce cadre, la CNDP précise : « ***Plusieurs ont exprimé en revanche, aussi bien en ligne qu'en réunion****, le souhait d'un* ***retour à 32 000 mouvements****, demande présente en particulier sur une* ***pétition signée par plusieurs centaines d'habitants de la commune du Mont Saint-Adrien*** ».

Ainsi, cette option pourrait permettre de traiter de manière transversale les problématiques :

- de bruit ;
- de qualité de l'air ;
- de climat ;
- d'énergie ;
- de diluer l'exposition aux risques lié à la soutenabilité du modèle économique du transport aérien low-cost.

Une telle option constituait donc **une variante crédible**, directement issue des enseignements de la concertation, et aurait dû, à ce titre, être formalisée et présentée comme telle dans le dossier des enseignements et engagements.

Son absence contribue à renforcer le sentiment que la concertation n'a pas permis d'examiner des choix réellement ouverts, en dépit des constats explicites formulés par les garants de la CNDP.

11. Sur les émissions de gaz à effet de serre (dont le scope 3) et la trajectoire climatique

Il ressort des contributions une inquiétude forte quant à la compatibilité du projet avec les engagements climatiques de la France, en particulier au regard des émissions de gaz à effet de serre induites par l'augmentation du trafic aérien, et donc des émissions de GES relevant du scope 3.

Le bilan des garants de la CNDP souligne clairement l'importance de ces préoccupations, en indiquant que les questions relatives au climat figurent parmi les thèmes les plus fréquemment abordés par le public. Constat partagé avec le DEE qui quantifie à un peu plus de 200 les contributions portant sur le sujet. Les garants relèvent ainsi que les participants ont exprimé des interrogations récurrentes sur la cohérence du projet avec les trajectoires nationales et internationales de réduction des émissions, ainsi que sur la prise en compte des émissions indirectes liées à l'activité aérienne.

Dans le dossier des enseignements et engagements, ces préoccupations sont certes mentionnées de manière descriptive, mais elles ne font l'objet d'aucune restitution structurée permettant d'identifier :

- la nature précise des arguments avancés ;
- leur degré d'argumentation ;
- ni les implications concrètes qu'elles soulèvent pour les études à venir.

En particulier, les émissions de scope 3 (pourtant au cœur de ma contribution, « *très argumentée* » comme l'évoque la CNDP, et de la contribution « *Le devenir du Beauvaisis et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé* », en accord avec les exigence qualitatives de Bellova) ne sont abordées que de manière descriptive, sans que soient rappelés les questionnements précis portant sur leur périmètre, leur quantification, leur prise en compte dans la trajectoire globale du projet ou leur compatibilité avec l'Accord de Paris ou plus localement le PCAET du Beauvaisis.

Bellova les considère même comme « hors de sa responsabilité », en opposition même avec les exigences de l'Autorité Environnementale comme évoqué précédemment …

Or, comme le rappellent les garants, la concertation préalable n'a pas pour objet de fournir des réponses définitives, mais bien de faire émerger les **questionnements structurants devant orienter les travaux ultérieurs**.

Pour rappel, les questionnements, précis et argumentés, de ma contribution portés notamment sur :

- La répartition des émissions de GES entre scope 1 & 2 (0,4%) et scope 3 (99,6%) dont font partis les vols et les accès voyageurs à l'aéroport, pourtant essentiels au fonctionnement même d'un aéroport ;
- Le non alignement de la trajectoire d'émissions générées par le scope 3 sur l'accord de Paris ;
- Votre non connaissance/non prise en compte des engagement climatiques des compagnies aériennes desservant l'aéroport de Beauvais, pourtant normalement exigence pour obtenir l'accréditation ACA 4 ;
- L'influence de la fin des quota carbone gratuit pour les compagnies aériennes d'ici fin 2026 sur le modèle aérien low-cost ;
- L'influence du renforcement des aléas climatique sur l'activité des compagnies aériennes ; dans son dernier rapport annuel, en page 46 Ryanair[1] considère que ces aléas « ***peuvent avoir un impact considérable sur les opérations quotidiennes du Groupe à court terme*** » ;

La contribution « *Le devenir du Beauvaisis et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé* » questionne quant a elle le respect des objectifs du PCAET du Beauvaisis en s'appuyant sur les documents « *Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France* » publié annuellement par la DGAC

À ce titre, l'absence de restitution de ces interrogations détaillés et argumentés relatives aux émissions de GES affaiblit la capacité du dossier à refléter fidèlement les enseignements de la concertation, et ne peut être justifié par un choix rédactionnel de synthèse.

12. Sur les carburants d'aviation durables (SAF) et les contraintes énergétiques

La question des carburants d'aviation durables a été abordée à plusieurs reprises au cours de la concertation, tant dans des contributions écrites que lors des échanges publics.

Lors de l'atelier du 26 juin consacré aux enjeux environnementaux et aux impacts locaux, cette question a notamment été discutée à la lumière d'interventions d'experts, dont celle de M. Simatos, enseignement-chercheur à l'école ISAE-SUPAERO (école d'ingénieurs française spécialisée dans le domaine de l'aéronautique). Celui-ci a confirmé les analyses exprimées au cours de ma prise de parole au cours de ce même atelier, quant aux fortes incertitudes pesant sur la disponibilité réelle des SAF à horizon 2030–2035, tant du point de vue des volumes que des coûts et des arbitrages d'usage.

Ces éléments **figurent dans le compte rendu de l'atelier** et ont également été abordés dans plusieurs contributions écrites. De façon plus approfondit et argumenté, ma contribution interroge alors ce risque d'indisponibilité des SAF sur :

---

[1] https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2025/05/Ryanair-2025-Annual-Report.pdf
: « *The Group considered the following physical risks (see Tables 3 & 4) and performed its analysis to identify specifichazards in accordance with the relevant climate risk studies and related that to its operations and network. Thesephysical risks primarily relate to changing weather patterns that if they occur with little forewarning may have* ***a considerable impact on the Group's day-to-day operations*** *in the short-term* »

- la viabilité économique du projet,
- la crédibilité des trajectoires de décarbonation avancées,
- et, plus largement, la soutenabilité énergétique du développement envisagé.

