

AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS

Pour notre territoire,
vers vos destinations.

HORIZON
2030

DOSSIER DES ENSEIGNEMENTS ET DES ENGAGEMENTS ISSUS DE LA CONCERTATION PREALABLE

Concertation
préalable avec garants
du 12 mai au 13 juillet 2025





TABLE DES MATIÈRES

1. LA PRÉPARATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	4
1.1 1.1 LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION PRÉPARÉE AVEC LES GARANTS DE LA CNDP	4
1.2 LES MODALITÉS DE COMMUNICATION ET DE MOBILISATION : LE DROIT À L'INFORMATION ET LA CONCERTATION RESPECTÉ.....	4
L'information	5
Retour sur le dispositif et la participation du public	5
Les rencontres de la concertation	5
Les modalités d'expression et de contribution	7
2. SYNTHÈSE DES ARGUMENTS EXPRIMÉS	8
2.1 LES INQUIÉTUDES EXPRIMÉES	8
L'argumentation perçue des nuisances sonores	9
Le non-respect des trajectoires de vol	10
Une contestation du PEB perçu comme inadapté à la réalité du terrain	12
Pollution et santé : un axe majeur de préoccupation pour les habitants	12
Des nuisances olfactives	13
Une perception de dégradation du paysage	14
Stationnement désordonné et congestion routière	15
Climat et biodiversité	16
Incompatibilité avec les engagements climatiques	19
Préoccupations sur les retombées économiques réelles du projet	19
Un modèle économique dépassé	21
Des inquiétudes exprimées sur le processus de décision autour du projet	23
2.2 L'OPPORTUNITÉ DU PROJET RÉAFFIRMÉE.....	25
Un levier de dynamisme économique pour le territoire	17
Un projet porteur d'emplois pour aujourd'hui et demain	25
Une amélioration attendue des conditions de voyage	26
Une dynamique de mobilité élargie et plus durable	26
Un projet attentif aux enjeux environnementaux	26
Une infrastructure de proximité à préserver et valoriser	26
3. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE SUITE À LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS	27
3.1 LES ENSEIGNEMENTS DE BELLOVA, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET	27
3.2 LES RECOMMANDATIONS DES GARANTS ET LES ENGAGEMENTS DE BELLOVA .	28
4. ANNEXES	33

1. LA PRÉPARATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

1.1 LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION PRÉPARÉE AVEC LES GARANTS DE LA CNDP

La concertation préalable relative au projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais, horizon 2030, a été organisée dans le cadre de l'article L.121 17 du Code de l'environnement. Le maître d'ouvrage a choisi d'en confier la conduite à des garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), conformément aux dispositions légales applicables.

Une décision de la CNDP, le 5 mars 2025, a ainsi attribué cette mission à Madame Claude Brévan et Monsieur Roland Peylet. Les garants ont pour rôle de veiller à ce que la concertation soit conduite dans le respect de l'indépendance, de la neutralité, de la transparence, de l'argumentation, de l'égalité de traitement et de l'inclusion de tous les publics concernés.

Dès leur désignation, les garants ont initié un travail préparatoire approfondi. Ils ont été amenés à engager une étude de contexte préalable, à identifier l'ensemble des parties prenantes (élus, usagers, associations, riverains, milieux économiques, services de l'État...) et à définir, avec le maître d'ouvrage, les modalités de participation les plus adaptées au territoire concerné. Une attention particulière a été portée à l'inclusion et à l'accessibilité, afin de permettre au plus grand nombre de s'informer et de s'exprimer.

Le dispositif élaboré en concertation avec les garants comprenait notamment :

- Une durée de concertation de deux mois, du 12 mai au 13 juillet 2025, considérée comme adaptée par les garants.
- Trois réunions publiques (ouverture, mi parcours, clôture), trois ateliers thématiques, ainsi que deux présences mobiles organisés sur des lieux de passage (marché de Beauvais, esplanade de l'aéroport).
- Une communication multimodale : affichage en mairie, diffusion dans la presse locale, et ouverture d'une plateforme numérique permettant à chacun d'accéder aux documents, poser des questions ou déposer une contribution.

Les garants ont également apporté leur expertise sur la structuration des supports et sur la clarté du langage utilisé. Ils ont insisté sur la nécessité de présenter de manière distincte les objectifs de modernisation des infrastructures et ceux relatifs à l'évolution du trafic aérien, afin d'éviter les confusions ou les amalgames.

Enfin, à l'issue de la concertation, les garants ont rédigé un bilan indépendant, mis en ligne le 30 juillet 2025. Ce document revient sur le déroulé de la concertation, sur les points de vigilance observés, et formule plusieurs recommandations en vue des prochaines étapes du projet, notamment dans la perspective de l'enquête publique.

1.2 LES MODALITÉS DE COMMUNICATION ET DE MOBILISATION : LE DROIT À L'INFORMATION ET LA CONCERTATION RESPECTÉ

L'information

Afin de garantir l'accessibilité et la compréhension du projet pour le plus grand nombre, une communication a été déployée tout au long de la concertation. Le site internet dédié à la démarche a constitué le support central d'information. Il a permis de consulter l'ensemble des

documents de référence, dont le dossier du maître d'ouvrage, les avis des garants, les comptes rendus des réunions, et les actualités liées à la concertation. Un formulaire de dépôt d'avis y était également accessible.

Des supports papiers ont complété ce dispositif. Le dossier de concertation a été mis à disposition du public dans plusieurs lieux stratégiques, dont les mairies des communes situées à proximité de l'aéroport. Il pouvait être consulté en libre accès, accompagné de registres permettant à chacun de faire part de ses remarques.

La synthèse du dossier de concertation a été distribuée largement et mis à disposition dans les mairies, y compris lors des réunions publiques et des autres événements en présentiel. Cette synthèse reprenait les grandes lignes du projet et les modalités de participation.

Retour sur le dispositif et la participation du public

La concertation préalable relative au projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais s'est déroulée du 12 mai au 13 juillet 2025, selon une méthode favorisant la diversité des formats de participation et la proximité avec les habitants et les acteurs locaux. L'objectif était de recueillir une pluralité de points de vue sur l'opportunité du projet, ses impacts et ses conditions de mise en œuvre.

Trois grands formats ont structuré cette phase d'échange : des présences terrain, des réunions publiques et des ateliers thématiques participatifs, auxquels sont venus s'ajouter d'autres canaux de contribution (plateforme en ligne, registres, courriels, etc.).

Les rencontres de la concertation

• Rencontres mobiles

Deux temps de présence terrain ont permis d'aller au contact des habitants dans des lieux de passage fréquentés :

- Le 21 mai, une première matinée a été organisée sur le marché de Beauvais, lieu emblématique et vivant du territoire.
- Le 10 juin, une seconde séquence s'est tenue sur l'esplanade de l'aéroport, au cœur des flux passagers entre aérogare et pôle multimodal, à proximité immédiate des installations concernées par le projet.

Ces temps d'échange en continu ont permis d'informer sur le projet, d'écouter les interrogations, de recueillir les premières réactions à chaud, et de relayer les autres temps forts de la concertation. La diversité des profils rencontrés (usagers, salariés de l'aéroport, habitants du Beauvaisis, touristes etc.) a permis de capter une partie des publics qui ne se déplacent pas spontanément à des réunions publiques ou des ateliers.

• Réunions publiques

Trois réunions publiques ouvertes à tous ont ponctué la concertation, dans des communes représentatives des territoires concernés par le projet. Ces temps forts ont été l'occasion de présenter le projet de manière accessible, d'en expliciter les enjeux (infrastructures, environnement, santé, attractivité économique, etc.), et de donner la parole à un large public. Les réunions se sont déroulées aux dates et lieux suivants :

- Le 13 mai à Tillé, en ouverture de la concertation, à proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire.
- Le 18 juin à Troissereux, commune concernée par les trajectoires aériennes.
- Le 3 juillet à Savignies, à l'écoute également du collectif du Mont Saint Adrien

Ces rencontres ont donné lieu à de nombreuses questions, interpellations et contributions orales, nourrissant le recensement des attentes et des préoccupations exprimées par les habitants. Elles ont aussi permis aux garants au maître d'ouvrage, d'apporter des précisions en direct sur les intentions du projet et le déroulé des études en cours. D'autres acteurs tels que les Services de l'Etat (Préfecture, Service de la Navigation Aérienne, Direction de l'Aviation Civile et du Transport Aérien) mais aussi des parties prenantes invitées (Agence Régionale de Santé, Compagnie Aérienne, Aéroclubs, etc.) ont apporté leur éclairage sur leur analyse du contexte et ses impacts.

• Ateliers thématiques

Trois ateliers participatifs ont été organisés à Bailleul-sur-Thérain. Ces ateliers visaient à favoriser des échanges approfondis sur des thématiques ciblées. Ils se sont déroulés :

- Le 21 mai pour un premier atelier introductif, centré sur les enjeux socio-économiques et l'emploi dans le Beauvaisis
- Le 3 juin pour un atelier consacré aux controverses soulevées par le projet de modernisation
- Le 26 juin pour un atelier portant sur les enjeux environnementaux et de cadre de vie.

Trois ateliers participatifs ont été organisés à Bailleul-sur-Thérain dans le cadre de la concertation. Leur objectif était de permettre des échanges approfondis sur des thématiques ciblées, en réunissant à la fois des habitants, des représentants associatifs, des acteurs économiques et des experts :

- Le 21 mai 2025 s'est tenu un atelier consacré aux enjeux socio-économiques et à l'emploi dans le Beauvaisis. Il a permis de recueillir des regards croisés sur le poids économique de l'aéroport, ses effets induits sur l'emploi local, et les attentes en matière de retombées territoriales. Les participants ont formulé des propositions concrètes en faveur de l'emploi durable, après avoir écouté les interventions de :

- o Pierre-Antoine Lheureux – Directeur de BBGO (Bouygues Bâtiment Grand Ouest), partie prenante du projet de modernisation pour le suivi des travaux et mandataire du Contrat de Conception Construction ;

- o Stéphane Rouziou – Directeur d'Oise Tourisme ;

- o Malek Ould Youcef – Directeur d'exploitation chez Areas France, Aéroport de Beauvais ;

- o Philippe Bernard – Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Oise.

- Le 3 juin 2025, un second atelier était centré sur les controverses liées au projet de modernisation de l'aéroport, dont la santé publique, le climat et la qualité de vie. Trois intervenants ont présenté des données et éléments de compréhension afin d'alimenter les échanges avec le public :

- o Dominique Lazarski – Représentante de l'association ADERA

- o Kevin Guittet – Sous-directeur du Développement Durable à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

- o Loïc Lamotte – Représentant de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de l'Oise

- Le 26 juin 2025, le dernier atelier a porté sur les enjeux environnementaux et le cadre de vie. Il a permis d'approfondir les préoccupations liées aux pollutions de l'air, au bruit, à la biodiversité, au paysage. Ont participé à cet atelier des habitants riverains, des représentants associatifs, ainsi que des experts en tribune :

- o Rafael Da Silva et Anne-Sophie Saffre – Egis Environnement

- o Florian Linke, Direction Générale de l'Aviation Civile des Hauts-de-France Sud

- o Jeanne Masseur et Lucie Mouthuy – I Care

- o Florian Simatos – ISAE-SUPAERO

Ces trois rendez-vous ont permis une mise en débat structurée des enjeux du projet, dans un format complémentaire aux réunions publiques, laissant plus de place à l'expression argumentée et à l'échange entre participants. Ils ont contribué à enrichir l'analyse des contributions en croisant les regards citoyens, économiques, politiques et associatifs.

Rencontre	Commune	Date	Participation
Réunion publique	Tillé	13 mai	230
Réunion publique	Troissereux	18 juin	130
Réunion publique	Savignies	3 juillet	110
Atelier	Bailleul-sur-Thérain	21 mai	20
Atelier	Bailleul-sur-Thérain	3 juin	20
Atelier	Bailleul-sur-Thérain	26 juin	25

Total de participants aux rencontres de la concertation préalable, incluant les intervenants extérieurs et les équipes de BELLOVA : environ 650

NB : un certain nombre de participants ont participé à deux ou plusieurs réunions, le compte est donc réalisé en nombre de participants et non pas de personnes.

Les modalités d'expression et de contribution

Un dispositif diversifié de recueil de la parole a été mis en place afin de permettre à tous les publics de s'exprimer. Plusieurs canaux ont été proposés : la plateforme en ligne dédiée¹, les registres papiers disponibles en mairies ainsi que la possibilité pour les personnes publiques (entreprises, associations, institutions, etc.) de produire un cahier d'acteur.

Les chiffres de la participation

- 583 contributions sur la plateforme
- 20 contributions écrites sur les registres papier
- 12 cahiers d'acteurs² rédigés par 9 entités :
 - ALTERNATIVE POLICE CFDT
 - COLAS FRANCE – Établissement de Beauvais
 - MUR ET SOL – PRM
 - MEDEF Oise
 - Association Marissel Qualité Environnement
 - MEDEF Somme
 - Halte au Tarmac
 - Association Les Villersiens les pieds dans l'eau
 - TaxyMatch

¹ <https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/>

² Cahiers d'acteurs annexés au présent document

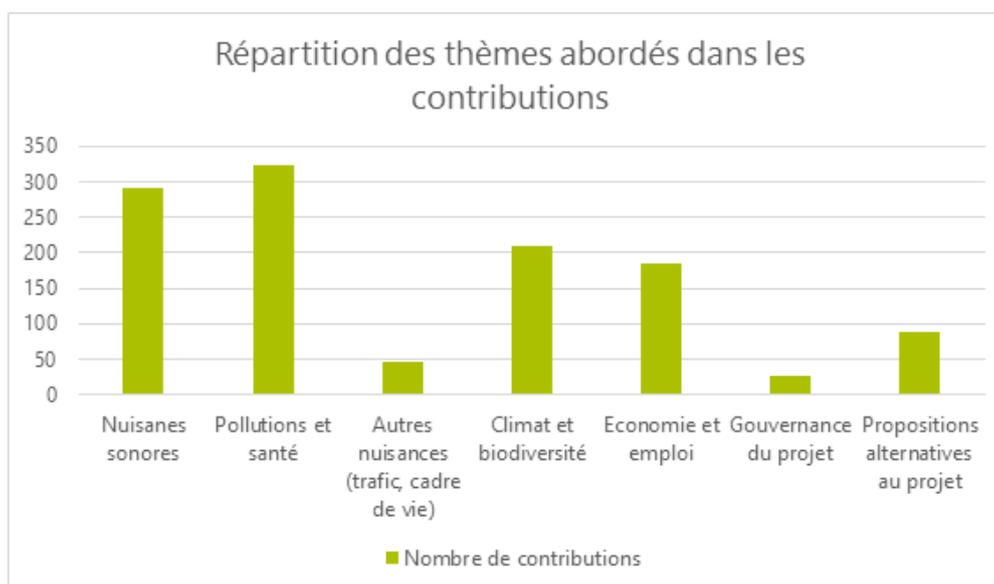
2. SYNTHÈSE DES ARGUMENTS EXPRIMÉS

La méthode de traitement des contributions dans le cadre de la concertation préalable relative au projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais (Horizon 2030) a reposé sur une approche rigoureuse et structurée, visant à prendre en compte l'ensemble des expressions formulées par les participants, qu'il s'agisse d'habitants, d'élus, d'acteurs économiques, associatifs ou institutionnels.

Au total, 615 contributions³ ont été recueillies tout au long de la concertation, à travers différents canaux : registre en ligne, formulaires papier disponibles dans les mairies, cahiers d'acteurs. Tous les modes de participation ont été intégrés dans le traitement, à l'exception de quelques contributions écartées pour cause de doublon manifeste ou de non-respect de la charte de participation.

Les contributions ont fait l'objet d'une analyse détaillée et ont été classées par thématique : nuisances sonores, pollution et santé, cohérence avec les engagements climatiques, développement économique, emploi et attractivité, cadre de vie et qualité de l'environnement, etc.

Un même avis a pu être pris en compte dans plusieurs catégories lorsqu'il abordait différents enjeux. L'ensemble de cette matière a servi de base à l'élaboration des synthèses présentées dans ce document, dans un souci de clarté, d'équilibre et de fidélité aux propos recueillis. Le tableau de tri des contributions numériques, anonymisé, est annexé au présent dossier d'enseignements.



2.1 LES INQUIÉTUDES EXPRIMÉES

En parallèle des soutiens exprimés, de nombreuses contributions ont fait part de préoccupations fortes à l'égard du projet. Ces inquiétudes portent principalement sur les nuisances induites par l'augmentation du trafic aérien, notamment en matière de bruit, de pollution de l'air ou d'impacts paysagers, mais aussi sur les effets possibles sur la santé, le climat, la biodiversité et la qualité de vie des riverains. D'autres interrogations concernent les retombées économiques réelles du projet ou encore sa compatibilité avec les objectifs de transition écologique. Si les positions exprimées varient dans leur intensité, elles témoignent d'une attention soutenue portée aux effets du projet sur le cadre de vie et d'un besoin de garanties et de transparence dans sa mise en œuvre.

³ Une contribution peut aborder un ou plusieurs thèmes. La somme des contributions classées par thème est donc supérieure au nombre total de contributions analysées.

L'augmentation perçue des nuisances sonores

L'augmentation du trafic aérien, pointée comme une conséquence incontournable du projet, constitue l'un des sujets les plus fréquemment abordés par les participants à la concertation. Pour une large part d'entre eux, cette hausse impliquerait une intensification des nuisances sonores, déjà décrites comme importantes dans les zones concernées. Le bruit est au cœur des préoccupations exprimées, et plusieurs participants estiment que les documents présentés sous-estiment l'ampleur de ses impacts.

Les témoignages soulignent une gêne sonore étendue sur de larges plages horaires, notamment tôt le matin et tard le soir. Le trafic est décrit comme dense, parfois continu, et difficilement supportable à certaines périodes de l'année. Le bruit est vécu comme une intrusion constante dans la vie quotidienne. « *Stop aux réveils dès 6h du matin, stop aux nuisances jusqu'à 23h30 en haute saison, stop aux vibrations et aux bruits assourdissants qui nous réveillent tous.* »

Nombre de participants estiment que le projet vise une hausse du trafic dépassant même les estimations annoncées, sans que des mesures suffisantes ne soient prévues pour accompagner ou compenser les nuisances supplémentaires qu'elle engendrerait. Ce constat nourrit un sentiment d'inquiétude quant à la prise en compte de leur situation. « *Le trafic est depuis longtemps saturé avec des survols toutes les trois minutes, la pollution sonore est insupportable.* »

Le couvre-feu en vigueur, de minuit à 5h, est jugé insuffisant pour permettre un repos satisfaisant. De nombreuses contributions proposent de l'étendre, notamment de 22h jusqu'à 7h ou 8h du matin. Cette demande est souvent formulée dans un cadre plus large, incluant la régulation du nombre de vols autorisés et la limitation des vols de nuit. « *30 000 mouvements, 8 heures de couvre-feu, voilà un socle autour duquel peut s'amorcer la réflexion sur le nouvel aménagement.* »

Plusieurs habitants évoquent également la transformation de l'ambiance sonore de leur lieu de vie. Le calme relatif de zones rurales ou périurbaines aurait progressivement été remplacé par une présence bruyante et récurrente d'avions. « *Le bruit de la campagne devrait être celui du vent dans les arbres, pas celui des réacteurs.* »

Cette mutation serait particulièrement marquée en période estivale, où l'intensification des vols coïncide avec une présence accrue des riverains à l'extérieur.

Le ressenti d'exposition ne se limite pas aux communes les plus proches des pistes. De nombreuses contributions pointent une gêne ressentie dans des villages situés à plusieurs kilomètres de l'aéroport, du fait des trajectoires de décollage et d'atterrissage. Le bruit est perçu comme diffus, étendu, et parfois imprévisible. Il alimente un sentiment d'impuissance, renforcé par l'absence perçue de dispositifs de régulation efficaces.

Enfin, certains participants expriment leur incompréhension face à l'écart entre leur vécu et les données figurant dans les études acoustiques. Les indicateurs utilisés sont jugés peu représentatifs des nuisances réellement subies, et plusieurs demandes appellent à réviser les outils de mesure.

Réponse Bellova

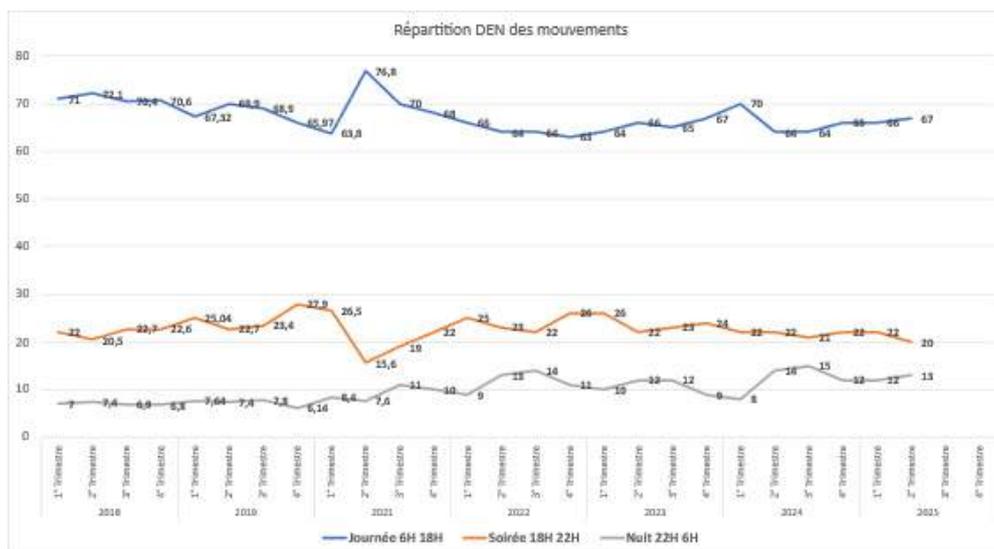
Il est important de rappeler que le couvre-feu est en vigueur depuis 2002. Il n'y a donc en situation normale pas de vols de nuit. Le couvre-feu a été reconduit par arrêté préfectoral en mars 2025 sans limitation de durée avec un maximum de 25 dérogations annuelles.

Une extension du couvre-feu serait susceptible de remettre en cause l'activité des compagnies aériennes opérant à l'aéroport et d'aboutir à une remise en cause complète du modèle économique de l'aéroport et tout son écosystème.

Par ailleurs, les niveaux sonores sont mesurés en permanence 24h/24 et 7j/7 grâce à un réseau de 5 stations fixes et 1 station mobile, déployée sur demande des communes.

Bellova tient à préciser que les outils de mesure utilisés sont homologués par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et sont étalonnés à intervalle régulier (2 ans) par le Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE). Les résultats sont publiés dans le bulletin trimestriel téléchargeable sur le site internet de l'aéroport. Les bilans des campagnes sont quant à eux systématiquement communiqués aux collectivités.

La répartition du trafic en fonction des horaires de la journée montre que la proportion des vols jour/soir/nuit était de 71% (jour=de 6 h à 18h), 22% (soir= de 18h à 22h) et 7% (nuit = de 22h à 6h) en 2018. Elle est actuellement de 67% (jour), 20% (soir) et 13% (nuit, c'est-à-dire de 22h à 6h).



Sur la base des études acoustiques réalisées dans le cadre de l'étude d'impact environnemental, Bellova se fixe l'objectif de cerner les niveaux de bruit perçus par la population et d'en déterminer les émergences éventuelles au-dessus des seuils réglementaires, tout en isolant la source des émissions concernées pour définir les mesures adéquates de protection de la population le cas échéant (écrans anti-bruit par exemple pour les nuisances liées au trafic routier).

En ce qui concerne le bruit avion, les analyses menées sur les flottes de dernière génération démontrent une nette diminution des nuisances sonores, notamment au roulage sur l'aire de trafic.

La réponse au problème des trajectoires est évoquée ci-après.

Le non-respect des trajectoires de vol

Le non-respect des trajectoires prévues par les avions figure parmi les sujets les plus fréquemment abordés dans les contributions. De nombreux participants indiquent constater que certains vols s'écartent régulièrement des trajectoires officiellement définies, en particulier lors des phases de décollage.

Les contributeurs s'appuient sur leurs propres observations ou sur des outils de suivi du trafic aérien (FlightRadar24, Aérovision) pour signaler que certaines communes situées hors des axes de survol seraient régulièrement concernées. Plusieurs signalements portent sur les villages de Fouquerolles, Agnetz, Warluis, Bresles, Mont-Saint-Adrien ou encore Savignies.

« Les avions passent impunément et régulièrement au-dessus des villages, dont Fouquierolles. Tôt le matin, tard le soir, même après minuit. Quel irrespect ! Quel mépris ! »

« En 2019, les trajectoires étaient respectées. Maintenant, dès 6h15 jusqu'à 23h30, elles ne le sont plus. « Pour une raison de sécurité », nous dit-on. Vu le nombre de sorties, la sécurité autour de l'aéroport ne semble plus maîtrisée. »

Pour plusieurs contributeurs, ces écarts produisent une gêne acoustique inattendue dans des zones jusque-là peu concernées, et suscitent des interrogations sur les conditions de régulation des trajectoires. Certains expriment leur volonté de disposer d'informations plus claires sur les seuils de tolérance, les procédures de dérogation ou les modalités de suivi.

Certains participants indiquent avoir comparé les trajectoires observées à celles publiées dans les documents de référence, et évoquent des écarts significatifs. La superposition des trajectoires réelles avec les couloirs de moindre bruit donne lieu à des représentations cartographiques partagées lors de réunions publiques ou dans les contributions écrites.

Le sujet des trajectoires est parfois mis en lien avec les perspectives d'évolution du trafic. Plusieurs participants expriment leur crainte que l'augmentation prévue du nombre de mouvements n'entraîne mécaniquement une hausse des sorties de trajectoire. D'autres s'interrogent sur le niveau de contrôle et de suivi qui pourra être mis en œuvre à l'avenir.

Enfin, certains participants appellent à une remise à plat des trajectoires, à un meilleur encadrement des écarts autorisés, et à une transparence accrue sur le traitement des signalements émis par les riverains.

De nombreux participants estiment qu'il ne reflète plus la réalité de l'exposition sonore vécue par les riverains. Cette inadéquation est attribuée à plusieurs facteurs : l'évolution du trafic, la fréquence accrue des vols, et la perception d'un bruit plus intense, y compris dans des zones jusqu'ici considérées comme peu concernées.

Réponse Bellova

La régulation du trafic aérien – attribution des créneaux horaires, définition des trajectoires de décollage et d'approche, gestion des plans de vol – relève exclusivement de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de son service de la navigation aérienne. C'est la DGAC qui pilote les procédures de navigation (Performance Based Navigation ou PBN) et fixe les caps et altitudes en fonction des contraintes météorologiques et de sécurité. Bellova, pour sa part, n'a aucune compétence sur l'espace aérien : son rôle se concentre sur la gestion au sol des infrastructures (pistes, taxiways, parkings) et la coordination logistique avec les compagnies et la Direction de la sécurité civile (DSAC) pour garantir la fluidité des opérations aéroportuaires. C'est donc en toute logique que Bellova a sollicité la participation des services concernés pour livrer leurs éléments de réponse.

Il est important de rappeler que la direction des services de la navigation aérienne, et plus particulièrement le service de la navigation aérienne – Nord, interviennent en tant que service expert de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) en matière de constructions/modifications de procédures de départs et d'arrivées sur les aérodromes.

Ces créations/modifications sont réglementairement soumises à consultations préalables qui associent les collectivités territoriales au travers des GT « trajectoires » dans le cadre des commissions consultatives de l'environnement présidées par le préfet de l'Oise.

Dans le cadre du respect de ces trajectoires, les services de la DGAC sont habilités à dresser des procès-verbaux d'infraction à l'encontre de tout aéronef ne respectant pas les clairances du contrôle aérien. Aucun manquement n'a été relevé ces dernières années à l'encontre de pilotes de compagnies effectuant des vols à Beauvais-Tillé.

Enfin, il est rappelé que tout signalement de vol posant des problèmes environnementaux doit être réalisé auprès de l'exploitant aéroportuaire qui l'instruira en sollicitant au besoin la direction de la sécurité de l'aviation civile Nord ou le service de la navigation aérienne Nord. Les services de l'État instruiront le cas échéant tous dossiers d'infractions en vue de leur transmission à l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). En complément, le propriétaire de l'aéroport, le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais-Tillé a rappelé lors de la concertation que les élus s'étaient mobilisés dès 2021-2022 concernant les trajectoires avec des réunions organisées par les maires de l'agglomération et les comités permanents de la CCE, sous l'égide de la DGAC. Bien que le processus soit long, il a permis des modifications des trajectoires. Il a mentionné que, à la demande des maires de Bonlier, Nivillers et de Troissereux, des améliorations avaient été apportées pour revenir à des trajectoires qui ne posaient pas de problèmes par le passé.

Une contestation du PEB perçu comme inadapté à la réalité du terrain

Cette remise en question du PEB s'accompagne d'un appel à sa révision. Plusieurs intervenants estiment qu'il devrait être mis à jour avant toute évolution du projet, afin de garantir la transparence des informations fournies à la population. L'absence de calendrier clair sur ce point suscite l'incompréhension.

Les contributions soulignent aussi l'écart entre les mesures officielles et les ressentis exprimés localement. Certaines personnes évoquent des survols réguliers dans des communes éloignées du cœur de l'agglomération, ou à des heures perçues comme particulièrement sensibles (tôt le matin, tard le soir). Des effets sur la qualité de vie, le sommeil et le bien-être sont associés à cette exposition.

Enfin, plusieurs attentes portent sur le renforcement du suivi. L'installation de stations de mesure, la publication de données fiables et l'amélioration de la communication avec les riverains sont autant de propositions émises pour renforcer la confiance dans les outils de mesure acoustique.

Réponse Bellova

La préfecture répond sur ce point qui constitue une préoccupation majeure des garants reprise dans la liste de leurs recommandations en fin de document.

Pollutions et santé : un axe majeur de préoccupation pour les habitants

Parmi les sujets les plus fréquemment abordés lors de la concertation figure celui des impacts environnementaux et sanitaires du trafic aérien, en lien avec la qualité de l'air, les émissions polluantes et les effets sur la santé des populations riveraines. Ces préoccupations s'expriment de manière transversale dans de nombreuses contributions, qui relient souvent la question des pollutions à celle de la qualité de vie, du cadre de vie, voire de la justice sociale et environnementale.

Les émissions atmosphériques liées à l'activité de l'aéroport sont l'objet d'interrogations récurrentes. Si certains participants s'appuient sur des études ou des données scientifiques disponibles (notamment les taux de particules fines ou de dioxyde d'azote), d'autres décrivent des ressentis ou des observations plus empiriques : odeurs de carburant perçues, suies visibles sur les façades, impressions de saturation de l'air lors des pics de trafic. Pour certains riverains, ces éléments sont vécus comme des marqueurs tangibles de pollution. L'un d'eux indique : « En période estivale, il arrive que l'odeur de kérosène empêche d'aérer la maison au petit matin. » Une autre contribution souligne que « les gouttières et murs de la maison sont régulièrement noircis, et cela ne vient pas des voitures ».

Ces pollutions sont aussi perçues comme ayant un effet cumulatif sur la santé, en particulier pour les personnes exposées de manière prolongée. Plusieurs participants s'inquiètent des effets respiratoires potentiels, notamment chez les enfants ou les personnes âgées, et regrettent l'absence de suivi sanitaire localisé. Certains appellent à des campagnes de mesure indépendantes sur la qualité de l'air. D'autres évoquent l'idée d'un observatoire local partagé sur les pollutions autour de l'aéroport, qui permettrait de « *savoir objectivement à quoi nous sommes exposés, et de corriger si besoin* ».

Le bruit, bien que traité dans un thème spécifique, est aussi abordé dans ses dimensions sanitaires. Plusieurs témoignages font le lien entre le bruit des avions et la fatigue chronique, les troubles du sommeil, voire le stress ou l'irritabilité. « *On se réveille à 6h du matin avec les premiers vols. Ce n'est pas un rythme vivable toute l'année* », souligne un habitant de Tillé.

Cette récurrence du bruit est parfois décrite comme générant une « *usure psychologique* » ou une « *tension de fond* », difficilement quantifiable mais fortement ressentie.

Au-delà des aspects individuels, certaines contributions appellent à prendre en compte une dimension plus collective : celle des inégalités territoriales ou sociales face aux nuisances. Plusieurs participants rappellent que certains quartiers ou villages sont plus exposés que d'autres, et que les moyens de protection (triple vitrage, isolement acoustique, espaces verts) ne sont pas équitablement répartis. Un habitant écrit : « *Les riverains n'ont pas choisi d'habiter sous un couloir aérien. Certains ne peuvent pas déménager. La moindre des choses serait de limiter les nuisances au strict nécessaire.* »

Enfin, un certain nombre de contributions expriment une attente claire de transparence dans la conduite du projet. Pour plusieurs participants, les effets sanitaires, bien que complexes à évaluer, devraient être intégrés de manière plus explicite dans les choix d'aménagement, de planification ou d'horaires. Plusieurs appellent à des études d'impact plus complètes ou à des mécanismes de contrôle renforcés. L'installation de capteurs supplémentaires, le développement d'outils de signalement ou la consultation régulière des habitants sont également suggérés.

L'ensemble de ces prises de parole reflète une forte sensibilité au lien entre environnement et santé, ainsi qu'un besoin de reconnaissance des effets du trafic aérien sur la vie quotidienne. Ces attentes s'expriment sans hostilité systématique envers l'aéroport, mais avec une demande de vigilance, de régulation, et parfois de modération du trafic. Elles traduisent une volonté de concilier l'activité de l'aéroport avec les impératifs de qualité de vie et de santé publique.

Des nuisances olfactives

Outre les nuisances sonores, les odeurs de carburant, en particulier de kérosène, sont évoquées dans les contributions. Ces nuisances olfactives, bien que plus difficilement quantifiables, sont perçues comme persistantes et intrusives. Elles sont notamment signalées à proximité directe de l'aéroport, mais aussi dans des zones plus éloignées selon les conditions météorologiques. Les riverains décrivent une gêne quotidienne, en particulier lorsqu'ils souhaitent profiter de leur extérieur ou aérer leur logement. Certains témoignages évoquent aussi les effets sur les jardins potagers, les arbres fruitiers ou les légumes cultivés pour l'autoconsommation. Ces perceptions, bien que subjectives, traduisent une inquiétude réelle, en particulier chez les habitants qui déclarent ne pas avoir les moyens de déménager.