Malgré cela, le dossier des enseignements et engagements ne retient aucun enseignement spécifique relatif aux contraintes de disponibilité des SAF, ni aux risques associés à une dépendance forte à des hypothèses technologiques et industrielles encore incertaines. Pourtant, à travers ma contribution, le Maitre d'Ouvrage pouvait alimenter sont analyse à partir de la bibliographie (solide et reconnue) suivante :

- Les études du Shift project et d'I Care Environnement qui démontre que le seul recours au SAF ne permet pas un alignement du secteur aérien sur l'accord de Paris, eu égard la croissance attendue du trafic (récemment complété par une étude de Carbone 4 pour Transport & Environnement[2])
- Les études de l'Academie du Climat, du SGPE ou le publications sectorielles (IATA notamment) questionnant les possibilités d'atteinte des objectifs de la directive ReFuel UE, aussi bien en terme d'atterrissage quantitatif (montée en puissance des unités de production) que de l'existence même des ressources physiques nécessaire à la production des SAF (disposer d'assez de graisses, bois, électricité bas carbone, CO2 pur, etc ...)
- Les rapports annuels des compagnie aérienne Ryanair[3] et Wizzair[4], qui exposer leurs inquiétudes vis-àvis de la disponibilité de ces SAF pour tenir leur engagement climatique, (et d'autant plus que les trajectoires de décarbonation de ces compagnies reposent sur un usage des SAF en 2030 supérieur à l'objectif de la directive ReFuel UE, respectivement 12,5% et 10% contre 6%, alors même que ces compagnies craignent déjà que l'objectif de 2025 ne soit pas tenu) ;
- L'inquiétude de ces mêmes compagnies concernant le cout de production de ces SAF, qui risque de peser directement sur leur modèle économique, également retranscrit dans leur rapport annuel ;
- Le déclin énergétique de l'Europe en pétrole au cours des années 2030, alors même que les SAF doivent justement compenser ce déclin

Cette absence est d'autant plus notable que ces questionnements relèvent moins d'opinions générales que d'analyses techniques et expertes, ce qui explique naturellement leur présence limitée en nombre de contributions, sans pour autant en diminuer la portée.

La logique même de la concertation, telle que rappelée dans la charte de bonne conduite et le DMO, qui valorise la qualité et la solidité des arguments plutôt que leur seule fréquence, aurait pourtant dû prendre attentivement en considérant l'ensemble des éléments exposés dans les documents pré-cités, tant ceux-ci sont structurant pour la viabilité même du projet.

13. Sur la disponibilité affichée au dialogue et la réalité des échanges

Votre courrier conclut en indiquant être « *à disposition pour tout échange complémentaire* ». Même si je salue votre réponse à mon courrier, tout démontre de nouveau que cette affirmation est en réalité en totale contradiction avec les faits dès lors qu'il s'agit d'aborder des questions de fond.

À plusieurs reprises, j'ai formulé des demandes précises et ciblées afin d'obtenir des éléments complémentaires sur les émissions de GES, notamment sur le scope 3, la trajectoire climatique du projet ou l'accréditation ACA 4. Ces demandes sont restées sans réponse sur le fond, tant via le site de la concertation que par des échanges directs. Je me permets ici de les rappeler (elles le sont aussi dans mon contribution) :

[2] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202511-TE-x-Carbone-4-Projection-emissions-aeroports-francais-1.pdf
[3] https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2025/05/Ryanair-2025-Annual-Report.pdf
[4] https://www.wizzair.com/cms/api/docs/default-source/downloadable-documents/corporate-website-transfer-documents/annual-reports/wizz-air-holdings-plc---annual-report-and-accounts-f25.pdf

1) Une première demande, à travers ma contribution « *ACA 4/4+, scope 3 et décarbonation* » déposée le 12/06 à12H00 et publiée le 13/06 à 7h30, dans laquelle je constate aucune information sur le scope 3 de votre bilan GES dans le dossier du MO et demande donc que vous communiquiez davantage d'éléments sur le sujet, afin de vérifier notamment que le projet dans sa globalité (et non pas uniquement les scope 1 & 2) s'inscrit dans l'Accord de Paris, et m'assurer que les exigences de certification de l'ACA (notamment concernant le scope 3) sont remplies. Cette demande est restée sans réponse.

   En parallèle à cette contribution, j'ai transmis la même demande le 13/06 par mail aux garants de la CNDP, qui par réponse en date du 16/06 m'invitent explicitement à « *verser sous forme de contribution et de questions* ***vos excellentes remarques*** *sur le site de la concertation afin que chacun en ait connaissance* », précisant de plus à la suite « *Nous veillerons à ce que réponse leur soit donnée.* ». Ce qui n'est jamais arrivé …

2) Lors de la réunion publique du 3 juillet, le directeur environnement de Bellova, M. Cochez, a déclaré : « *Je ne sais pas si je pourrais répondre à toutes les choses qui ont été évoquées, mais mon bureau est ouvert, je pourrais répondre précisément* » (enregistrement disponible ici : https://drive.google.com/file/d/1N-7fwyDE-hZ04vL2d3lWn8NLu1Z8yJRC/view) pour discuter notamment du sujet carbone que je venais d'aborder au cours d'une prise de parole. En réponse à cette proposition et après échange de son adresse mail, j'ai donc transmis dès le lendemain, soit le 04/07, par courriel à M. Cochez une demande des éléments jugés nécessaires pour répondre à ma question présente. Le tout en spécifiant bien que la date de clôture de concertation arrivait rapidement, et qu'il me fallait garder un maximum de temps possible analyser ces documents. Ce n'est qu'après une relance le 07/07 que M. Cochez me répondra finalement le vendredi 11/07 (soit la veille du week-end de clôture de la concertation) qu'il fallait que « *dans un premier temps et avant de revenir vers vous (moi) sur le sujet, je vous invite à renseigner vos remarques et vos questions sur le site de la concertation* », ce à quoi je lui ai répondu dans la foulée que c'était déjà fait et resté sans réponse. Aucune autre réponse ne m'a donc été apporté.