Enfin, cette gêne vient souvent s'ajouter à d'autres préoccupations exprimées, notamment le bruit, la qualité de l'air ou la santé des enfants. Pour plusieurs contributeurs, elle est le signe d'un déséquilibre croissant entre le développement de l'aéroport et la qualité de vie des riverains.

Réponse Bellova

Bellova est sensible aux inquiétudes de la riveraineté sur les sujets de santé.

Pour autant, l'activité de l'aéroport ne peut faire l'objet d'un lien de cause à effet systématique de la pollution du territoire. Pour exemple, le fait d'associer les dégradations liées à la suie sur les façades ou dans les gouttières à la seule activité de la plateforme peut difficilement être considéré comme objectif. Il faudrait effectuer des analyses permettant de mesurer la part éventuelle de suies générées par les avions par rapport aux suies provenant d'autres sources d'émissions (industrielles, agricoles, chauffage...).

Depuis 2024, Bellova dispose de 2 stations mobiles de mesure de la qualité de l'air, financées par le SMABT, déployées sur demande de la riveraineté. À date, 8 campagnes ont été réalisées en plus des mesures des 2 capteurs présents sur la plateforme. Il n'a pas été observé de dépassements au-delà des seuils réglementaires en vigueur.

Bellova s'engage à mettre à disposition du public, via une plateforme numérique en ligne, l'ensemble des données relatives à la qualité de l'air entre fin 2025-début 2026.

Bellova rappelle enfin que l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France a été sollicitée en tout début de concertation. Le retour des études et expertises engagées devrait favoriser une veille médicale de la population résidant à proximité de l'aéroport.

L'ARS et la Préfecture y répondent ci-après.

Une perception de dégradation du paysage

Au fil des contributions, plusieurs habitants expriment le sentiment que le développement de l'aéroport, tel qu'il est perçu aujourd'hui, transforme durablement le paysage local, en particulier dans les communes rurales avoisinantes. Les avions dans le ciel, le ballet des décollages et des atterrissages, modifient, selon eux, l'identité visuelle du territoire.

Cette transformation est parfois décrite comme une rupture dans l'équilibre ancien entre ville et campagne. Plusieurs habitants disent ne plus reconnaître leur environnement, notamment ceux qui ont fait le choix de vivre dans des villages périphériques pour leur caractère calme et préservé. « *Le Mont-Saint-Adrien était un village paisible, où il faisait bon vivre.* »

Certains font part de leur attachement à une esthétique paysagère fondée sur la nature, les cultures, les vues dégagées, et estiment que les équipements liés à l'aéroport créent une dissonance visuelle croissante.

Le survol des avions à basse altitude est également identifié comme un facteur de dégradation du paysage. Il est perçu comme une intrusion visuelle permanente, parfois ressentie comme spectaculaire et anxiogène. Plusieurs participants évoquent la gêne provoquée par le contraste entre la tranquillité du cadre et l'intensité du trafic aérien. « *Les avions passent juste au-dessus de ma maison, c'est infernal.* »

Pour certains, cette transformation dépasse la question du confort personnel. Elle touche à l'identité du territoire, à son attractivité et à son image. Plusieurs contributions estiment que cette mutation progressive pourrait altérer la perception du secteur dans son ensemble, et dévaluer la qualité résidentielle de zones jusque-là perçues comme privilégiées pour leur environnement.

Réponse Bellova

Le projet de modernisation n'est pas de nature à dégrader la perception du paysage : il est réalisé sur l'emprise foncière actuelle, les projets de parkings silo ont été écartés pour éviter toute vision d'un ouvrage à étage peu esthétique et l'approche paysagère est particulièrement

prise en compte avec près de 12 000 m² de surfaces végétales, soit 44 % du parvis et des abords de l'aéroport côté RD203.

Concernant les remarques du Mont-Saint-Adrien, les mesures de bruit enregistrées lors de la campagne réalisée entre le 24/09/24 et le 07/11/24 font état d'un Lden aéronautique de 39,1 dbA et d'un Lden résiduel (autres bruits) de 49,7 dbA. Les niveaux de bruit avion sont donc inférieurs aux bruits résiduels. La moyenne du LAm_{ax} (bruit maximal) est quant à elle de 59,1 dbA.

Stationnement désordonné et congestion routière

Le développement actuel de l'aéroport suscite plusieurs inquiétudes concernant la gestion de la circulation et du stationnement autour de Beauvais-Tillé. Pour plusieurs participants, l'augmentation du trafic passager s'est traduite par une intensification des flux routiers, perçue comme déjà problématique, et par des comportements inciviques récurrents.

Dans les villages voisins, les habitants évoquent des scènes quotidiennes de stationnement anarchique, de non-respect du code de la route, de véhicules laissés dans des zones inadaptées ou gênantes, y compris dans les centres-bourgs. À Tillé, certains dénoncent une forme de désinvolture de la part des voyageurs : « *Ils rentrent chez eux sans aucune gêne, s'arrêtent n'importe où dans le village.* » Le phénomène touche aussi les parkings gratuits de Beauvais, parfois utilisés de manière prolongée par des passagers pour éviter les parkings payants de l'aéroport. Plusieurs contributions soulignent que ces pratiques perturbent l'accès aux commerces de proximité et compliquent le quotidien des résidents.

Cette situation est perçue comme aggravée par une offre jugée insuffisante ou mal calibrée en matière de stationnement officiel. Certains regrettent que le futur parking prévu près de la tour de contrôle, censé accueillir 1 500 places supplémentaires, ne soit pas accompagné d'une stratégie globale de fluidification. Des inquiétudes émergent notamment sur les futurs embouteillages autour des axes d'accès à l'autoroute, déjà fortement sollicités. Un contributeur souligne : « *Actuellement la circulation est déjà très dense le matin et le soir avec 4 ronds-points à franchir.* »

Les files de voitures sur les routes menant à l'aéroport, les arrêts fréquents dans des zones inadaptées, les encombrements aux abords des dépose-minute ou des ronds-points contribuent à une impression de désorganisation générale. Le phénomène des « voitures tampons », c'est-à-dire garées à distance de l'aéroport pour éviter de payer, est également cité à plusieurs reprises. D'autres évoquent l'insuffisance des contrôles et l'absence de sanction : « *Le nouveau parking ne changera pas les pratiques frauduleuses et leur amoncellement de déchets. Une fourrière instantanée H24 est nécessaire.* »

Enfin, plusieurs participants regrettent que les efforts pour renforcer l'accessibilité en transport en commun ne permettent pas encore d'alléger suffisamment l'usage de la voiture individuelle. Pour eux, ce déséquilibre accroît la congestion et accentue les désagréments liés à la fréquentation croissante du site.

Réponse Bellova

La gestion de la circulation des véhicules à horizon 2030 est au cœur de l'étude trafic incluse dans l'étude d'impact environnemental.

La poursuite du schéma de circulation actuel générerait des congestions sur la route de l'aéroport (RD203, qui sert à ce jour d'accès et de sortie de l'aéroport). Plusieurs plans de circulation ont été étudiés et partagés en phase de concertation. L'étude trafic permet de

projeter l'état de la circulation à horizon 2030 avec les nouveaux parkings, l'état de la circulation sur les routes départementales et les zones d'activités attenantes, en tenant compte des parcours qui présentent le moins de risques de congestions mais également le moins de contraintes et de nuisances pour les habitants de Tillé. Le fait par exemple comme proposé d'orienter les passagers arrivant avec leur véhicule personnel directement vers les zones de parking au Nord Est de la plate-forme permet d'éviter les intrusions dans Tillé.

Certes, il demeure environ 1500 places de parking proposées à ce jour par les habitants de Tillé eux-mêmes, dans leur jardin, ou dans des structures privées dans le village. Ces exploitations participent à la confusion des voyageurs étrangers notamment, qui considèrent à tort pouvoir se stationner de façon désordonnée et faire preuves de comportements incivilisés dans Tillé ou aux abords de l'aéroport. Pour contrer ces pratiques, le SMABT a signé une convention avec la ville pour formaliser le remboursement des dépenses supportées par la commune : participation financière aux frais de nettoyage de la ville, plus globalement à des travaux en lien avec les nuisances de l'aéroport, participation financière aux équipements de vidéosurveillance et à la présence d'un policier municipal et d'agent de sécurité sur la voie publique. Bellova dispose également d'une patrouille de surveillance associée à un contrôle caméra, habilitée à dresser des contraventions pour les stationnements non autorisés sur la route de l'aéroport. Enfin, les travaux de parkings dans le cadre du projet de modernisation vont permettre d'ajouter près de 3400 places de parking supplémentaire pour les personnels et le public, avec des tarifs toujours aussi attractifs par rapport à d'autres aéroports.

Dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, la région des Hauts de France et le département de l'Oise ont associé le SMABT et l'agglomération du Beauvaisis pour étudier les pistes d'optimisation des stratégies de déplacement à l'échelle du territoire ; Bellova se tient à leur disposition pour les accompagner dans un développement encore plus optimisé du transport en commun depuis l'aéroport. Bellova est déjà exploitant de lignes de bus desservant plusieurs gares franciliennes et utilisées par 40 % des passagers au départ ou à l'arrivée.

Climat et biodiversité

La hausse du nombre de vols est dénoncée comme un facteur aggravant du dérèglement climatique. De nombreux intervenants soulignent que le transport aérien est l'un des modes les plus émissifs de CO₂ par passager. Certains estiment que le projet contribue à l'augmentation des émissions globales, malgré les dispositifs prévus au sol pour limiter l'empreinte carbone. Ils regrettent que le scénario alternatif d'un plafonnement du trafic n'ait pas été davantage étudié. L'idée d'un rééquilibrage en faveur du transport ferroviaire est fréquemment avancée, avec l'espoir que des liaisons rapides et accessibles puissent offrir une alternative crédible à l'avion.

Plusieurs témoignages insistent sur la nécessité de « penser à long terme » et « à l'avenir de la planète », mettant en question l'opportunité d'un investissement public massif dans une infrastructure jugée incompatible avec une trajectoire climatique soutenable.

Par ailleurs, de nombreuses contributions insistent sur les effets prévisibles du projet sur la biodiversité, à la fois du fait des pollutions engendrées et de l'artificialisation des sols. Plusieurs sites écologiquement sensibles sont mentionnés : des zones Natura 2000, des espaces boisés ou humides, et des corridors écologiques susceptibles d'être fragilisés. Des craintes spécifiques sont exprimées à l'égard de l'impact du trafic aérien sur les insectes pollinisateurs et sur les oiseaux, notamment à travers les perturbations liées au bruit, à la lumière et aux émissions de particules fines.

Certaines personnes évoquent également l'effet cumulé de ces pollutions sur les écosystèmes, en lien avec la concentration des activités autour de la plateforme aéroportuaire. L'artificialisation

induite par les parkings ou les voies d'accès supplémentaires suscite une attention particulière, notamment en lien avec la perte d'habitats pour la faune locale.

Réponse Bellova

Il est important de rappeler en préambule que le projet est exclusivement financé par des investisseurs privés.

Concernant les émissions globales de gaz à effet de serre, Bellova souhaite préciser que les émissions mondiales liées au trafic aérien sont de l'ordre de 3 %, ce qui est relatif par rapport aux autres sources d'émissions, comme celles corrélées au numérique qui sont de l'ordre de 9 % et en continuelle augmentation.

Bellova réalise un bilan annuel des émissions de gaz à effet de serre (BEGES). Ce bilan se décompose en deux grands ensembles qui servent d'assise à la trajectoire de décarbonation de l'aéroport :

- Le 1^{er} ensemble regroupe les scopes 1 et 2. Il comprend les émissions relevant directement de l'exploitant, c'est-à-dire les émissions liées aux infrastructures ainsi que celles potentiellement induites par le projet présenté en concertation.*

L'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport est fixé uniquement sur ces scopes 1 et 2.

Il est aligné avec la trajectoire de réchauffement de +1,5°C et est de - 59 % à horizon 2035 par rapport à l'année de référence 2017. La baisse atteinte en 2024 est de - 20 %.

- Le 2^{ème} ensemble regroupe le scope 3. Il comprend les émissions ne relevant pas directement de l'exploitant, principalement les émissions des autres acteurs de l'aérien (avionneurs, compagnies aériennes, pétroliers...).*

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du scope 3 relèvent de la responsabilité des parties prenantes.

o Le secteur aérien dans son ensemble est assujéti à des règlements européens, en particulier « Fit for 55 », « Refuel EU », et nationaux avec la SNBC (dont la troisième version est en cours).

o À titre d'exemple, la compagnie aérienne actuellement la plus présente à Beauvais (environ 80 % des vols) a été certifiée SBTi4 en octobre 2024. Cela implique qu'elle s'est également engagée sur la trajectoire de +1,5°C.

Par ailleurs, le rééquilibrage en faveur du transport ferroviaire est une question qui ne dépend pas du Maître d'Ouvrage Bellova mais a bien été portée en phase de concertation pour espérer la relance des études de mobilité à l'échelle du département dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.

En matière d'atteintes du projet sur la biodiversité et notamment les « effets prévisibles » ainsi que l' « impact du trafic aérien sur les insectes pollinisateurs et sur les oiseaux, notamment à travers les perturbations liées au bruit, à la lumière et aux émissions de particules fines », Bellova souhaite préciser les points suivants :

- Une étude environnementale détaillée a été établie conformément aux réglementations en vigueur.*

- À proximité de l'aire d'étude rapprochée du projet, on ne trouve aucune Zone de Protection Spéciale, ni Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope, ni Réserve Naturelle Nationale ou Régionale, ni Parc Naturel Régional, ni Espace Naturel Sensible. Cf. carte ci-après.*

⁴ La Science-based Target Initiative (SBTi) est une initiative collective qui vise l'accompagnement des entreprises via une méthodologie alignée et cohérente avec les recommandations faites par le GIEC. En tant qu'organisme de notation, la SBTi est habilitée à décerner une certification carbone aux entreprises engagées dans la lutte contre le changement climatique conformément à l'Accord sur la trajectoire de +1,5°C pour limiter le réchauffement climatique.



- À l'échelle locale, l'aire d'étude immédiate de la biodiversité est intégrée dans une matrice urbaine et agricole dense. Avec la présence de grillages et de clôtures, les déplacements des espèces au sein et depuis l'extérieur de l'aire d'étude immédiate de la biodiversité sont restreints à la strate herbacée pour les insectes et les petits mammifères et au passage en vol pour les oiseaux.
 - Comme indiqué précédemment, Bellova assure un suivi permanent des polluants avec 2 stations de mesures positionnées côté ville à proximité des aérogares : sont surveillées les particules en suspension (PM10 – PM2,5 – PM1) ; le monoxyde d'azote et le dioxyde d'azote; les composants organiques volatiles (COV).
 - Bellova dispose en outre depuis 2014 d'une quinzaine de ruchers au niveau de la rampe d'approche 12 placés sous la surveillance d'un apiculteur professionnel qui alerte l'exploitant en cas d'anomalies.
 - En 2023, les éclairages à sodium de l'ensemble des parkings ont été remplacés par des lampes à LED et les projections optimisées et réorientées. À titre d'exemple, l'intensité maximale sur le parking P1 est passée de 317,2 lux avant travaux à 95,7 lux après travaux, soit un gain de 30 %. Un système de gradation lumineuse par tranche horaire a également été mis en place permettant une diminution nette de la pollution lumineuse (100% jusqu'à minuit, 30% de minuit à 1h du matin, 16% de 1h à 4h30, 60% de 4h30 à 5h30, 100% après 5h30).
 - En référence à l'« effet cumulé de ces pollutions sur les écosystèmes », Bellova manque d'informations sur ce sujet complexe. Il faudrait en tout cas tenir compte des émissions industrielles, du chauffage individuel, des activités agricoles et des autres modes de transport (routier en particulier).
 - Enfin, l'artificialisation induite par les parkings ou les voies d'accès supplémentaires est de 8 hectares. Elle se fera dans le strict respect des protections règlementaires et de la séquence Eviter/Réduire/Compenser avec des propositions de mesures de compensation (en cours d'étude) qui seront intégrées dans le projet. Ainsi, en plus des 173 hectares de prairie demeurant intacts, dont 45 fauchés et récoltés par des agriculteurs, des projets de renaturation de zones bétonnées sont à l'étude pour compenser l'impact sur les zones de travaux pouvant impacter des habitats d'espèces animales ou végétales.

Incompatibilité avec les engagements climatiques

Plusieurs participants dénoncent l'incohérence du projet avec les engagements climatiques pris par la France dans le cadre de l'Accord de Paris, de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) ou du Plan Climat-Air-Énergie du Beauvaisis. Ils soulignent que l'aviation est l'un des modes de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre, et que sa croissance va à l'encontre des objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050. Certains rappellent que la France s'est engagée à réduire de 55 % ses émissions d'ici 2030, et que toute augmentation du trafic aérien rend cet objectif plus difficile à atteindre.

De nombreuses contributions contestent l'hypothèse d'une croissance du trafic à hauteur de 45 000 mouvements annuels, perçue comme un « doublement déguisé » du trafic actuel. Cette projection alimente la crainte d'un effet de seuil : une fois les infrastructures modernisées, la logique économique pousserait mécaniquement à maximiser leur rentabilité en augmentant le nombre de vols. Plusieurs participants rappellent que cette trajectoire d'expansion entre en contradiction avec les dynamiques nationales de régulation du trafic aérien, notamment l'interdiction des vols courts quand une alternative ferroviaire existe.

La tension entre l'objectif de rentabilité annoncé (45 000 mouvements) et les engagements environnementaux est jugée centrale. Certains participants doutent de la possibilité de concilier les deux, y voyant une contradiction structurelle.

Réponse Bellova

Pour toutes les questions relatives à la décarbonation, voir paragraphe précédent.

La réponse sur le seuil des 45 000 mouvements est précisée dans le tableau de recommandation des garants en fin de document.

Il est important de noter que le nombre de mouvements sur l'aéroport Paris-Beauvais n'est pas constant sur l'année, il est lié à la saison, à l'occurrence des congés en France ou dans les pays desservis. Considérer qu'une journée de forte affluence soit multipliable par 365 pour estimer le nombre de mouvements à l'année serait une erreur d'interprétation.

Il convient aussi de préciser que les destinations desservies (plus de 80) ne permettent pas de réel mode de transport alternatif (pas de desserte domestique, un trajet en bus ou en voiture individuelle nécessiterait un ou plusieurs jours de transport).

Préoccupations sur les retombées économiques réelles du projet

Plusieurs contributions expriment des doutes profonds quant aux bénéfices économiques attendus du projet d'extension de l'aéroport. Nombreux sont les participants à contester l'idée d'un développement local porté par l'activité aéroportuaire. Ils observent que malgré le trafic actuel (6,5 millions de passagers), les retombées économiques sur le territoire restent faibles : les commerces du centre-ville ferment, les visiteurs ne séjournent pas dans la ville, les lignes de bus vers Paris sont jugées peu profitables aux habitants du Beauvaisis. Selon plusieurs contributions, « les passagers arrivent en bus juste avant leur vol et repartent aussitôt », sans lien réel avec l'économie locale. Le centre-ville est décrit comme « triste », la ville « à l'écart » du modèle de développement induit.

Les doutes portent également sur les emplois annoncés. Plusieurs participants remettent en cause le chiffre de 500 créations, jugé faible au regard de la hausse du trafic projetée. Certains calculs citoyens évoquent « un emploi pour plus de 10 000 passagers supplémentaires », bien en-deçà des ratios moyens observés ailleurs. Des critiques ciblent la nature de ces emplois (précaires, à temps partiel, mal rémunérés) et le manque de transparence sur leur localisation. Des riverains soulignent que beaucoup de salariés actuels viennent d'Île-de-France ou de Belgique, renforçant le sentiment que l'aéroport ne bénéficie pas au tissu économique local.

Le lien entre attractivité territoriale et développement aéroportuaire est également contesté. Plusieurs gérants de gîtes ou de chambres d'hôtes déclarent n'avoir « *jamais accueilli de touristes venus de l'aéroport* », et disent même souffrir d'une dégradation de leur activité à cause du bruit. D'autres déplorent la baisse des valeurs immobilières dans les zones survolées, qu'ils estiment « *trois à quatre fois supérieures à la moyenne de l'Oise* », et s'inquiètent de l'impact sur le patrimoine bâti et l'image du territoire.

Certains intervenants pointent un déséquilibre entre les nuisances subies (pollution, bruit, saturation des axes routiers) et les bénéfices supposés. Ils dénoncent un modèle qui capte les flux sans redistribuer : « *les profits vont dans d'autres pays, la pollution reste ici* », résume une contribution. Plusieurs critiques évoquent une « *fiscalité déséquilibrée* », des « *investissements publics pour un modèle économique fragile* » ou encore une « *dépendance à deux compagnies low-cost* ».

Enfin, une frange des opposants remet en cause la pertinence stratégique du projet au regard du contexte macroéconomique et énergétique.

L'argument du pouvoir d'achat est perçu comme fallacieux au regard des besoins fondamentaux identifiés par les participants (logement, santé, transports du quotidien). Le risque d'un modèle à bout de souffle est également soulevé : volatilité du prix du kérosène, taxation environnementale à venir, éventuelle baisse structurelle du trafic, forte dépendance à Ryanair.

Réponse Bellova

Bellova rappelle que le projet est exclusivement financé par des investisseurs privés. En termes de bénéfices pour l'emploi local, 91 % des 377 salariés Bellova (au 31/12/2024) habitent dans le département de l'Oise et 68 % dans un périmètre de 25 km autour de l'aéroport. Près de 9% résident dans d'autres départements, principalement la Somme ou encore des départements d'Ile de France pour les chauffeurs des bus, dont le dépôt est situé en Seine Saint-Denis.

On peut considérer que cette répartition est assez similaire en ce qui concerne les autres entités opérant sur l'aéroport.

Il convient aussi de rappeler de rappeler que l'existence et le maintien des 1500 emplois directs dans l'agglomération beauvaisienne contribue à maintenir des activités de service public et de commerces, ainsi que des structures éducatives et médicales sur le territoire.

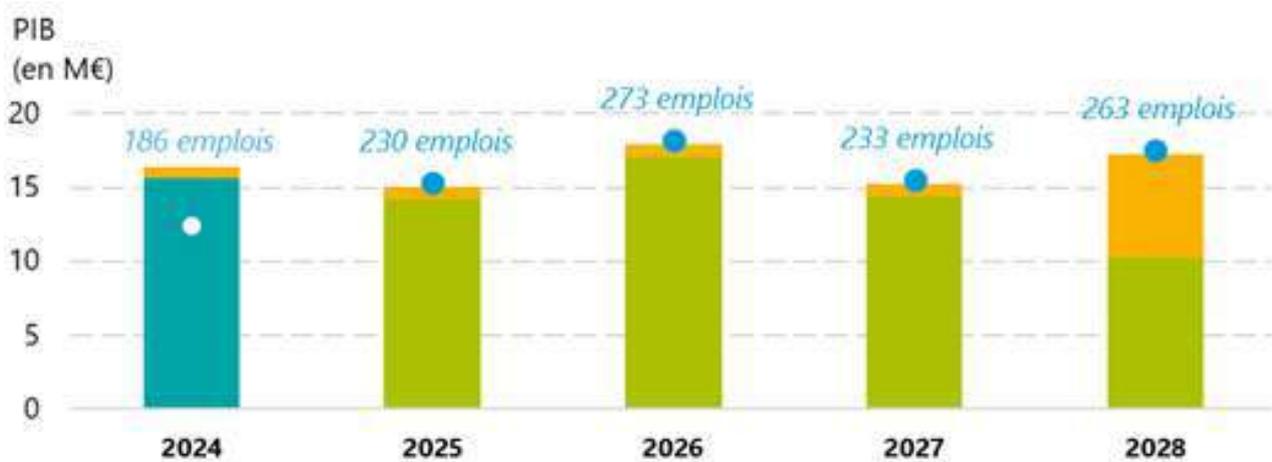
Au-delà du seul concessionnaire, Bellova précise que l'activité génère aujourd'hui un peu plus de 1500 emplois directs ainsi que de nombreux emplois indirects. La concession, qui a démarré le 1er octobre 2024, fait suite à un appel d'offres lancé par le SMABT en décembre 2022, basé sur un cahier des charges intégrant notamment des critères portant sur les retombées économiques. Ces retombées sont particulièrement importantes pour les trois collectivités territoriales propriétaires de l'aéroport, qui souhaitent que le territoire bénéficie pleinement de l'activité aéroportuaire en termes d'emploi, de cohésion sociale et économique. Le projet voulu par le concédant, le SMABT, est conçu dans un esprit d'équilibre entre enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Les redevances perçues par le SMABT au titre des infrastructures mises à disposition de Bellova sont injectées dans de nombreux projets en faveur du territoire. Ainsi, depuis le printemps 2025, la mise en œuvre du fonds d'actions territoriales (FACT) est une réponse à des sollicitations d'associations, de communes ou de groupements de communes situés dans le périmètre du Plan d'Exposition au Bruit pour apporter un soutien financier à des projets sportifs, culturels, caritatifs...

L'étude ORSEA de l'observatoire des retombées économiques et sociales de l'aéroport réalisée en amont de l'appel d'offre du concessionnaire est en cours d'actualisation.

Et au terme de la concession, selon les études réalisées pendant l'appel d'offre, les activités sur site en lien avec l'aéroportuaire génèreront près de 340 millions d'euros de chiffre d'affaires, 1 900 ETP sur site et 240 millions d'euros de PIB pour le Beauvaisis.



Impact économique et social direct de l'aéroport de Beauvais en 2053



PIB généré et flux d'emplois nécessaires à la réalisation des investissements entre 2024 et 2028

L'impact sur le tourisme local est développé ci-après.

Un modèle économique jugé dépassé

Le développement de l'aéroport est qualifié par beaucoup d'« anachronique », de « modèle du passé » ou encore de « fuite en avant court-termiste ». Le recours massif aux vols low-cost est perçu comme un facteur aggravant : il favoriserait un tourisme de masse à bas prix, sans réelle utilité économique pour le territoire, mais avec un coût environnemental très élevé. Plusieurs participants estiment que l'aéroport participe à un modèle de consommation fondé sur la mobilité, incompatible avec les limites planétaires. L'idée d'une infrastructure « au service du pouvoir d'achat » est également fortement contestée, certains y voyant une instrumentalisation de la souffrance sociale à des fins commerciales.

Les mesures dites de transition (avions de nouvelle génération, biocarburants, certification ACA, navettes électriques) sont largement critiquées. Le recours à des carburants alternatifs (SAF, e-fuels) est jugé marginal et insuffisant pour compenser l'effet de l'augmentation du trafic.

Certains rappellent que les émissions des avions au décollage, en croisière et à l'atterrissage ne sont pas couvertes par la certification ACA 4, ce qui rendrait cette labellisation peu crédible comme outil d'évaluation environnementale. Une contribution indique : « Croire qu'on peut verdir l'aviation avec un peu de B100 et du SAF, c'est confondre cosmétique et transition. »

Réponse Bellova

L'aéroport Paris-Beauvais présente la particularité d'accueillir pour environ 45% de ses voyageurs des personnes en situation de rapprochement familial. Le low-cost favorise ces déplacements pour des foyers à revenus modérés. Il constitue également pour tous une formidable opportunité de découvrir les cultures et patrimoines au-delà des frontières de la France, plus particulièrement en Europe en ce qui concerne Beauvais.

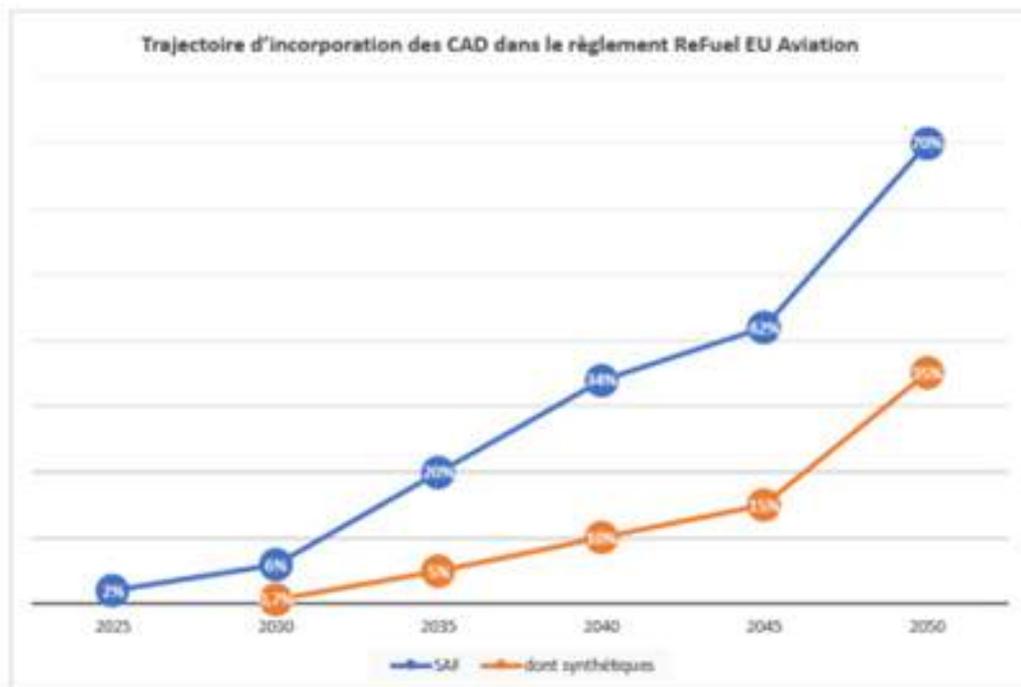
En ce qui concerne l'impact sur le tourisme local, et comme précisé par Monsieur ROUZIOU, Directeur d'Oise Tourisme en atelier de concertation, de nombreuses actions ont été menées depuis les années 2000 pour valoriser l'implantation des aéroports, notamment Beauvais. Des points d'information touristique sont présents sur la plateforme, des kits de bienvenue sont distribués aux loueurs de voitures, et des supports de communication (affiches) valorisent les sites touristiques de l'Oise. Par ailleurs, un écran géant implanté à l'arrivée du terminal 2 diffuse des informations météo ainsi que des contenus touristiques, contribuant à promouvoir la destination auprès des passagers, même si leur motivation première est souvent Paris.

Concernant les retombées économiques directes et indirectes, des études ont été menées en s'appuyant notamment sur des données anonymisées issues des téléphones portables et de l'analyse de la fréquentation web et des hébergements. Elles comparent l'impact touristique de l'aéroport de Beauvais avec celui de bassins touristiques majeurs comme Chantilly, Senlis, Pierrefonds, et avec d'autres villes similaires dépourvues d'aéroport, comme Evreux. Les données montrent qu'en 2023, environ 7,5 millions d'excursionnistes visitent le territoire lié à l'aéroport, contre 7 millions pour Chantilly-Senlis, et 5 millions pour Pierrefonds. Parmi ces visiteurs, la clientèle internationale est majoritairement composée de voyageurs provenant de pays desservis par l'aéroport, tels que l'Italie, la Pologne et l'Espagne, tandis que les Néerlandais et Britanniques, peu représentés à l'aéroport, ne figurent pas parmi les visiteurs du territoire. En termes de nuitées touristiques, le territoire de Beauvais-Tillé-Allonne enregistre environ 1,1 million de nuitées, comparable aux grands bassins touristiques locaux. De plus, la dynamique d'hébergement marchand est deux fois plus importante à Beauvais qu'à Evreux, ville voisine sans aéroport.

Le parc locatif constitue souvent une activité secondaire générant des compléments de revenus (estimé à environ 9000€ annuel par hôte), et représente un chiffre d'affaires estimé à 4 millions d'euros sur le territoire et injecté dans l'économie locale.

Enfin, une part significative de l'activité hôtelière, notamment dans des établissements situés à proximité de l'aéroport (comme l'Ibis Budget), est directement liée à la clientèle aéroportuaire, qui représente entre 20 et 30 % de leur fréquentation. En revanche, cette proportion est plus faible dans les hôtels situés en centre-ville, où la clientèle liée à l'aéroport correspond principalement au personnel d'équipage et à des hébergements d'urgence pour passagers. Ces éléments témoignent de l'attractivité importante que l'aéroport exerce sur le territoire et son impact positif sur le développement touristique local

En ce qui concerne les observations sur les mesures dites de transition, les mandats SAF sont européens et font partie de la trajectoire d'incorporation dans le règlement Refuel EU qui prévoit d'en utiliser 70 % en 2050, dont 30 % de synthétiques.



Dans le cadre du Bilan Environnemental des Gaz à Effet de Serre annuel réalisé par le concessionnaire, Bellova confirme la prise en compte du « scope 3 ». Celui-ci inclut, entre autres :

- le cycle de roulage et de décollage des aéronefs (LTO) ;
- la demi-croisière (soit la moitié des émissions depuis le point de départ d'un avion jusqu'à son point d'arrivée, l'aéroport où l'avion se rend ou d'où l'avion provient comptabilisant dans son propre bilan cette moitié des impacts sur le bilan des gaz à effet de serre) ;
- les transferts des passagers en autocar.

Les calculs sont élaborés selon le GreenHouse Protocol international (GHG).

40 % des passagers se rendent à l'aéroport en transport en commun. Alors qu'1 litre de gazole émet en moyenne 3,1 kg de CO₂, 1 litre de B100 émet en moyenne 60 % de CO₂ en moins, soit environ 1,23 kg de CO₂ (source : ADEME).

Des inquiétudes exprimées sur le processus de décision autour du projet

Plusieurs contributions témoignent d'une forte défiance à l'égard de la gouvernance du projet. Une critique revient fréquemment : celle d'un projet considéré comme déjà décidé avant même le lancement de la concertation, avec un contrat de délégation signé entre le SMABT et Bellova avant le débat public, et des annonces minimisées au moment des élections locales. Plusieurs participants évoquent des promesses initiales de « simples travaux pour 300 000 € » en 2023, alors que le projet en cours implique selon eux une transformation majeure de l'infrastructure aéroportuaire.