3) Enfin, ma contribution, qui à travers 69 pages « *très argumentés* » comme vous le demandiez et comme reconnue par la CNDP ne cesse de soulever diverses questions quant à l'alignement du projet avec l'accord de Paris, sur les contraintes énergétiques à venir et sur l'influence de ces enjeux sur le modèle du transport aérien low cost. Aucune de ces questions n'ont donc pas été reprises dans le DEE.

4) Et donc, dernier cas, votre réponse à mon courrier, qui n'aborde de nouveau aucunement les points de fond que je soulève, à l'exception de reconnaitre une omission de 6 contributions dans le dossier, au prétexte que le dossier en retrace déjà 615.

Enfin, ne faisant pas parti de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), j'ai sollicité des participants afin de connaitre l'état des échanges de cette instance en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Et la réponse qui m'a été fait est la suivante : « *Bellova refuse de donner des chiffres à la CCE sur le CO2 à cause de la procédure en cours* ».

Ces éléments factuels interrogent la portée réelle de la disponibilité affichée, dès lors que les échanges semblent limités aux sujets ne soulevant pas de questionnement de fond ou de remise en cause structurante du projet.

Si cependant, votre positionnement quant au traitement de ces questions de fond venait à évoluer, veiller croire que je resterais le premier intéressé pour poursuivre les échanges.

14. Bonus : Sur la publication récente du projet de SNBC 3

Mis en consultation publique le 12 décembre dernier, le projet de SNBC 3[5] a élargi le périmètre pris en compte pour établir la trajectoire de décarbonation de la France d'ici 2030. Cet élargissement se traduit notamment en intégrant le transport aérien international au départ de la France, alors que la SNBC 2 se limitait aux vols intérieurs uniquement. Ce document considère les moyens de décarbonation de ce secteur comme structurant pour les objectifs globaux et transports de la SNBC comme le montre la capture suivante de la page 151 :

Focus sur une hypothèse structurante de la SNBC 3 : l'évolution du trafic aérien

Le secteur aérien représente de forts enjeux pour la décarbonation du secteur et l'atteinte du bouclage énergétique du scénario. D'une part, le trafic aérien croit fortement ces dernières années : +3,1%/an sur la période 2000-2019 pour le trafic total intérieur et international. D'autre part la décarbonation du secteur passe par le développement des biocarburants ainsi que le développement des e-fuels, fortement consommateurs de biomasse et d'électricité (la production d'1TWh d'efuel nécessite ainsi 1,8 TWh d'électricité). **Plus le trafic aérien croitra, plus les ressources à lui dédier pour le décarboner seront importantes.**

L'évolution du trafic aérien constitue ainsi un enjeu fort pour la décarbonation et les bouclages du scénario, et impliquera des paris technologiques et/ou comportementaux importants.

Deux observations ici :

1) L'usage du terme « *paris technologiques* » pour qualifier le développement des SAF confirme pleinement ce qui est documenté dans ma contribution et rappelé précédemment : les niveaux de production requis pour atteindre les objectifs de la directive ReFuel UE sont loin d'être garantis. Dès lors, ne pas intégrer cet élément dans le DEE et dans les études d'impact d'un projet d'extension aéroportuaire (dont l'activité repose exclusivement sur l'utilisation de carburants) ne répond d'aucune cohérence, ni sur le plan scientifique ni sur le plan méthodologique.
2) L'usage du terme « *comportementaux importants* » signifie ici que tout ce qui ne pourra pas être fait en terme de décarbonation au moyen de SAF (ou toute autre amélioration technologique) devra nécessairement se traduire par une réduction du trafic aérien. Cela ne fait que confirmer les conclusions et l'analyse bibliographique (dont l'étude d'I Care Environnement, prestataire carbone de Bellova) de ma contribution, l'observation de l'Autorité Environnementale (« *L'objectif national de neutralité carbone à échéance 2050 doit aussi conduire à une diminution du trafic aérien* ») formulée durant la concertation mais non reprise dans le DEE, et se trouve justement en cohérence avec les demandes exprimés au cours de la concertation de ne pas augmenter le trafic à 45 000 mouvements/an, mais le plafonner à 32 000 mouvements/an.

Je ne vais pas exposer ici plus en détails les raisons expliquant pourquoi la SNBC propose se focus, mais l'analyse des auteurs ne fait, une nouvelle fois, que reprendre les arguments développés dans ma contribution et les différents documents que je mentionne :

- Ressources biomasse incertaines pour satisfaire toutes les demandes ;
- Ressources en électricité bas carbone incertaines pour satisfaire toutes les demandes ;
- Développement des moyens de productions des SAF en retard

Ce nouvel élément ne fait que renforcer la nécessité pour Bellova d'intégrer une variante plafonnant le trafic à 32 000 mouvements/an dans les conclusions du DEE.

[5] https://concertation-strategie-energie-climat.gouv.fr/sites/default/files/2024-11/20241031%20Projet%20de%20SNBC%203%20-%20concertation%20prealable-vF.pdf

15. Sur la publicité des documents finaux et la symétrie informationnelle

Votre réponse n'apporte également aucun éclairage sur l'absence de communication entourant la publication du bilan CNDP et celle de votre dossier d'engagements, contrairement à la communication massive opérée lors du lancement.

J'en profite d'ailleurs pour ajouter que la CNDP observe elle-même dans son bilan que « ***La faiblesses de la participation aux ateliers*** *pourtant ouverts à tous sans inscription préalable [...]* ***s'explique peut-être par une relative modestie de la publicité*** *donnée aux réunions bien qu'annoncées sur le site, par flyers et à la fin de celles qui précédaient [...]* ». On peut aussi ici faire facilement l'hypothèse que les thèmes abordés dans les ateliers technique peuvent vite être complexe à suivre et appréhender pour des personnes non sachantes. L'on peut comprendre que celles-ci aient alors fait l'économie du déplacement, se contenter d'exprimer leur mécontentement au cours des réunions publiques, notamment envers les élus du SMABTP qui ont aussi plus de « chances » d'être présents à ces réunions qu'aux ateliers techniques. Il est dommage que votre DEE n'aborde pas ce constat du bilan de la CNDP.

Pour en revenir à la publicité du bilan de la CNDP et du DEE, cette asymétrie contrevient à l'exigence de continuité de l'information rappelée par la CNDP dans son bilan. Dans vos engagements, vous indiquez continuer la communication via les bulletins et le site internet de l'aéroport ainsi que le site de la concertation.

Pourtant, vos actions semblent démontrer une tout autre réalité :

- La publication des documents sur le site de la concertation a bien été réalisée, mais en toute discrétion puisqu'uniquement dans l'onglet « *Documentation* ». **Aucun encart sur la page d'accueil** relevant l'information ou lien dans la partie « *Modalité* » de cette même page d'accueil qui référence pourtant toujours les liens du DMOet de sa synthèse, mais donc pas les liens du Bilan de la CNDP ou du DEE ;
- Aucune mention sur le site internet de l'aéroport que ce soit sur la page d'accueil (qui présente encore pourtant comme « actualité » importante l'obtention de l'ACA 4 en janvier 2025, aucune autre information plus importante (hors CP) depuis ne méritant visiblement un encart) ou que ce soit dans la partie presse (https://www.aeroportparisbeauvais.com/professionnels/presse/communiques-de-presse) alors même qu'un communiqué de presse a été mis en ligne le 25 avril pour annoncer le lancement de la concertation ;
- Par conséquent, aucune publication dans la presse ;
- Bulletins de l'environnement : une mention dans celui du 2nd trimestre 2025[6] annonçant une date approximative de publication (début octobre) mais aucune mention (ni de la publication ni des engagements) dans le dernier du 3ème trimestre 2025[7] portant mis en ligne après la publication du DEE ;
- Enfin, aucune publication sur les réseaux sociaux de l'aéroport, alors que le lancement de la concertation avait été relayé sur ceux-ci.

Or, les principes rappelés par la CNDP insistent sur la nécessité d'une continuité et d'une symétrie de l'information tout au long du processus. L'absence de communication spécifique sur les documents de clôture crée une asymétrie informationnelle, susceptible de limiter l'accès effectif du public aux enseignements tirés de la concertation.

6 https://www.aeroportparisbeauvais.com/fileadmin/user_upload/redaction/Professionnels/Developpement_durable/2eme_trim_2025_-_Bulletin_de_l_environnement_compressed.pdf

7 https://www.aeroportparisbeauvais.com/fileadmin/user_upload/redaction/Professionnels/Developpement_durable/3eme_trim_2025_-_Bulletin_de_l_environnement-compressed__1_.pdf

Ce décalage est d'autant plus problématique que ces documents constituent précisément le point de jonction entre la phase de concertation et les étapes ultérieures du projet, et conditionnent la capacité des citoyens à comprendre comment leurs contributions ont été prises en compte.

Conclusions et demandes formelles

Au terme de cette analyse, couplée à celle de mon précédent courrier, il apparaît concrètement que le dossier des enseignements et engagements publié par Bellova ne restitue pas de manière pleinement loyale, rigoureuse et proportionnée les enseignements issus de la concertation préalable, tels qu'ils ressortent tant des contributions du public que du bilan établi par les garants de la CNDP.

Les constats développés précédemment mettent en évidence, de façon convergente :

- un usage contradictoire du terme « *volontaire* », mobilisé alternativement pour revendiquer une démarche renforcée « *au-delà des obligations légales* » et, dans le même temps, pour justifier des lacunes de restitution ou d'argumentation au motif du caractère « *amont* » de la concertation, traduisant un glissement sémantique préjudiciable à la lisibilité et à la loyauté du processus ;
- un choix assumé de « *synthèse* » des contributions qui s'est traduit, en pratique, par une non-restitution fidèle des arguments développés, en particulier lorsque ceux-ci étaient étayés par des pièces jointes ou des analyses détaillées ;
- des manquements à la traçabilité des contributions, notamment les plus argumentées à travers des pièces jointes, qui par définition ne peuvent se limiter au nombre de 1 000 caractères exigé par le site de la concertation ;
- un traitement indifférencié des contributions argumentées et non argumentées, en contradiction avec les objectifs affichés de la concertation et avec les principes rappelés par Bellova elle-même, selon lesquels la qualité et la solidité des arguments doivent primer sur leur seule quantité ;
- une marginalisation de questionnements pourtant centraux dans la concertation, en particulier sur l'opportunité même de la croissance du trafic aérien ;
- une absence de méthodologie explicite concernant la classification des contributions ;
- un traitement insuffisant des enjeux climatiques, énergétiques et de modèle économique, pourtant largement soulevés par le public et explicitement relevés par la CNDP, et pour certain relevant d'une exigence même de l'Autorité Environnementale et connue de Bellova 3 jours après le lancement de la concertation ;
- des enseignements et engagements (§ 3.1.1 et § 3.1.2) qui ne répondent ni au déséquilibre massif constaté dans l'expression du public, ni aux attentes légitimes quant à l'orientation des études ultérieures ;
- l'absence totale de variantes formalisées dans le dossier du Maitre d'Ouvrage comme dans le dossier des enseignements et engagements, en dépit du constat explicite des garants de la CNDP selon lequel la majorité des participants souhaitait débattre de l'opportunité et de l'ampleur de la croissance du trafic aérien ;
- une contradiction persistante entre les conclusions du DEE et les constats explicites du bilan des garants de la CNDP ;
- enfin, une asymétrie informationnelle dans la communication entourant la clôture de la concertation.

Dans ce contexte, et conformément objectif d'une concertation menée sous l'égide de la CNDP en matière de loyauté, de transparence et de sincérité du processus, il apparaît nécessaire que des ajustements substantiels soient apportés au dossier des enseignements et engagements.