Ce décalage entre la portée réelle du projet et sa présentation initiale alimente un sentiment de déni démocratique. Plusieurs contributeurs affirment n'avoir jamais été consultés, ni informés du projet avant sa mise en œuvre. Le faible nombre d'élus impliqués dans la décision initiale est régulièrement mentionné, de même que l'absence d'inscription du projet dans les programmes

électoraux récents. Plusieurs contributions dénoncent une « *décision prise en petit comité* », sans débat préalable, et critiquent une gouvernance locale qualifiée de « verrouillée » autour d'un cercle restreint d'élus et de partenaires économiques.

Des doutes sont aussi formulés quant à l'impartialité de l'État dans ce dossier, en raison des prises de position du préfet en faveur du projet.

Enfin, plusieurs participants critiquent la nature même de la concertation. Beaucoup estiment que le processus est intervenu « *trop tard* », à un moment où les grandes orientations étaient déjà actées. D'autres soulignent que l'essentiel des réunions d'information a été organisé par des collectifs citoyens, et non par les porteurs du projet. La publication tardive de certains documents, la complexité des éléments techniques ou le caractère restreint des sujets débattus renforcent le sentiment que la concertation n'a été qu'un habillage d'un processus décisionnel déjà bouclé.

L'État représenté à toutes les réunions publiques de la concertation par Victoire LANTREIBECQ, directrice de cabinet du préfet, a rappelé les prérogatives de l'État dans la gestion de l'aéroport. Elle a précisé que l'État ne se prononce pas sur les choix de développement faits par les élus locaux, ni sur les orientations stratégiques du projet. Elle a insisté sur le fait que l'État n'est pas propriétaire de l'aéroport.

Ont aussi été reprécisées les missions de l'État : d'une part, garantir la sécurité, via les forces de l'ordre présentes sur le site, et d'autre part, assurer la sûreté à travers la gestion du contrôle aérien. Enfin, l'État encadre la concertation publique et délivre, en fin de procédure, l'autorisation environnementale relative aux travaux envisagés, après consultation du public et évaluation des réglementations en vigueur.

Le concessionnaire Bellova rappelle que le contrat de concession a été signé en octobre 2024. Il s'agit d'un contrat sur 30 ans, débutant en 2024, conclu entre les collectivités locales (réunies au sein du SMABT) et la société délégataire. Ce contrat prévoit :

- Une phase d'études de faisabilité (notamment environnementales et techniques) ;*
- Puis une phase de réalisation des travaux, sous réserve d'obtention des autorisations réglementaires nécessaires, en particulier l'autorisation environnementale.*

Il revêt ainsi le rôle de Maître d'ouvrage du projet de modernisation. C'est lui qui porte la responsabilité de la conception et de la mise en œuvre du projet.

Sans maître d'ouvrage identifié, il n'y a pas de procédure de concertation possible, car c'est lui qui saisit la CNDP (Commission nationale du débat public) et qui met à disposition les informations.

Le SMABT qui est à l'initiative du projet de modernisation avait insisté en réunion publique sur le fait que la signature du contrat de concession ne préjuge pas de l'issue des études, ni des résultats de la procédure administrative. Les études sont menées sur 2024, leur contenu et leur analyse détermineront la faisabilité des travaux. Les collectivités propriétaires de l'aéroport désignent leurs représentants au sein du SMABT. Ces Elus ont été concertés dès le mois de décembre 2021 pour collecter leurs attentes afin d'élaborer le cahier des charges de la procédure. Entre le lancement de la phase d'appel d'offre en 2022 et la désignation de Bellova en avril 2024, une dizaine de réunions ont été organisées pour partager aux collectivités, dans le respect des règles de la procédure de mise en concurrence, les intentions d'un projet qui s'est affiné au gré des échanges avec les différents candidats démontrant sa faisabilité technique et économique à l'échelle d'une concession de 30 ans.

2.2 L'OPPORTUNITÉ DU PROJET RÉAFFIRMÉE

De nombreuses contributions citoyennes ont exprimé un soutien au projet de modernisation de l'aéroport, perçu comme une opportunité de développement pour le territoire. Ces participants mettent en avant les effets positifs attendus en matière d'emploi, de dynamisme économique local ou encore d'amélioration des conditions de voyage. Si certaines positions favorables relèvent d'un attachement à l'infrastructure existante, d'autres insistent sur les perspectives concrètes qu'offre le projet en matière d'accessibilité, de connectivité et d'attractivité pour le bassin de vie.

Un levier de dynamisme économique pour le territoire

Nombreuses sont les contributions qui soulignent le rôle structurant de l'aéroport dans le développement économique du Beauvaisis. Le projet de modernisation est perçu comme une opportunité majeure pour renforcer l'attractivité du territoire, favoriser l'implantation de nouvelles entreprises et soutenir la vitalité du tissu commercial local. Des participants insistent sur le fait que l'aéroport constitue l'un des rares « succès économiques » du territoire, dans un contexte jugé peu favorable à l'emploi et à l'investissement. Pour certains, ralentir ou compromettre ce projet reviendrait à affaiblir l'un des derniers moteurs de développement local.

Par ailleurs, divers témoignages insistent sur l'effet d'entraînement que l'extension pourrait avoir sur d'autres secteurs comme l'hôtellerie, la restauration, les services aux voyageurs ou encore la logistique. L'aéroport est ainsi décrit comme un « fleuron local », un outil précieux qu'il conviendrait de consolider et de valoriser plutôt que de remettre en cause.

Un projet porteur d'emplois pour aujourd'hui et demain

Les retombées en matière d'emploi sont également mises en avant par plusieurs soutiens. L'aéroport est perçu comme un bassin d'emplois direct et indirect significatif, notamment pour les jeunes actifs et les personnes peu qualifiées. Plusieurs contributions rappellent une évolution favorable sur le nombre d'emplois directs permanents ces dernières années avec l'évolution du trafic, mais aussi les centaines de contrats saisonniers sont proposés chaque année, souvent avec des perspectives de pérennisation, et que ce secteur permet des évolutions professionnelles concrètes. Pour exemple, ce témoignage d'un responsable d'activité sur l'aéroport : « Acteur économique sur la plateforme, j'ai vu notre équipe passer de 25 à 68 salariés depuis 2019. » Cette croissance n'est pas seulement le reflet de l'augmentation du trafic aérien, qui a fortement repris, mais aussi d'un engagement clair et durable en faveur de l'emploi local.

Nous avons noué un partenariat étroit avec Pôle emploi et la mairie de Beauvais, qui nous permet d'être présents à tous les forums organisés dans le Beauvaisis. Cela facilite nos recrutements, mais surtout, cela nous permet de toucher un public parfois éloigné de l'emploi, notamment les jeunes sans qualification.

Avec Pôle emploi, nous avons intensifié notre action auprès de cette jeunesse. Nous ne faisons pas que recruter : nous formons, nous accompagnons et nous qualifions. [...] Pour donner un ordre de grandeur simple : Si l'activité atteint 45 000 mouvements par an, nous aurons un besoin de 96 collaborateurs au minimum. »

Le projet est ainsi perçu comme un levier pour consolider l'emploi local et en créer de nouveaux, en lien avec l'augmentation prévue du trafic et l'amélioration des conditions d'accueil. Des participants rappellent également que l'accessibilité à des emplois proches du domicile représente un enjeu social essentiel pour la qualité de vie des habitants du Beauvaisis.

Une amélioration attendue des conditions de voyage

La modernisation de l'aéroport est également associée, pour de nombreux contributeurs, à un meilleur confort pour les passagers. Plusieurs témoignages insistent sur le caractère aujourd'hui « vétuste » ou « saturé » des infrastructures existantes. Le projet est perçu comme une réponse attendue à ces dysfonctionnements, en améliorant la fluidité des parcours, la qualité de l'accueil, les équipements et l'offre commerciale.

Certains participants comparent positivement l'expérience de voyage à Beauvais avec celle vécue dans d'autres aéroports plus grands, jugés moins accessibles ou plus stressants. Ils estiment que les travaux projetés permettront de préserver cette accessibilité tout en améliorant les conditions d'attente, de stationnement et d'enregistrement.

Une dynamique de mobilité élargie et plus durable

Certains soutiens évoquent également les efforts annoncés pour améliorer l'accessibilité de la plateforme, notamment par le développement des transports en commun. La modernisation est vue comme une opportunité de proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle, avec une meilleure intermodalité et une ambition renforcée pour les navettes existantes, déjà en partie décarbonées.

Des contributions plus techniques saluent les engagements en matière de transition énergétique des véhicules d'accès ou des bâtiments, ou encore la volonté d'intégrer l'ensemble dans une logique d'aménagement durable, sans extension de l'emprise foncière.

Un projet attentif aux enjeux environnementaux

S'il est reconnu que l'aviation génère des impacts environnementaux, un certain nombre de participants estiment que le projet fait preuve d'une volonté de maîtrise et de réduction de ces impacts. Ils citent les mesures prévues en matière d'énergies renouvelables, d'optimisation des flux, de gestion des déchets ou encore de compensation carbone. D'autres insistent sur le fait que la pollution ne se limite pas aux transports aériens, et appellent à une approche plus globale et équitable des efforts à fournir en matière de transition.

Pour plusieurs soutiens, il s'agit moins de nier les nuisances que d'accompagner leur réduction dans une démarche transparente, raisonnable et compatible avec les réalités du territoire. Certains demandent que les habitants soient pleinement informés et associés au suivi des engagements pris.

Une infrastructure de proximité à préserver et valoriser

Enfin, plusieurs contributions rappellent l'attachement des habitants à cette infrastructure « à taille humaine », facile d'accès, proche du domicile, et qui permet des voyages à des coûts abordables. Le projet est vu comme une chance de préserver ce modèle tout en améliorant les points faibles identifiés, plutôt que de laisser l'aéroport décliner ou être concurrencé par d'autres plateformes plus éloignées.

Certains participants expriment leur fierté de disposer d'un aéroport international à proximité immédiate, et jugent injustifiées les critiques excessives à son encontre. Ils appellent à dépasser les oppositions systématiques et à reconnaître l'utilité de cet équipement pour le territoire.

3. LES ENSEIGNEMENTS ET LES ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE SUITE A LA CONCERTATION ET AUX RECOMMANDATIONS DES GARANTS

3.1.1 Les enseignements de BELLOVA, maître d'ouvrage du projet

Bellova se félicite d'avoir mené une concertation volontaire qui a mobilisé riverains, collectifs d'associations, et a permis des échanges entre toutes les parties prenantes, riches d'enseignement pour le projet. L'opportunité donnée aux associations et leurs intervenants de largement s'exprimer en tribune et la qualité des échanges avec leurs représentants en préparation des événements publics est suffisamment singulière pour être saluée.

Sans pouvoir répondre seule au nom de la communauté aéroportuaire française ou européenne, Bellova a entendu les inquiétudes et demandes d'études complémentaires émanant non seulement des riverains et associations, mais aussi de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable ; ces demandes visant des impacts allant au-delà des seules infrastructures construites ont été prises en compte même si un concessionnaire d'aéroport n'en a pas la responsabilité directe.

C'est néanmoins dans ce sens que le périmètre des études acoustiques, Air et Santé a été élargi aux avions en vol, même si la réglementation ne propose pas de cadrage facilitant les conclusions sur l'impact du projet (sur l'acoustique notamment)

La concertation avec garants a certes constitué une première étape de partage et d'échanges mais Bellova poursuit la démarche qui vise à obtenir les autorisations administratives, qui, elles seules, pourront acter le lancement des travaux.

De nombreuses étapes demeurent à franchir avec le souci de démontrer le juste équilibre entre le développement socio-économique du territoire et les enjeux de santé et de qualité de vie, pour les habitants, mais aussi les milieux naturels qui font la richesse du département.

A ce jour, la communauté de l'aéroport Paris-Beauvais se réjouit de contribuer à exploiter un pôle d'attractivité pour le territoire et proposer des opportunités de voyager, découvrir d'autres cultures, et permettre d'accueillir entre 50 à 55 % de passagers étrangers venant découvrir la France via Beauvais et/ou rendre visite à leurs proches.

Permettre cette offre dans de meilleures conditions tant pour les passagers que pour tous les personnels très investis dans les divers métiers de l'aéroport constitue une ambition majeure qui sera défendue tout au long des mois à venir où les échanges seront encore nombreux avec toutes les parties prenantes.

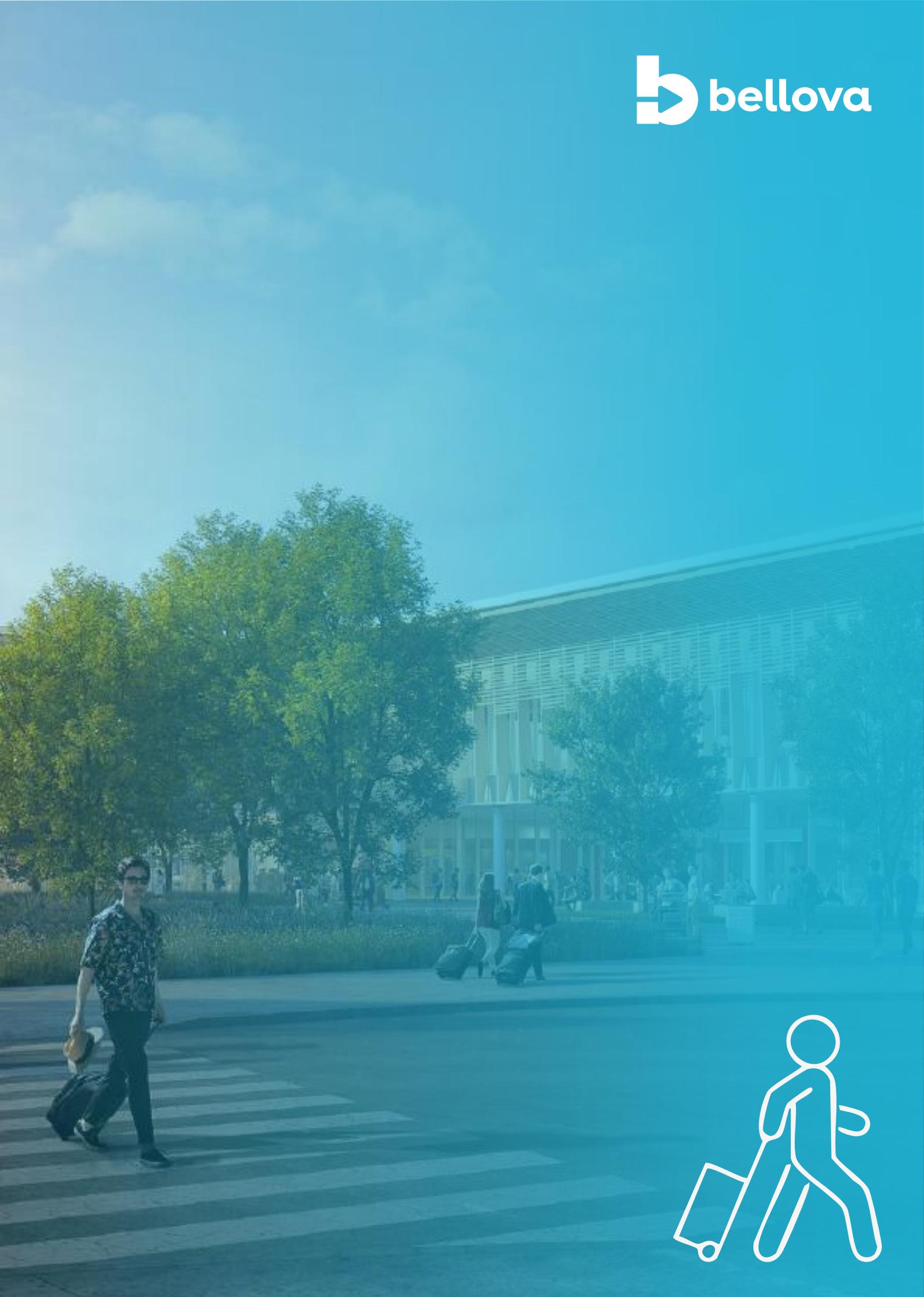
3.1.2 Les recommandations des garants et les engagements de BELLOVA

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<p>1. En cas de poursuite du projet, tenir régulièrement informés les publics sur la mise en œuvre du projet et ses évolutions</p>	<p>Bellova compte poursuivre l'information des collectivités et du public au travers de son site de la concertation puis du site internet de l'aéroport au travers de bulletins d'information du projet venant compléter les informations sur les mesures déjà mises en ligne régulièrement.</p> <p>Le premier bulletin sera publié courant octobre et également diffusé pour affichage dans les 53 communes de l'agglomération.</p> <p>Le Commission Consultative de l'Environnement, organe de concertation qui regroupe les différentes parties prenantes concernées par les activités de l'aéroport va poursuivre son action. Son rôle est de veiller à ce que les projets de développement de l'aéroport respectent les exigences environnementales et énergétiques. Elle se réunit périodiquement et elle constituera pour Bellova l'opportunité de présenter l'avancement des études et travaux et leurs impacts.</p>	<p>Octobre 2025 pour le bulletin</p> <p>Dans la continuité de l'existant pour la CCE</p>	<p>Site internet, bulletin papier</p> <p>Disponibilité des équipes MOA et environnement sur les sollicitations du préfet pour la tenue des CCE</p>
<p>2. Préciser plus clairement la portée du chiffre de 45 000 mouvements : plafond volontaire ou objectif dont seules des contraintes techniques empêcheraient le dépassement</p>	<p>Le chiffre de 45.000 mouvements correspond à un seuil de rentabilité des investissements réalisés pendant la période initiale (5 ans). Le calcul s'appuie sur des estimations de recettes et de charges par mouvement, qui devront être actualisées régulièrement. Si les recettes par mouvement sont plus basses que prévu à coûts comparables, le seuil de rentabilité sera plus élevé, et inversement.</p> <p>Ce volume de mouvements correspond aussi à la capacité d'accueil des nouvelles infrastructures selon les normes de qualité de service IATA Optimum, critère important dans le contrat de concession.</p> <p>Le SMABT s'est basé sur ce seuil de 45.000 mouvements comme objectif de développement raisonnable et a souhaité que la deuxième phase des investissements (non incluse dans les demandes d'autorisation en préparation) soit soumise à un certain nombre de conditions, dont l'acceptabilité sociale et environnementale, mais également la capacité d'obtenir un financement.</p>	<p>Sans objet</p>	<p>Présentation de l'avancement lors des comités syndicaux périodique avec le SMABT et avec les élus</p> <p>Communication sur le site internet des résultats de trafic</p>