En conséquence, je formule à Bellova les demandes suivantes :

- La correction du dossier des enseignements et engagements afin d'y intégrer l'ensemble des contributions et de leurs pièces jointes afin de garantir une traçabilité intégrale ;
- La révision sémantique du dossier des enseignements et des engagements, notamment en ce qui concerne l'analyse des contributions ;
- La clarification et la publication de la méthodologie ayant permis la classification des contributions par tonalité ;
- La restitution structurée des arguments relatifs aux émissions de gaz à effet de serre, incluant explicitement le scope 3, ainsi que leur articulation avec les engagements climatiques locaux, nationaux et internationaux, et en accord avec les exigences de l'Autorité Environnementale ;
- L'intégration explicite des enjeux énergétiques, et en particulier des incertitudes relatives à la disponibilité des carburants d'aviation durables (SAF), dans les enseignements appelés à orienter l'étude d'impact ;
- La révision des § 3.1.1 et § 3.1.2 afin qu'ils tiennent compte du déséquilibre majeur constaté dans l'expression du public et qu'ils précisent clairement les attentes, critères et indicateurs devant guider l'évaluation des études à venir ;
- La révision de la conclusion du dossier des enseignements et engagements afin qu'elle reflète fidèlement la réalité des enseignements issus de la concertation ;
- La mise en œuvre d'une communication publique assurant une stricte symétrie informationnelle entre les différentes phases de la concertation, incluant une information explicite et accessible du public sur la publication du bilan de la CNDP ainsi que du dossier des enseignements et engagements du maître d'ouvrage au moyen d'une diffusion selon des modalités comparables à celles employées lors du lancement de la concertation préalable.
- Enfin, s**'agissant des variantes**, et conformément aux constats explicites du bilan de la CNDP indiquant que la majorité des participants souhaitait débattre de l'opportunité de la croissance du trafic aérien, je demande que le dossier des enseignements et engagements intègre explicitement, parmi les options à étudier, **une variante de type « *modernisation avec plafonnement du trafic à 32 000 mouvements annuels* »**, telle que formulée dans plusieurs contributions et reprise dans une pétition explicitement mentionnées dans le bilan des garants de la CNDP. Cette variante, directement issue de la concertation, constitue une option crédible permettant d'évaluer de manière transversale les enjeux de bruit, de qualité de l'air, de climat, d'énergie et de soutenabilité du modèle économique, et doit à ce titre faire l'objet d'une analyse complète dans le cadre de l'étude d'impact.

À la CNDP et à ses garants, en accord avec les limites de sa mission :

- de bien vouloir apprécier la conformité du dossier des enseignements et engagements au regard des arguments développés dans mes courrier vis-à-vis des exigences de loyauté, de traçabilité et de sincérité rappelées dans le bilan de la concertation ;
- et, le cas échéant, de demander au maître d'ouvrage les corrections nécessaires afin que les enseignements tirés de la concertation soient fidèlement restitués et pris en compte dans la suite du processus décisionnel.

Gmail FTU <felicien.thiou@gmail.com>

RE: ❗[Dossier final concertation Bellova] - Demande de modifications pour manquement aux principes de la concertation publique❗

1 message

PONCIN Nathalie <nathalie.poncin@aeroportbeauvais.com> 22 décembre 2025 à 15:13
À : FTU <felicien.thiou@gmail.com>
Cc : "contact@beauvais.fr" <contact@beauvais.fr>, "aeroports@oise.fr" <aeroports@oise.fr>, "nadege.lefebvre@oise.fr" <nadege.lefebvre@oise.fr>, "ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr" <ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr>, "contact@beauvaisis.fr" <contact@beauvaisis.fr>, "mairiedebailleul@wanadoo.fr" <mairiedebailleul@wanadoo.fr>, "mairie@bonlier.fr" <mairie@bonlier.fr>, "mairie-bonnieres2@orange.fr" <mairie-bonnieres2@orange.fr>, "accueilmairie@bresles.fr" <accueilmairie@bresles.fr>, "mairie-fay-st-quentin@orange.fr" <mairie-fay-st-quentin@orange.fr>, "administration@mairiefouquenies.fr" <administration@mairiefouquenies.fr>, "mairie.fouquerolles@wanadoo.fr" <mairie.fouquerolles@wanadoo.fr>, "mairie@ville-hermes.fr" <mairie@ville-hermes.fr>, "mairie@laversines.fr" <mairie@laversines.fr>, "mairie.millysurtherain@wanadoo.fr" <mairie.millysurtherain@wanadoo.fr>, "mairie.laneuvilleenhez@wanadoo.fr" <mairie.laneuvilleenhez@wanadoo.fr>, "mairiedenivillers@wanadoo.fr" <mairiedenivillers@wanadoo.fr>, "mairie@herchies.fr" <mairie@herchies.fr>, "mairie@rochy-conde.fr" <mairie@rochy-conde.fr>, "mairie-de-therdonne@orange.fr" <mairie-de-therdonne@orange.fr>, "accueil-therdonne@orange.fr" <accueil-therdonne@orange.fr>, "mairie@tille.fr" <mairie@tille.fr>, "mairie@troissereux.fr" <mairie@troissereux.fr>, "mairie-fouquenies@wanadoo.fr" <mairie-fouquenies@wanadoo.fr>, "mairie@millysurtherain.fr" <mairie@millysurtherain.fr>, "mairie@velennes60.fr" <mairie@velennes60.fr>, "mairie.velennes@wanadoo.fr" <mairie.velennes@wanadoo.fr>, "ddt@oise.gouv.fr" <ddt@oise.gouv.fr>, "roxanelundy@gmail.com" <roxanelundy@gmail.com>, ADERA Dominique Lazarski <dlazarski.adera@gmail.com>, Les Colibris <lescolibrisdubeauvaisis@gmail.com>, "Gregoire.MAGES@egis-group.com" <gregoire.mages@egis-group.com>, "adeline.paradeise@notreaffaireatous.org" <adeline.paradeise@notreaffaireatous.org>, HENRIC Jean-Francois <jean-francois.henric@egis-group.com>, CAFFIN Elisa <elisa.caffin@aeroportbeauvais.com>, FEUCHT Magali <magali.feucht@egis-group.com>, "MARTIN Anthony [BVA]" <anthony.martin@aeroportbeauvais.com>, COCHEZ François <francois.cochez@aeroportbeauvais.com>, "claude.brevan@garant-cndp.fr" <claude.brevan@garant-cndp.fr>, Roland PEYLET <roland.peylet@garant-cndp.fr>, "TRUBERT, Philippe" <philippe.trubert@oise.fr>, MAYAUD Olivier <olivier.mayaud@aeroportbeauvais.com>, BELIARD Valérie <valerie.beliard@aeroportbeauvais.com>, Sauvez lebeauvaisis <sauvezlebeauvaisis@gmail.com>

Bonjour Monsieur Thiou et merci

La version corrigée des contributions manquantes (ajoutés pages 86 et 87) est en ligne et je tiens le document à votre disposition

Nous travaillons toujours sur l'étude d'impact environnemental, qui, je l'espère, permettra d'avancer dans nos échanges sur les analyses poussées de ce dossier et les propositions de la démarche ERC.

Nous aurons sans aucun doute l'occasion d'évoquer de vive voix cette étude courant 2026 et je me tiendrai à disposition pour ce faire.

Cordialement

Nathalie PONCIN

Directrice de la Maîtrise d'Ouvrage

bellova

Un territoire qui décolle

BELLOVA - Aéroport Paris-Beauvais

CS 42158 – 60 000 TILLE

+336 46 07 28 83

www.aeroportparisbeauvais.com

De : FTU <felicien.thiou@gmail.com>
Envoyé : vendredi 19 décembre 2025 18:27
À : PONCIN Nathalie <nathalie.poncin@aeroportbeauvais.com>
Cc : contact@beauvais.fr; aeroports@oise.fr; nadege.lefebvre@oise.fr; ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr; contact@beauvaisis.fr; mairiedebailleul@wanadoo.fr; mairie@bonlier.fr; mairie-bonnieres2@orange.fr; accueilmairie@bresles.fr; mairie-fay-st-quentin@orange.fr; administration@mairiefouquenies.fr; mairie.fouquerolles@wanadoo.fr; mairie@ville-hermes.fr; mairie@laversines.fr; mairie.millysurtherain@wanadoo.fr; mairie.laneuvilleenhez@wanadoo.fr; mairiedenivillers@wanadoo.fr; mairie@herchies.fr; mairie@rochy-conde.fr; mairie-de-therdonne@orange.fr; accueil-therdonne@orange.fr; mairie@tille.fr; mairie@troissereux.fr; mairie-fouquenies@wanadoo.fr; mairie@millysurtherain.fr; mairie@velennes60.fr; mairie.velennes@wanadoo.fr; ddt@oise.gouv.fr; roxanelundy@gmail.com; ADERA Dominique Lazarski <dlazarski.adera@gmail.com>; Les Colibris <lescolibrisdubeauvaisis@gmail.com>; Gregoire.MAGES@egis-group.com; adeline.paradeise@notreaffaireatous.org; HENRIC Jean-Francois <jean-francois.henric@egis-group.com>; CAFFIN Elisa <elisa.caffin@aeroportbeauvais.com>; FEUCHT Magali <magali.feucht@egis-group.com>; MARTIN Anthony [BVA] <anthony.martin@aeroportbeauvais.com>; COCHEZ François <francois.cochez@aeroportbeauvais.com>; claude.brevan@garant-cndp.fr; Roland PEYLET <roland.peylet@garant-cndp.fr>; TRUBERT, Philippe <philippe.trubert@oise.fr>; MAYAUD Olivier <olivier.mayaud@aeroportbeauvais.com>; BELIARD Valérie <valerie.beliard@aeroportbeauvais.com>; Sauvez lebeauvaisis <sauvezlebeauvaisis@gmail.com>
Objet : Re: ❗ [Dossier final concertation Bellova] - Demande de modifications pour manquement aux principes de la concertation publique ❗

Vous n'obtenez pas souvent d'e-mail à partir de felicien.thiou@gmail.com. Pourquoi c'est important

ATTENTION : Ce courriel provient d'une source externe à BELLOVA. Soyez vigilants sur les pièces-jointes et les URL contenus dans ce dernier.

Mesdames, Messieurs, Madame Poncin,

Je vous remercie pour votre réponse détaillée et pour les précisions apportées quant au cadre, aux objectifs et au caractère amont de la concertation préalable, ainsi que sur la nature du dossier des enseignements et des engagements du Maître d'Ouvrage.

À la suite de votre message, je me permets de vous transmettre ainsi qu'aux garants de la CNDP, un courrier complémentaire que vous trouverez en pièce jointe. Ce courrier n'a pas pour objet de remettre en cause le principe de progressivité des études, que vous rappelez à juste titre, mais d'apporter des clarifications méthodologiques sur la manière dont les enseignements de la concertation ont été restitués et formalisés dans le DEE, ainsi que sur la cohérence d'ensemble du processus.

Plus précisément, ce courrier développe trois points principaux :

- **en premier point :** la cohérence d'ensemble entre les objectifs assignés à la concertation préalable, tels que définis dans le dossier du maître d'ouvrage, les enseignements et engagements effectivement formalisés dans le DEE, et les éléments de positionnement exprimés dans votre réponse. À cet égard, ce courrier met en

évidence un décalage entre une concertation présentée, dans le dossier du maître d'ouvrage, comme un temps d'ouverture et de mise en discussion des hypothèses du projet, et une conclusion du DEE qui réaffirme l'opportunité de celui-ci sans que cette réaffirmation apparaisse explicitement fondée sur les enseignements issus de la concertation ni pleinement cohérente avec les objectifs initiaux de celle-ci ;
- **en deuxième point :** le traitement des contributions dans le chapitre « 2.1 Les inquiétudes exprimées », qui apparaît essentiellement descriptif. Le courrier vise à distinguer clairement la restitution des expressions du public d'un travail analytique permettant d'identifier des enseignements structurants et d'en tirer des conséquences explicites pour l'orientation et le cadrage du projet ;
- **en troisième point :** la question de l'opportunité du projet telle qu'elle est évoquée dans les conclusions du DEE. Il est souligné que cette opportunité est réaffirmée sans que soient explicités les critères, la méthode d'analyse des contributions favorables et la manière dont cette analyse permettrait d'établir objectivement cette opportunité, notamment au regard du déséquilibre constaté dans l'expression du public et des constats formulés par les garants de la CNDP.