<p>3. Confirmer les décisions relatives aux études complémentaires annoncées et préciser leur contenu</p>	<p>Les études spécifiques ont bien été menées dans le cadre de l'étude d'impact environnemental, même s'il n'y a pas de guide méthodologique spécifique aux aéroports. La méthodologie est jointe en annexe. Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réalisation d'une ERS (évaluation des risques sanitaires) pour le volet air & santé ; • L'évaluation de l'impact sonore lié à l'évolution du trafic aérien. <p>Sur l'ERS, 4 grandes étapes ont été menées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) enjeux du territoire : définir des scénarii d'exposition, plusieurs campagnes été / hiver de zones influencées ou non par l'aéroport, le trafic routier etc. 2) Inventaire et quantification des émissions 3) Estimation de la dispersion des émissions polluantes dans l'air et des dépôts au sol 4) Estimation des niveaux d'exposition et qualification du risque ou pas pour la population <p>L'étude acoustique a quant à elle pu intégrer les avions en vol et en roulage sur les voies de circulation avion. Les bruits de voisinage et les conséquences sur le trafic routier ont eux aussi été quantifiés pour en définir des niveaux d'urgence et les comparer aux valeurs du code de la santé publique. Ces études ont permis de mettre en évidence le besoin d'écrans anti-bruit dans certaines zones proches de l'aéroport pour protéger les habitations.</p> <p>La modification des voies de circulation avion n'est pas de nature à augmenter sensiblement les nuisances.</p> <p>Les niveaux des avions en vols extrapolés au trafic de 2030 mettent en évidence que l'augmentation du trafic aérien constitue le facteur le plus structurant pour l'évolution des nuisances sonores, certaines communes verront croître leur exposition, notamment de nuit. En revanche, avec la modernisation progressive de la flotte, plus marquée après 2030, les nuisances seront limitées malgré l'augmentation du trafic.</p>	<p>Juillet 2025-fin septembre 2025</p>	<p>Ces études complémentaires EQRS ont été financées par le SMABT</p>
<p>4. Communiquer sur les études menées au fur et à mesure de leur réalisation, à commencer par l'étude d'impact à travers un comité de suivi, et sur les mesures susceptibles d'en résulter</p>	<p>La CCE évoquée ci-dessus constitue l'instance adaptée pour un comité de suivi, elle aborde tous les items étudiés dans le cadre de l'étude d'impact du projet de modernisation.</p> <p>Le Bulletin périodique diffusé sur le site de la concertation et aux municipalités assurera un partage de l'information à l'échelle de l'agglomération et à portée de tous les habitants et intéressés du projet et ses impacts.</p>	<p>La prochaine CCE se tiendra en décembre, la date sera communiquée prochainement par la préfecture.</p> <p>Le premier bulletin est prévu courant octobre 2025</p>	<p>Disponibilité des équipes MOA et environnement sur les sujets de l'étude d'impact</p> <p>Site internet, bulletin papier</p>

<p>5. Examiner l'éventualité d'un allongement du couvre-feu et informer le public des choix réalisés</p>	<p>Toute nouvelle restriction d'exploitation, telle qu'un allongement du couvre-feu, doit faire préalablement l'objet d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) et ne peut être justifiée au regard de la réglementation que si toutes les autres mesures non restrictives ont été étudiées et mises en œuvre. Ces mesures, dites des « 3 premiers piliers de l'approche équilibrée », sont : la réduction du bruit des aéronefs à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains et les procédures d'exploitation à moindre bruit.</p> <p>Pour l'aéroport de Beauvais-Tillé, la mise en œuvre de mesures de réduction du bruit selon les 3 premiers piliers de l'approche équilibrée peut encore être poursuivie. Ces mesures peuvent par exemple concerner les trajectoires (3ème pilier) ou la révision du Plan d'exposition au bruit et du Plan de gêne sonore, instruments faisant partie du 2ème pilier.</p> <p>S'agissant des restrictions d'exploitation, Beauvais-Tillé fait partie depuis 2002 des rares aéroports français protégés par un couvre-feu, en l'occurrence sur la plage 00h00 - 05h00. Celui-ci est bien respecté par les usagers et très peu de mouvements sont programmés et observés dans les plages en bordure du couvre-feu de 23h00 - 00h00 et 05h00 - 06h00.</p> <p>Le mécanisme incitatif mis en place en 2022 pour encadrer les dérogations au couvre-feu a même conduit les compagnies aériennes à prendre une marge dans leur programmation des vols en soirée en raison du risque de ne pas pouvoir décoller ou atterrir à cause du couvre-feu.</p> <p>BELLOVA s'est engagée lors de la Commission consultative environnementale (CCE, instance de concertation présidée par le préfet de l'Oise et réunissant les élus, les associations et les professionnels de l'aéronautique) de décembre 2024 à accepter le moins possible la programmation de vols dans les heures amont et aval du couvre-feu. Les horaires prévus pour le couvre-feu ont d'ailleurs été reconduits en 2025, après consultation de la CCE, qui a rendu un avis favorable à la reconduite à l'identique.</p> <p>Pour l'ensemble de ces raisons, le ministère des transports considère que la situation environnementale à Beauvais-Tillé ne nécessite pas le lancement d'une EIAE, comme l'a annoncé le préfet de l'Oise lors de la CCE de janvier 2025, et que l'étude des mesures relevant des trois premiers piliers doit être poursuivie, dans le cadre de la CCE, avant d'envisager toute nouvelle restriction d'exploitation.</p>	<p>Suivi</p>	<p>Suivi</p>
--	--	--------------	--------------

<p>6. Engager à l'initiative des autorités compétentes un suivi sanitaire des populations les plus exposées</p>	<p>Le suivi sanitaire des populations vivant à proximité de l'aéroport peut prendre plusieurs formes.</p> <p>Si une étude épidémiologique peut être menée, notamment en ce qui concerne l'impact du bruit, la mise en place d'une telle étude est conditionnée à de nombreux critères. Il s'agit en effet d'identifier des cohortes de population, à suivre sur des dizaines d'années, potentiellement sur des pathologies multiples (cancers, maladies respiratoires, cardiovasculaires, santé mentale, réduction de l'espérance de vie...) : les résultats ne pourront être analysables à court-terme. Il convient de noter que la population locale est trop peu nombreuse, ce qui ne viendra pas obérer la possibilité d'avoir des résultats significatifs et de dégager la causalité entre le niveau de santé et l'aéroport.</p> <p>Des études ont déjà été conduites à l'échelle régionale (aéroport de Lesquin), nationale et européenne et l'on sait que l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique (particules fines) ont un impact sur la santé.</p> <p>Alternativement, l'Agence régionale de santé pourrait mener un travail avec la communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS) du Beauvaisis pour former les professionnels à l'impact des nuisances liées à l'aéroport sur la santé. Les modalités d'une prise en charge adaptée et d'une remontée sanitaire pourraient être fixées avec les médecins du Beauvaisis. Cette solution peut être mise en place immédiatement.</p>	<p>Octobre 2025</p>	<p>Agence régionale de santé avec la communauté professionnelle territoriale de santé (CPTS)</p>
<p>7. Actualiser le Plan d'exposition au bruit et le Plan de gêne sonore</p>	<p>Une expérimentation est en cours sur quatre aérodromes français concernant la prise en compte d'une évaluation environnementale dans la procédure d'élaboration ou de révision des Plans d'exposition au bruit (PEB). L'avancée de cette expérimentation, ainsi que l'affinement du projet de modernisation de l'aérodrome et des perspectives d'évolution de son trafic par BELLOVA, permettront d'envisager le lancement de la révision du PEB en fin d'année 2025.</p> <p>Le préfet de l'Oise consultera ainsi la CCE de fin d'année 2025 sur le lancement de la révision du PEB et, conjointement, du Plan de gêne sonore (PGS). Les révisions du PEB et du PGS seront menées en parallèle, elles ne suivent cependant pas les mêmes procédures réglementaires. La révision du PGS devrait aboutir en 2026, la mise à jour du PEB, avec des consultations supplémentaires (deux passages en CCE, une évaluation environnementale et une enquête publique), nécessite en revanche plus de temps.</p>	<p>Préalables en cours pour un lancement officiel fin 2025. Aboutissement en 2026 pour le PGS</p>	<p>Préfecture, Services Compétents de l'Etat, Représentants de Bellova</p>



4. ANNEXES

- Fichier de tri thématique des contributions de la plateforme
- Cahiers d'acteurs
- Missionnement des études complémentaires acoustiques et air et santé