Les conclusions du courrier formulent ainsi plusieurs demandes de clarification et de compléments, portant notamment sur la méthodologie de traitement des contributions, la démonstration de l'opportunité du projet, l'intégration des enjeux climatiques et énergétiques dans les enseignements, et la prise en compte explicite de certaines variantes exprimées lors de la concertation.

Les garants de la CNDP restent naturellement concernés par ce courrier, dans le respect de leur rôle d'appréciation de la sincérité, de la loyauté et de l'utilité de la concertation, et afin qu'ils disposent de ces éléments dans le cadre de leurs missions, sans préjuger bien entendu des suites qu'ils jugeront utiles d'y donner dans les limites de leur mission.

Restant à disposition pour tout échange complémentaire qui porterait sur les question de fond, et pour poursuivre ce dialogue dans un esprit constructif, notamment dans la perspective des prochaines phases du projet.

Je vous prie croire, Mesdames, Messieurs, Madame Poncin, l'expression de mes salutations distinguées.

Félicien Thiou
06 78 38 75 48

Le mer. 10 déc. 2025 à 14:56, PONCIN Nathalie <nathalie.poncin@aeroportbeauvais.com> a écrit :

> Monsieur,
>
> Nous avons pris connaissance de vos observations concernant le niveau d'argumentation présenté dans le cadre de la concertation préalable avec garant et du dossier des enseignements et des engagements que nous avons mis en ligne fin septembre.
>
> Nous souhaitons rappeler que **la concertation préalable intervient volontairement à un stade très en amont du projet**, conformément au Code de l'environnement, précisément **avant que ne soient finalisées les études techniques, environnementales et socio-économiques.**
>
> Son objectif n'est donc pas de présenter un projet entièrement étudié, mais **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**.
>
> Le niveau d'information fourni à ce stade et à son issue au travers du dossier des enseignements et des engagements du MOA correspond ainsi à ce qu'exige la procédure :
>
> - Permettre au public de comprendre les enjeux, les objectifs et les principales hypothèses du projet ;
> - Présenter les variantes encore ouvertes ;
> - Expliquer la méthode et le calendrier des études à venir ;
> - Offrir un cadre de dialogue transparent, impartial et garanti.
>
> Il est naturel que certaines réponses ne puissent être pleinement argumentées à ce stade, car **les analyses détaillées (état initial, impacts potentiels, mesures d'évitement, de réduction et de compensation, etc.) relèvent précisément de l'étude d'impact**, dont le travail d'analyse des impacts s'est poursuivi après la concertation, enrichie des études complémentaires présentées en annexe du dossier des enseignements. Cette conséquence étude d'impact est actuellement en finalisation et relecture.
>
> Cette progressivité de l'information n'est pas un manque, mais **une caractéristique fondamentale du processus**, qui permet au public d'influer réellement sur les choix en amont, avant que ceux-ci ne soient figés.
>
> Nous restons pleinement engagés, dès que le processus le permettra, à :

- **Poursuivre la transparence** sur l'avancement des études ;
- **Partager les résultats** dès qu'ils seront disponibles au public ;
- **Maintenir un dialogue ouvert** avec les acteurs du territoire,

S'agissant de votre note jointe ayant pour objet des « signalements d'incohérences, omissions, et manquements aux bonnes pratiques dans le dossier des enseignements et engagement de Bellova », nous nous sommes appliqués à synthétiser un aperçu **qualitatif** des différents avis exprimés, non seulement dans les **contributions** prises en considération dans votre propos, mais aussi les **registres papiers**, les **cahiers d'acteurs**, les **interventions de toutes les parties prenantes lors des 3 ateliers et 3 réunions publiques**. Cet aperçu n'a pas pour obligation de reprendre de façon exhaustive ces 3 mois d'échanges ; **d'où notre choix expliqué page 24 et par souci de synthèse, de n'inclure que les 160 pages de contributions et cahier d'acteurs, sans joindre les pièces jointes attachées aux contributions** (celles-ci demeurant accessibles sur le site de la concertation).

Nous avons en revanche largement développé dans le **chapitre « 2.1 Les inquiétudes exprimées »,** citations à l'appui, des **pages 8 à 24**, les opinions émises par un certain nombre de participants, et ce au travers de différentes thématiques : **l'augmentation perçue des nuisances sonores, contestation du PEB, non-respect des trajectoires, climat, pollution et santé, dégradation du paysage, stationnement désordonné et congestion routière, incompatibilité avec les engagements climatiques, climat et biodiversité, préoccupations sur les retombées économiques réelles du projet, modèle économique jugé dépassé, inquiétudes exprimées sur le processus de décision autour du projet.**

L'opportunité du projet réaffirmée a quant à elle développée **pages 24 et 25,** en s'appuyant notamment sur les opinions émises par un certain nombre d'autres participants .

Nous vous remercions pour **votre contribution à la qualité du débat public**, que ce soit :

- Au cours de vos **prises de paroles** à l'occasion de l'atelier du 26 juin sur les enjeux environnementaux et impacts locaux, mais aussi de la réunion publique de clôture du 3 juillet,
- Ou au travers de vos **contributions publiées sur le site internet avec leurs pièces jointes** le cas échéant, et rappelées ci-dessous :

    - 19/05, 11h56, auquel nous vous avons répondu par mail à 17h39 avec la pièce jointe demandée mise en ligne dans le même intervalle, ayant pour objet un lien à corriger sur une étude socio-économique de l'onglet Documents.
    - 12/06, 12H00 publiée le 13/06, 7h30, avec sa pièce jointe ayant pour objet : *ACA 4/4+, scope 3 et décarbonation*
    - 12/07, 20h52, publiée le 15/07 9h22, avec sa pièce jointe renvoyée dans votre mail, ayant pour objet : *Un projet fallacieux sur l'enjeu climat, et qui va rapidement se heurter aux enjeux énergétiques*
    - 12/07, 20h55, identique en tout point à celle-ci-dessus, donc non publiée, comme indiqué dans notre mémoire, pensant à une soumission en double par précaution

Néanmoins, vous soulignez à juste titre **des omissions sur les 106 pages de contributions reprises en annexe du dossier des enseignements et des engagements.** Malheureusement, 6 contributions (et non pas 7, celle relative à *« Bellova = Egis = Condamnation = peu fiable »* est retranscrite page 80) ont été malencontreusement omises dans la retranscription des 615 contributions du projet. Nous vous vous prions de nous excuser pour cette erreur dans la synthèse, que nous avons voulue la plus fidèle possible du site mis en ligne et accessible à tous.