Fichier de tri thématique des contributions de la plateforme

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Un moteur pour l'économie locale et les commerces	Je soutiens le développement de l'aéroport de Beauvais, car il joue un rôle clé dans la dynamisation des commerces locaux. Un projet d'extension et de modernisation, c'est plus de visibilité pour nos entreprises locales, plus de flux économiques et plus d'emplois. Encourager son développement, c'est investir dans l'avenir commercial de tout un territoire !!				
Contribution	13 juillet: les symboles comptent.	Cette concertation s'achèvera le 13 juillet prochain, dans moins d'une semaine. Le lendemain, nous fêterons l'anniversaire de la révolution française, qu'on peut résumer en une guerre civile. Les élus devraient se souvenir de ça... et que leur seul privilège, légalement accordé, s'ils en ont un, est de représenter l'intérêt général, et que c'est à leur demande qu'ils ont été mandatés pour cela.				
Contribution	Opposition au projet d'extension	Ce projet représente une aberration d'un point de vue environnemental. Les scientifiques ne cessent de nous avertir du réchauffement climatique et dans le même temps, des projets comme le vôtre sont imaginés. Il est bien connu que la contribution du transport aérien au réchauffement climatique est significative. Ce mode de transport représenterait 4 % des émissions européennes de dioxyde de carbone. Ce projet ne prend en aucun compte le droit des générations futures à vivre dans un environnement sain. L'avenir se prépare dès à présent en refusant de tel projet qui vont détruire encore un peu plus notre écosystème.				
Contribution	Trop de nuisances	Trop de trafic= trop de nuisances sonores.				
Contribution	La Picardie Verte ? De la nature labellisée au ciel saturé : STOP au paradoxe!!!	Je m'oppose à l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Le projet menace des zones écologiquement sensibles : le plan d'eau du Canada, labellisé Pavillon Bleu, symbole de tourisme durable et d'eau de qualité, se trouve à quelques centaines de mètres. Plusieurs sites Natura 2000 sont également concernés : les coteaux crayeux de Fouquénies, les forêts à proximité, la vallée du Thérain, la forêt de Saint-Germain... Tous abritent des espèces et milieux protégés. On ne peut pas promouvoir la biodiversité et l'étouffer par un projet incohérent. Les élus non plus ne sont pas cohérents Il revient aux gestionnaires de ces espaces de se saisir de cette menace. Leur vigilance est attendue, avec le soutien des riverains ! Ou attendent ils une contribution eux aussi (mais financière !!) de l'aéroport ? ?				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Pour une mobilité qui relie, pas qui survole:	Développer le train plutôt que l'aéroport à Beauvais, c'est miser sur une mobilité durable et équitable. Selon le CEREMA (Quel avenir pour les petites lignes ?, 2025), les lignes ferroviaires régionales jouent un rôle clé dans la cohésion des territoires. À l'échelle du Beauvaisis, elles offrent une alternative concrète à la voiture, favorisent la revitalisation des bourgs et facilitent l'accès à l'emploi. Contrairement à l'aéroport, dont les retombées restent concentrées surtout sur du low cost, le train irrigue largement le territoire, tout en limitant les nuisances environnementales. Renforcer le réseau local et les gares intermodales, comme à Beauvais, est donc une stratégie gagnante pour un développement durable, inclusif et plus accessible. Alors qu'attendons nous ??	Suite			
Contribution	L'agglomération plane, les citoyens trinquent!	L'état français a écrit un Rapport sur l'état de l'environnement (REE) où au moins 2 points m'interpellent vis à vis de ce projet d'extension (en plus de l'impact environnemental que l'on connaît bien!): -L'impact de l'aerien sur la qualité de l'air est très préoccupant. «7% de la mortalité totale en France serait attribuable à l'exposition aux particules fines.» -La hausse des nuisances sonores qui va avec la hausse du trafic. Déjà «plus de 13 millions de personnes sont exposées à des niveaux sonores supérieurs à 55 dB(A) le jour.» Le bruit est reconnu par l'OMS comme le «2e facteur environnemental qui cause le plus de dommages sanitaires en Europe après la pollution de l'air.» Qui défend encore l'intérêt général ? Pas ceux qui soutiennent ce projet: aucune étude a été réalisée pour préserver la santé des citoyens. Que fait l'agglomération surtout qui ne nous a pas consultés ? Que font ceux qui sont à la tête de notre belle Picardie / région? et si on écoutait enfin les citoyens ?	Suite			
Contribution	Opposition au projet: Augmentation massive des gaz à effet de serre et aggravation du réchauffement, incohérence avec les engagements climatiques et politiques publiques, impact sur la santé publique	Avec seulement 1000 caractères autorisés, il est assez difficile de donner des arguments concrets. J'inclus donc une pièce jointe avec mes arguments justifiant une opposition à ce projet				
Contribution	Expérience client : Bellova n'a que le mot, pas les compétences	Je m'oppose à l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Bellova, consortium composé d'Egis (ingénierie), Bouygues (BTP), Serena IP et TIIC, n'a aucune expérience avérée dans la gestion de l'accueil passagers. Malgré sa reprise en 2024, les avis Trustpilot et Google restent accablants sur cet aéroport classé déjà en 2015 (avec moins de mouvements !!!) dans le top 10 des pires au monde : fouilles humiliantes, personnel agressif, files chaotiques, vols dans les bagages. Rien ne s'est amélioré. Étendre une plateforme aussi mal gérée revient à pérenniser l'incompétence. Le projet est surtout un non-sens écologique : viser 45 000 mouvements annuels, c'est intensifier un trafic aérien ultra-polluant. Les mesures "vertes" ne compensent pas l'impact des avions. NON À CE PROJET.				
Contribution	Impossible de croire BELLOVA !	Les élus, que ce soit Monsieur Rome ou plus récemment Madame Cayeux nous avaient promis un développement maîtrisé de l'aéroport qui serait limité par sa capacité physique à environ 32 000 mouvements. Il est donc normal avec un trafic aujourd'hui bien supérieur que l'aéroport soit saturé, et que l'on sollicite BELLOVA pour l'améliorer... Mais comment croire que BELLOVA avec une concession jusqu'en 2050, va se limiter à 45 000 alors qu'on est déjà à 39 500 en 2025 ! On méprise les riverains et on les prend pour des imbéciles qui vont avaler la mascarade. Pouvez-vous, en tant que modérateur, exiger d'avoir accès au contrat SMABT-BELLOVA que les associations réclament depuis longtemps, sans succès. Il serait bon que les communes riveraines aient une idée de ce qui les attend!				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Un projet irresponsable!	Tous les efforts de BELLOVA pour « verdir » l'activité de l'aéroport seront vains. Au contraire ! le développement prévu devient producteur de gaz à effet de serre car il convient de prendre en compte, comme il se doit, 50% des émissions des avions au départ ou à destination de Beauvais. Par rapport au trafic actuel, l'augmentation prévue du trafic va accroître de 11% le carbone fossile rejeté dans l'atmosphère par les mouvements de Tillé. Les +4°C c'est pour nos enfants, quel projet irresponsable ! Le SMABT peut-il mettre en place une « Taxe Carbone au touché de piste » pour les compagnies utilisant l'aéroport de Tillé et que la collecte de ces fonds soit affectée à du développement durable dans le Beauvaisis ?	Doubleton			
Contribution	Dévalorisation du patrimoine immobilier	Les propriétaires à proximité de l'aéroport voient la valeur de leur bien immobilier amoindrie, parfois fortement jusqu'à moins 30 % ou plus... Les délais de vente s'allongent, certains acheteurs potentiels renoncent à venir visiter quand ils prennent connaissance de la localisation du bien. L'insonorisation, même si elle existe, ne rassure pas les acheteurs, car elle ne résout pas le problème de la qualité de vie en extérieur de la maison, surtout dans notre cadre rural où l'on achète une maison pour profiter aussi de son jardin ! Peut-on plafonner les mouvements pour maintenir la valeur des biens et la qualité de vie des riverains ?	Suite			
Contribution	Un projet IRRESPONSABLE	Tous les efforts de BELLOVA pour « verdir » l'activité de l'aéroport seront vains. Au contraire ! le développement prévu devient producteur de gaz à effet de serre car il convient de prendre en compte, comme il se doit, 50% des émissions des avions au départ ou à destination de Beauvais. Par rapport au trafic actuel, l'augmentation prévue du trafic va accroître de 11% le carbone fossile rejeté dans l'atmosphère par les mouvements de Tillé. Les +4°C c'est pour nos enfants, quel projet irresponsable ! Le SMABT peut-il mettre en place une « Taxe Carbone au touché de piste » pour les compagnies utilisant l'aéroport de Tillé et que la collecte de ces fonds soit affectée à du développement durable dans le Beauvaisis	Doubleton			
Contribution	Paupérisation du centre-ville de Beauvais	Les boutiques du centre-ville de Beauvais ferment les unes après les autres !... Il n'y a plus une seule librairie à Beauvais, plus de marchand de journaux. C'est une désolation ! On se consolera, pour choisir son hebdomadaire, avec les kiosques à journaux de l'aéroport de Tillé qui vont créer des emplois !! Je n'irai pas jusque là-bas. Que peut faire la Présidente du SMABT pour un développement réel et durable de notre ville de Beauvais !?	Suite			
Contribution	Un projet IRRESPONSABLE !	Tous les efforts de BELLOVA pour « verdir » l'activité de l'aéroport seront vains. Au contraire ! le développement prévu devient producteur de gaz à effet de serre car il convient de prendre en compte, comme il se doit, 50% des émissions des avions au départ ou à destination de Beauvais. Par rapport au trafic actuel, l'augmentation prévue du trafic va accroître le carbone fossile rejeté dans l'atmosphère par les mouvements de Tillé. Les +4°C c'est pour nos enfants, quel projet irresponsable ! Le SMABT peut-il mettre en place une « Taxe Carbone au touché de piste » pour les compagnies utilisant l'aéroport de Tillé et que la collecte de ces fonds soit affectée à du développement durable dans le Beauvaisis ?	Doubleton			
Contribution	Une concertation confidentielle sur le développement de l'aéroport	Aucune information sur cette concertation et ses dates de réunions... dans le magazine de l'Agglo du Beauvaisis, dans ses numéros de mai, juin et juillet!!! Insouciance ou irresponsabilité d'un magazine largement diffusé à toute la population du Beauvaisis?	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Beauvais = Aérogare de banlieue parisienne	« - Tu pars de Charles De Gaulle ou d'Orly ? « - Non je pars de Beauvais... « Quelle gloire de voir le nom de notre ville de « Beauvais » assimilé à une piste d'aéroport par une grande part de la population nationale française et une partie des Européens !? Nos élus ne peuvent-ils pas avoir une ambition plus louable et décarbonée que le développement d'un aéroport !!!?	Suite			
Contribution	Concilier modernisation, attractivité et maîtrise écologique. Un beau projet!	La modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais promet de s inscrire dans une dynamique de développement territorial responsable, conciliant amélioration des infrastructures, qualité de service, et respect des engagements environnementaux. Ce projet doit et semble répondre à un double objectif : renforcer l'attractivité de la plateforme aéroportuaire tout en réduisant son empreinte écologique. Ce projet devient un exemple de modernisation maîtrisée, répondant aux attentes de mobilité tout en s'inscrivant dans les exigences de la transition écologique.				
Contribution	Mobilité décarbonée ignorée	85 % du trafic de l'aéroport sert les voyages de loisirs ou familiaux. Ces flux pourraient être largement substitués par le train, plus sobre et moins polluant. Or, aucune alternative ferroviaire directe à l'aéroport n'est envisagée dans le projet. Plutôt que d'aménager 2000 nouvelles places de parking, pourquoi ne pas renforcer la desserte ferroviaire vers les hubs existants ?				
Contribution	concertation aeroport Beauvais	l'accroissement de l'aéroport contribue à une nuisance sonore, une pollution accrues non seulement pour les riverains mais pour toute la population , laissez tel qu'il est actuellement c'est amplement suffisant				
Contribution	Élus qui soutiennent l'augmentation du trafic. ATTENTION !	Les élus du Beauvaisis trahissent notre avenir en acceptant l'augmentation du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais. Plus d'avions, c'est plus de nuisances, plus de pollution, plus de CO ₂ , plus de cancers, moins de sommeil, moins de qualité de vie... Ils sacrifient notre santé et notre climat au profit de quelques intérêts économiques à court terme. N'oublions pas : en mars 2026, nous votons. Et nous saurons nous souvenir de ceux qui ont choisi les profits plutôt que notre avenir et celui de nos enfants. Faites entendre votre voix. Refusons ce projet destructeur !				
Contribution	Jeudi 2 juillet 2025...6h35	Aujourd'hui, il est 6h35 et déjà 3 avions passés au dessus de ma tête. Venez donc vivre sous les avions !!! Hier soir enfin, ce matin le dernier avion est passé à 00h04...6h de sommeil alors que l'OMS recommande 8. Tous les jours, je suis fatigué et je vis avec des maux de tête dûs au manque de sommeil. Quand j'ai acheté ma maison, il n'y avait pas de trafic au dessus de chez moi. Aux réunions publiques, la protection des riverains se cantonne à des mesures de bruits !!! la belle affaire !!! on nous promet des avions moins bruyants mais c'est un avion moins bruyant qui m'a réveillé en premier. Ne croyez pas que 3 ou 4 dB en moins sur des promesse d'avions modernes font disparaître les nuisances. ARRETEZ d'augmenter le trafic, sans compter que cela pollue et aggrave le réchauffement climatique. A Beauvais on privilégie des intérêts privés et on sacrifie l'intérêt général et la santé publique. STOP ! 6h49, le 4e avion depuis 6h grogne au dessus de ma tête...				
Contribution	D'autres modes de transports sont possibles !!	L'avion pour les vols courts ou intérieurs n'est pas nécessaire. Nous avons aujourd'hui un réseau ferroviaire très développé (bien qu'il reste perfectible) qui peut largement remplacer l'avion. Certes, l'avion est plus rapide. Mais qu'est-ce qu'une heure de gagnée face à l'empreinte carbone laissée derrière, surtout dans notre contexte actuel. Il ne s'agit peut-être pas d'arrêter de prendre l'avion, mais réduire son impact serait déjà une grande avancée. Un engagement personnel peut tout changer. Essayons de perfectionner les aides / dispositifs plus responsables plutôt que de continuer à investir dans des modèles qui auront une fin, qu'elle soit choisie ou non.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Réflexion 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)				
Contribution	Conseil Municipal du 30 juin 2023 - réflexion d'un électeur	A 54 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 maudit 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. Ci-dessous le lien vers le conseil municipal du 30 juin 2023 (à copier-coller dans votre navigateur) https://drive.google.com/file/d/1d2FZjwpz7YtJCpR6FJN06VIHUTygYD1G/view?usp=sharing	Suite			
Contribution	NON A L'EXTENSION DE L'AEROPORT	Habitant de Saint-Germain-la-Poterie, je suis absolument contre et très inquiet par ce projet destructeur qu'est l'extension de l'aéroport de Beauvais. L'augmentation du trafic aérien va considérablement dégrader la qualité de vie des habitants des communes avoisinantes, il aura pour conséquence des nuisances sonores, visuelles, mais aussi l'augmentation de la pollution de l'air et des risques de cancers et de maladies. De plus, à l'heure où les effets du dérèglement climatique se font de plus en plus ressentir, il est totalement aberrant et irresponsable de proposer un projet comme celui-ci qui contribuerait à développer l'une des activités les plus polluantes, impactant l'environnement, la faune sauvage et la biodiversité.				
Cahier d'acteur	ALTERNATIVE POLICE CFDT					
Contribution	Non à l'agrandissement !	Je tiens à exprimer ma vive opposition à toute augmentation significative du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais-Tillé. Je ne suis pas opposée au fonctionnement actuel de l'aéroport, que j'utilise moi-même à l'occasion. Cependant, une hausse importante du nombre de vols viendrait aggraver les nuisances sonores que je subis déjà quotidiennement, ainsi que les impacts sur ma santé et celle de mes proches. Je constate également, comme beaucoup de riverains, un non-respect fréquent des couloirs aériens, avec des avions qui survolent directement les zones résidentielles, en particulier au-dessus de nos maisons (Le Mont Saint Adrien) Ces dérangements deviennent de plus en plus insupportables. C'est pourquoi je demande le maintien du niveau actuel d'activité, un strict respect des trajectoires prévues, et le refus de toute extension du trafic aérien.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Je veux dormir !!!	J'habite à Fouquénies. Je suis réveillé tous les jours à 6 h du matin. J'ai de plus en plus des problèmes de santé. Mon médecin m'a conseillé de déménager mais ma maison a perdu 30 % de sa valeur. Je n'ai pas les moyens d'acheter ailleurs. Je suis condamné à mourir en silence. Les élus de l'agglomération se moquent de nous et nous abandonnent. Vivement les élections !!! Merci André				
Contribution	Nos maisons ne valent plus rien !	J'ai fait venir une agence immobilière il y a un mois pour faire estimer ma maison à Montmille. Résultat : 30 % de décote à cause du survol des avions. Je suis très en colère, l'aéroport va t'il me payer la différence ? Arrêtez vite ce projet d'agrandissement !				
Contribution	Aéroport de Beauvais : une infrastructure contestée aux effets multiples	Parce que le développement de l'aéroport n'est pas une solution pour Beauvais, le beauvaisis et ses habitants				
Contribution	Non respect des descentes «douces» et des trajectoires	Des avions qui ne respectent pas les atterrissages en «descente douce» ni les trajectoires. J'habite à 25 kilomètres à vol d'oiseau et je me retrouve avec des avions passant au dessus de ma maison entre 600 et 700 mètres d'altitude au lieu des 1000 /1200 mètres avancés sur le site de l'aéroport. Nuisances sonore et pollution. De plus d'autres villages sont survolés plus à l'est alors qu'ils ne sont pas dans les couloirs. L'aéroport ne respecte pas ses engagements. Atteinte aux droits de la santé publique. Impossible de mettre les captures d'écrans des survols, je vous invite vérifier sur aérovision et vous verrez qu'à 25km je ne suis pas seule dans ce cas.				
Contribution	Assez d'avions	Non à l'augmentation du trafic. Assez des avions à partir de 6h du matin jusqu'à plus de 23h 30 !				
Contribution	«Particules fines: DANGER !!! pour la biodiversité»	Les PM2,5 et ultrafines s'accumulent dans les sols, les eaux et le régime alimentaire des espèces. Dans l'environnement aquatique, elles nuisent aux invertébrés (copépodes, mollusques...), qui subissent un stress oxydatif et perturbation de leur cycle de vie . Stop à l'augmentation du trafic à Beauvais Merci Annabelle.				
Contribution	Arrêtez !!!	A 15 km au sud-ouest de Beauvais, dans une zone jusque là très calme, ça devient l'enfer : croisement entre 2 couloirs aériens, un aller, l'autre retour... premier avion vers 6h du matin, dernier vers 23h45, réveil systématique assuré... Pourtant, le délit de tapage nocturne, c'est de 22h à 7h du matin !!! Et quid de la pollution dégagée par tous ces avions au décollage : ça reste dans le ciel ??? Cette région attractive, pas trop loin de Paris, avec ses jolis villages où il faisait bon s'installer... va devenir invivable !!!				
Contribution	Vivement la taxation du kérosène!	Projet de modernisation de l'aéroport : un euphémisme pour parler en vrai de l'accroissement du trafic aérien ! Qui va à l'encontre de la sobriété écologique, de la neutralité carbone, qui accroît la pollution de l'air et la pollution sonore que subissent en première ligne les riverains de l'aéroport, de plus en plus nombreux à être impactés! De plus, les avions passent impunément et régulièrement au-dessus des villages, dont Fouquerolles ! Tôt le matin, tard le soir, même après minuit. Quel irrespect ! Quel mépris !				
Contribution	Non à plus de vols	Mesdames, Messieurs, Nous qui habitons près de l'aéroport, et au dessus desquels les avions passent à basse altitude, nous sommes assourdis par leur bruit. Nous avons construit notre maison dans un endroit paisible qui ne l'est plus. Ne rendez pas notre vie impossible en augmentant leur nombre.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Consultation pipée...	Je vois que le smabt a demandé aux copains Eurodem, Launet (grosses entreprises de BTP sur Beauvais proches de la municipalité) de venir donner leur contribution. Un petit mailing du smabt peut-être pour faire un peu de lobbying et faire contribuer les copains pour soutenir ce projet. Leur activité n'est en rien lié au trafic aérien ou au nombre de voyageurs, mais ça fait bien de contribuer pour faire plaisir à la reine mère !!! elle leur a probablement promis une part du gâteau pour les travaux. Je vous parie que le dernier jour de la concertation, un flot de contributions pro-extension vont arriver en masse ! en plus ils n'habitent pas sous les trajectoires ou avec des nuisances...Ecoeurant...plus c'est gros, plus ça passe				