Nous vous remercions de votre vigilance et allons très rapidement mettre en ligne **la version corrigée du dossier des enseignements et engagement du Maître d'Ouvrage avec cet ajustement.**

Nous restons à votre disposition pour tout échange complémentaire dans l'attente des futures phases de partage et de débat de l'étude d'impact environnementale finalisée, au travers notamment d'une enquête publique au printemps 2026.

Cordialement

Nathalie PONCIN

Directrice de la Maîtrise d'Ouvrage

Un territoire qui décolle

BELLOVA - Aéroport Paris-Beauvais

CS 42158 – 60 000 TILLE

+336 46 07 28 83

www.aeroportparisbeauvais.com

De : FTU <felicien.thiou@gmail.com>
Envoyé : mercredi 3 décembre 2025 23:57
À : COCHEZ François <francois.cochez@aeroportbeauvais.com>; PONCIN Nathalie <nathalie.poncin@aeroportbeauvais.com>; MARTIN Anthony [BVA] <anthony.martin@aeroportbeauvais.com>; claude.brevan@garant-cndp.fr; Roland PEYLET <roland.peylet@garant-cndp.fr>
Cc : contact@beauvais.fr; aeroports@oise.fr; nadege.lefebvre@oise.fr; Caroline.CAYEUX@oise.fr; ae.igedd@developpement-durable.gouv.fr; contact@beauvaisis.fr; mairiedebailleul@wanadoo.fr; mairie@bonlier.fr; mairie-bonnieres2@orange.fr; accueilmairie@bresles.fr; mairie-fay-st-quentin@orange.fr; administration@mairiefouquenies.fr; mairie.fouquerolles@wanadoo.fr; mairie@herchies.fr; mairie@ville-hermes.fr; mairie@laversines.fr; mairie.millysurtherain@wanadoo.fr; mairie.laneuvilleenhez@wanadoo.fr; mairiedenivillers@wanadoo.fr; mairie@rochy-conde.fr; mairie-de-therdonne@orange.fr; accueil-therdonne@orange.fr; mairie@tille.fr; mairie@troissereux.fr; mairie-fouquenies@wanadoo.fr; mairie@millysurtherain.fr; mairie@velennes60.fr; mairie.velennes@wanadoo.fr; ddt@oise.gouv.fr; roxanelundy@gmail.com; ADERA Dominique Lazarski <dlazarski.adera@gmail.com>; Les Colibris <lescolibrisdubeauvaisis@gmail.com>; adeline.paradeise@notreaffaireatous.org
Objet : ❗ [Dossier final concertation Bellova] - Demande de modifications pour manquement aux principes de la concertation publique ❗

Vous n'obtenez pas souvent d'e-mail à partir de felicien.thiou@gmail.com. Pourquoi c'est important

ATTENTION : **Ce courriel provient d'une source externe à BELLOVA. Soyez vigilants sur les pièces-jointes et les URL contenus dans ce dernier.**

Mesdames, Messieurs,

À la suite d'une analyse approfondie du "*Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable"*, publié par Bellova le 30 septembre 2025, je souhaite vous signaler de nombreux manquements aux principes et aux objectifs mêmes d'une concertation publique : incomplétudes, informations omises, incohérences, conclusions partiales, ainsi qu'une absence totale de publicité.

Vous trouverez donc en pièce jointe un courrier argumenté (conformément à ce que demandait Bellova durant la concertation) présentant une liste non exhaustive des manquements que j'ai pu identifier dans le "*Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable"*. L'un des premiers manquement concerne l'absence totale de ma contribution, conséquente de 69 pages, et qualifiée de "*très argumentée*" par la CNDP elle-même, ainsi que des questions et observations qu'elle soulevait (je me permets d'ailleurs de vous la retransmettre en pièce jointe, au besoin). , mais c'est bien loin d'être le seul comme vous pourrez le lire.

Alors même que Bellova déclarait, en page 36 de son dossier de maitre d'ouvrage, conduire cette concertation selon des principes de **transparence**, **d'écoute, d'enrichissement**, **de garantie de traçabilité** et de **sincérité**, il est préoccupant de constater que ces valeurs, pourtant essentielles dans le cadre d'une concertation publique, semblent avoir été mises de côté lors de la rédaction du "*Dossier des enseignements et des engagements issus de la concertation préalable"*. Celui-ci apparaît en effet davantage comme un document de promotion du projet que comme une retranscription fidèle des contributions et interrogations citoyennes exprimées durant la concertation.

Il apparaît donc comme absolument nécessaire que Bellova revoit l'intégralité du dossier d'enseignements et d'engagement en appliquant ces principes essentiels qu'exige une telle concertation, d'autant plus menée sous l'égide de la CNDP.
L'objectif doit bien être de produire un document fidèle à l'esprit de la concertation publique, en accord avec les objectifs du dossier de concertation et des principes de la charte de bonne conduite établie par Bellova même, et réellement représentatif des contributions et questions citoyennes, plutôt que façonné pour servir les seuls besoins du projet.
Ce nouveau document devra ensuite faire l'objet d'une publicité et diffusion aux moyens au moins équivalent à ceux déployés par Bellova lors du lancement de la concertation.

Convaincu de la légitimité et de la nécessité de cette demande, et dans l'attente des modifications nécessaires et indispensables, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Félicien Thiou

06 78 38 75 48