Contribution	Salariée de l'aéroport, pour la modernisation MAIS contre le projet d'extension pharaonique, contre l'intimidation...	Je préfère évidemment garder l'anonymat. Je travaille à l'aéroport depuis 15 ans. Il y a depuis bien avant la reprise de la concession beaucoup d'inquiétude chez beaucoup de salariés (ceux qui ne se montrent pas tout sourire aux réunions). Oui l'aéroport doit faire des travaux pour se moderniser, mais il n'était pas la peine de se lancer dans un projet aussi pharaonique pour un aéroport je le rappelle ultra low-cost. Nous savons en interne que le seul but de ces travaux est d'accroître très rapidement le trafic aérien à Paris-Beauvais en accord avec le ministère des transports qui ferme les yeux sur cette croissante inquiétante souhaitée par les élus et pour de plus soulager Roissy. La modernisation n'est qu'un prétexte au déferlement de trafic qui va arriver. Je n'en dirai pas plus.				
Contribution	La santé mentale ?	Parmi les craintes légitimes nourries par les habitants au sujet de leur santé, il ne faudrait pas que les responsables oublient les effets délétères de leurs projets sur la santé mentale de leurs victimes... et leurs conséquences.				
Contribution	Oui aux emplois	L'aéroport a permis d'employer énormément de monde et freiner son développement c'est enlever les possibilités d'emplois pour les personnes en recherche et les générations futures. Donnons la chance au plus grand nombre d'avoir un visibilité claire et rassurante en l'avenir.				
Contribution	Impact économique important	L'aéroport permet un développement économique fort pour la région. Le nombre d'emplois générés assure à chacun un avenir serein en ces périodes troublées.	Suite			
Contribution	Impact sur la santé sous-évalué, l'ARS dépassée en réunion...inquiétant	Je suis CONTRE ce projet. Le dossier sous-estime gravement les effets du projet sur la santé publique. L'Autorité environnementale note que les nuisances acoustiques et la pollution de l'air (trafic aérien, routier, stationnements) sont des enjeux majeurs, et que les établissements sensibles sont insuffisamment pris en compte. Il est inadmissible que des projections sanitaires à l'horizon 2054 ne soient pas présentées, alors que le projet étend les surfaces imperméabilisées, favorise les stationnements et accroît l'exposition de la population aux polluants et au bruit.				
Contribution	LA DGAC nous ment ??	Pour la DGAC, les sorties de trajectoires sont pour des raisons de sécurité hors la majorité des sorties de trajectoires que j'observe, se font par beau temps et pas d'avions à proximité. Alors arrêtez de nous mentir.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Abeilles en danger !	La pollution atmosphérique causée par les avions représente une menace croissante pour la biodiversité, notamment pour les insectes. Une étude menée à Bangalore, en Inde, a révélé que les zones proches des aéroports subissent une forte baisse de la population d'insectes. Les gaz des avions, riches en particules fines et en oxydes d'azote, perturbent les signaux chimiques utilisés par les insectes pour se nourrir, se reproduire ou s'orienter. Ces polluants altèrent également leurs habitats naturels et affaiblissent leur système immunitaire. À Bangalore, les chercheurs ont observé une nette diminution du nombre d'insectes volants à proximité des couloirs aériens, avec des conséquences graves sur la pollinisation et l'équilibre des écosystèmes. Cette situation alarme les scientifiques, car la disparition des insectes pourrait affecter toute la chaîne alimentaire. Il est urgent de repenser nos modes de transport pour préserver la vie sur Terre.				
Contribution	AVIS DEFAVORABLE AU PROJET D'EXTENSION ET D'AUGMENTATION DU TRAFIC AERIEN / AEROPORT DE BEAUVAIS.	Je suis originaire de St Germain La Poterie. La faune et la flore, le paysage y sont exceptionnel et protégés. J'ai appris très récemment qu'un projet d'extension de l'aéroport de Beauvais était en cours. Je m'étonne du manque de concertation et de transparence qui entoure ce projet. Quid d'une enquête publique? De toute évidence, la population locale n'a pas été suffisamment concertée. A l'heure du réchauffement climatique, nous devrions plutôt réfléchir à développer le transport ferroviaire afin de diminuer nos déplacements en avion. Cette extension de l'aéroport apparaît donc contre productive dans la gestion du réchauffement climatique. D'autre part, les conséquences d'un tel projet auront un impact encore plus désastreux au niveau de la pollution (air et sonore) sur les villages à l'entour. Pour toutes ces raisons, Je m'oppose fermement à ce projet.				
Contribution	Ne tuez pas un des seuls projets de développement du Beauvaisis !	Le territoire du Beauvaisis est particulièrement peu favorisé du point de vue de l'économie et de l'emploi. Les «success story» locales restent très rares, mais l'aéroport en est clairement une. Il serait suicidaire pour le territoire de tuer un des seuls projets porteur de développement localement. Bien entendu la qualité de vie des quelques centaines de d'habitants directement impactés par l'activité doit être prise en compte mais l'intérêt des dizaines (voire centaines) de milliers d'habitants du territoire doit l'être encore plus. Et sans activité économique ce territoire ne pourra pas survivre bien longtemps. Je suis donc très favorable à ce projet de développement de l'activité ! Merci aux élus d'avoir le courage de donner un avenir économique au territoire face aux quelques ayatollahs verts prônant la décroissance comme une solution à nos maux !				
Cahier d'acteur	Association les Villersiens les pieds dans l'eau					
Contribution	A quand la réduction ?	En 2025 c'est quand même effrayant de réfléchir à l'agrandissement de cet aéroport alors que Paris en possède déjà tellement. Quand est-ce qu'on réfléchira à la réduction du trafic aérien ?				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Et la santé de nos enfants ???	Je suis maman de trois enfants, et nous vivons à Tillé. Chaque jour, mes enfants respirent la pollution invisible et inodore des particules fines. L'odeur de kérosène est devenue notre quotidien. Deux de mes enfants sont asthmatiques. Je les entends tousser la nuit. Je les vois peiner à respirer. Et maintenant, on nous annonce plus d'avions, plus de bruit, plus de pollution ? C'est insensé. On sacrifie la santé de nos enfants, notre air, notre avenir pour du trafic aérien. Où sont les engagements climatiques ? Où est le respect des habitants ? Je vous en supplie : écoutez-nous. Protégez nos enfants !!!				
Contribution	Une opportunité pour notre région !	Après lecture du projet, il apparaît évident que le développement de la plate-forme est une belle opportunité pour le département, la Picardie et les Hauts de France de manière générale. Une occasion de développer un nouveau dynamisme au niveau de l'économie locale, l'économie touristique mais aussi la possible implantation de nouvelles entreprises. Oui, clairement il faut que la notion d'environnement soit bien prise en compte aussi bien dans la structure, dans le développement et auprès des riverains mais il ne faut pas passer à compter de cette belle opportunité et aussi une belle occasion d'avoir un aéroport encore plus orientée vers l'expérience passager avec du confort de la fluidité de la facilité.				
Contribution	Circulation	Travaillant sur la commune de Tillé et alentours je remarque régulièrement des voitures qui ne respectent pas le code de la route, s'arrêtent n'importe où dans le village et autour, sont irrespectueux des lieux (et des gens car ils rentrent chez eux sans aucune gêne) À quand une circulation en sens unique grâce à la sortie par Morlaine ?? Cela éviterait bien des stop grillés et des accidents sans parler du reste concernant le stationnement				
Contribution	Trajectoires	Je trouve que ces derniers mois les pilotes et la tour de contrôle nous cherchent des trajectoires différentes avec des virages très serrés Je m'étonne même depuis la terre d'imaginer les passagers en plein vol qui ont l'impression de commencer un looping Mais que cherchent ils ? Moins de nuisances ? Économie de carburant ? Je n'ai pas la réponse mais ça me laisse perplexe				
Contribution	Oui à la modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais	La modernisation et l'augmentation de la capacité d'accueil de l'aéroport Paris-Beauvais est nécessaire afin de pouvoir accueillir les passagers dans de bonnes conditions. Il permettra également aux salariés de la plate-forme de bénéficier de meilleures conditions de travail. L'aéroport est un atout majeur pour le territoire, par son rayonnement économique, ses emplois, il est vecteur de dynamisme.				
Contribution	Allier développement et environnement	Nous saluons avec intérêt et satisfaction le projet de développement de l'aéroport Paris-Beauvais, qui s'inscrit dans une démarche soucieuse des enjeux environnementaux. À l'heure où la transition écologique est une priorité majeure, il est essentiel que les projets d'infrastructure s'alignent avec des objectifs ambitieux de sobriété énergétique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de préservation de la biodiversité. La prise en compte de ces enjeux dans la stratégie de développement de l'aéroport témoigne d'une volonté d'allier dynamisme économique et responsabilité environnementale. C'est un signal fort adressé aux territoires, aux citoyens et aux usagers, démontrant qu'un équilibre entre attractivité, mobilité et durabilité est non seulement possible, mais indispensable. Nous espérons que ce projet pourra servir de référence et inspirer d'autres initiatives dans le secteur du transport aérien.	Suite			
Contribution	Pourquoi je ne dors que 6 h par jour ?	J'habite à 7 km de l'aéroport et je suis réveillé tous les jours à 6 h du matin et le dernier avion est à minuit. Pourquoi l'aéroport sacrifie mon sommeil, ma santé ?? Les élus devront rendre des comptes sur leur choix				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Passage au dessus de chez moi	Bonjour, J'habite Agnetz, hameau de gicourt. Comment se fait-il que vos avions passent au dessus de chez moi, avec un bruit d'enfer alors que d'après les plans de vols ils ne devraient pas? C'est insupportable! Alors davantage de trafic alors que vous ne respectez rien, pour moi c'est NON!				
Contribution	A qui profite ce crime !	Même aujourd'hui avec le nombre de vols et de touristes actuels on cherche à qui profite ce développement, on ne voit pas d'impact positif sur la ville, les communes environnantes, la région. Le centre ville est triste, le train n'est pas développé et coûte très cher (pas à 1€ comme certaines régions), les pistes cyclables des communes vers le centre ville sont inexistantes. Les villages sont traversés par des poids lourds pas de déviation... On devrait plutôt utiliser des argent pour aider nos commerçants, nos villages, etc.. On préfère nous pourrir la vie en créant ce projet pour faire profiter des touristes de passage qui ne contribuent pas au développement de Beauvais. Pour développer des bus de transport de l'aéroport vers Paris qui ne sont pas intéressants pour les beauvaisiens. Donc franchement on ne se demande à qui profite ce développement !				
Contribution	Stop à la pollution	En augmentant le nombre de vols, on augmente aussi les transports vers et depuis l'aéroport. Donc plus de voitures vont traverser nos villages ex Milly sur Thérain (pollution, bruit, insécurité) Plus de bus pour rejoindre Paris (pollution). Oui les touristes ne restent pas sur Beauvais, on l'aurait vu, la ville serait développée, vivante, mais elle se meurt. Donc zéro profit pour nous les locaux, que des nuisances.	Suite			
Contribution	Low cost	Les avions polluent beaucoup plus que les trains, pourquoi développer plus les avions low cost? Il serait plus intelligent d'avoir des trains low cost pour visiter la France.	Suite			
Contribution	Canicule et développement aéroport	Pourquoi développer l'aéroport alors que le climat est déjà complètement dérégulé, on le voit déjà avec le réchauffement climatique, mais à Beauvais on s'en moque, on veut plus d'avions pour encore avoir plus de canicule, et nos enfants alors on y pense?	Suite			
Contribution	Non à l'extension	Il y a assez d'avions qui volent au dessus de nos maisons. Pollution et bruits. Sur Milly les avions passent entre 500m et 600m au dessus de nos têtes, juste au dessus des maisons, de l'école, de la garderie. Alors qu'il y a des champs, le tracé des trajectoires pourrait éviter les habitations. Mais non on va au plus direct.	Suite			
Contribution	Des vies sacrifiées !!!!	Savignies, saint germain la poterie, Le Mont saint Adrien. Réveille à 6 h du matin tous les jours. Plus du samedi venaient vivre une semaine chez nous! Vous ne supportez pas plus 1 jour ce bruit incessant. Qu'avant nous fait pour subir de tels nuisances? Sommes des citoyens de seconde zone? Arrêtez le développement du trafic aérien de Beauvais. Il est assez grand comme ça!				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	«Ma fille est malade Merci l'aéroport !!»	Ma fille a 8 ans. Elle est asthmatique. Chaque jour, elle respire un air saturé de pollution à cause du trafic aérien qui ne cesse d'augmenter. Elle tousse, elle s'essouffle, elle dort mal. Et pendant ce temps, les élus du Beauvaisis applaudissent l'extension de l'aéroport, comme si notre santé valait moins que quelques avions low-cost en plus. Leur priorité ? Le bruit, les kérosènes, les profits. Pas nos enfants. Pas nos poumons. Ils sacrifient délibérément notre qualité de vie pour servir des intérêts économiques à courte vue. Combien d'enfants malades faudra-t-il pour qu'ils réagissent ? Combien de familles doivent souffrir en silence ? Ma fille a le droit de respirer. Nous avons tous ce droit. Stop à l'extension de l'aéroport. Stop à l'empoisonnement quotidien de nos vies. Stop à l'augmentation du trafic aérien ! Famille Allier				
Contribution	Respectez les trajectoires !	En 2019 les trajectoires étaient respectées. Maintenant, dès 6h15 jusqu'à 23h30, ces trajectoires ne sont plus respectées. «Pour une raison de sécurité» nous dit-on. Vu le nombre de sorties de ces trajectoires, la sécurité autour de l'aéroport de Tillé ne semble plus maîtrisée avec, actuellement, 32 000 mouvements par an. Cela fait très peur lorsque l'aérien maîtrise mal la sécurité ! Qu'en sera-t-il lorsque le trafic aura atteint les 45 000 mouvements par an prévus ?				
Contribution	PERMIS DE TUER ?	L'augmentation du trafic aérien à Beauvais va mécaniquement aggraver une pollution déjà excessive dans l'Oise. Il ne s'agit pas d'un phénomène isolé, mais d'un ajout massif de nuisances à un territoire qui subit déjà une mauvaise qualité de l'air. Ce projet revient à accorder un véritable permis de nuire, voire un permis de tuer car les conséquences sanitaires de la pollution aérienne sont désormais bien établies. Les particules ultrafines émises par les réacteurs, invisibles et non filtrables, pénètrent profondément dans les poumons, passent dans le sang et atteignent tous les organes. Elles sont associées à des maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, ainsi qu'à des cancers. Aucune mesure sérieuse n'est proposée pour les limiter. Ce projet expose des dizaines de milliers de personnes à des risques évitables. C'est irresponsable, injustifiable et contraire à tout principe de santé publique. Merci				
Contribution	NON A L'EXTENSION DE L'AÉROPORT	Arrêtez un peu votre course au profit en ignorant les souhaits de la population environnante. Si vous souhaitez réellement laisser une trace dans le monde de l'aéronautique, dirigez vous vers l'aéroport d'Albert Meaulte. La structure est existante et la population peut être plus tolérante avec vos GRANDES IDÉES.				
Contribution	Mort programmée de la biodiversité	Agrandir cet aéroport va à l'encontre des alertes de nos experts quant au réchauffement climatique. Il faut changer cette société de sur consommation du tourisme qui tue et pollue. Pas de retombées économiques pour la ville et villages environnants. Stop aux décideurs irresponsables qui ne pensent qu'à leur profit. Stop, la terre nous dit chaque jour «stop» quand allez vous comprendre? nous ne voulons pas de cet agrandissement et augmentation des vols!				
Contribution	8 millions de passagers ou BIEN PLUS !	L'aéroport de Beauvais a 2 aérogares dans lesquels 2 000 M sont dédiés à des activités commerciales. Le projet d'agrandissement des terminaux prévoit l'augmentation nette de 1 000 M2 des surfaces commerciales, soit + 50%. Comment pouvez vous faire croire que la croissance de l'aéroport sera limitée à 25%, soit 8 millions de voyageurs ?				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Folie anachronique	En 2025, dix ans après les Accords de Paris, vouloir étendre l'aéroport de Beauvais est une aberration. Que les pouvoirs publics soutiennent ce projet depuis plus de deux ans est une faute grave. Le SMABT, dont la majorité des élus n'habite pas le territoire, agit sans considération pour les riverains exposés aux nuisances. La ligne de bus, artificiellement déclarée d'intérêt national, ne sert qu'à garantir la rentabilité d'un modèle dépassé. La concertation organisée par la CNDP n'est qu'une façade, au profit de Ryanair. Cette politique sacrifie la santé publique et l'environnement pour des intérêts économiques à court terme, alors que l'aviation n'a jamais prouvé sa capacité à réduire son empreinte carbone. Nous exigeons l'arrêt immédiat de ce projet qui va à l'encontre de l'intérêt général, de la santé et du climat.				
Contribution	Conflits d'intérêts et collusion	Le directeur du SMABT est un certain M. TRUBERT, qui a concédé l'exploitation pour 30 ans de l'aéroport de Tillé à «Bellova». «Bellova» est une appellation choisie pour détourner l'attention du commanditaire, qui est EGIS. EGIS est une société qui pratique la corruption à large échelle: à ce titre, pour s'éviter un procès, elle a accepté de verser 2 600 000 € d'amende (voir EGIS sur wikipedia, par exemple). EGIS a été le seul candidat à l'appel d'offre lancé par le SMABT. Monsieur TRUBERT avant de travailler pour le SMABT, a fait une belle carrière chez EGIS: est-ce un heureux hasard (pour lui) ? Qui l'a nommé à ce poste ?...				
Contribution	Non respect des trajectoires de moindre bruit (suite 3 et fin)	non respect du couloir de moindre bruit pour plusieurs vols autres du 17 au 18 Juin 2024 :	Suite			
Contribution	Non respect des trajectoires de moindre bruit (suite 2)	Non respect du couloir de moindre bruit (défini entre Bresles et la Rue Saint Pierre) pour plusieurs vols du 17 au 18 Juin 2024	Suite			
Contribution	Non respect des trajectoires de moindre bruit (suite 1)	Autre exemple de non respect de trajectoire de moindre bruit au décollage .	Suite			
Contribution	Non respect des trajectoires de moindre bruit.	Sujet très souvent abordé sans qu'aucune réponse claire ne soit apportée. Pour établir la confiance avec les riverains, Bellova se doit de répondre honnêtement et concrètement sur ce sujet. Ci-dessous des éléments fiables, permettant de constater la situation actuelle. L'outil de repérage des trajectoires est une extraction de flight radar 24 sans aucune conversion des positions. Les trajectoires très bruyantes, inférieures à 2000 mètres d'altitude, sont en rouge. Les trajectoires de moindre bruit sont obtenues via un PDF officiel : les bornes ont été recalculées à 10 mètres près avec QGIS . Ces trajectoires sont représentées en noir. Le document indique un vol au décollage ne respectant pas les couloirs de moindre bruit : sa référence est notifiée en haut à droite.				
Contribution	Stop aux nuisances sonores et écologiques	On peut accepter le passage d'un avion de temps en temps mais l'augmentation du trafic aérien semble sans limite. Les nôtres de limites sont atteintes. Stop au développement aveugle de l'aéroport qui se fait au mépris de la qualité de vie de milliers d'habitants et de la dévalorisation de leur patrimoine immobilier. L'avion comme la voiture à moteur thermique c'est déjà du passé !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	aéroport du pouvoir d'achat non merci	Comment peut on dire que l'aéroport est celui du pouvoir d'achat ? Les investisseurs ne sont pas des philanthropes qui donnent leur argent pour les plus démunis ! si le coût du billet est faible , il faut bien que quelqu'un le paye ? Un commerçant ne peut pas vendre à un prix inférieur sans courir à sa perte; Qui paye ? c'est nous tous par nos impôts, par les taxes non demandées qui font une concurrence déloyale au train. Alors que nous savons bien qu'il y a qu'une faible partie de la population qui prend l'avion car les voyages engendrent bien d'autres coûts complémentaire au billet. L'aéroport profite à ceux celles qui peuvent se le permettre. Ce projet permettra d'augmenter le pouvoir d'achat de ceux qui en ont déjà suffisamment ! il représente une aberration sociale ; Notre société de consommation nous habitue à ne pas payer au juste prix des produits auxquels on n'attache plus de valeurs : produits kleenex				
Contribution	Un projet déconnecté et trop ambitieux pour de l'ultra low cost !!!	Le projet confié à Bellova est totalement disproportionné. On ne peut pas exiger d'un aéroport low cost les standards d'un grand hub international. Investir 200 millions d'euros pour moderniser Beauvais, qui accueille uniquement des compagnies ultra low cost, n'a pas de sens. Pire, pour justifier ce niveau d'investissement, Bellova devra augmenter le trafic aérien, aggravant ainsi les nuisances pour les riverains. Une modernisation raisonnable aurait suffi : de meilleures conditions de travail pour les employés, un accueil décent pour les passagers. Inutile d'en faire un aéroport de grand standing. Ce projet est déconnecté des réalités économiques. On n'exige pas dans un McDonald, les prestations de service d'un restaurant 3 étoiles !!!				
Contribution	Consultation bidon ?	Franchement, à quoi bon participer à cette consultation si tout est déjà décidé ? Le contrat avec le nouvel exploitant de l'aéroport est signé, les grandes lignes du projet sont fixées, et maintenant on vient nous demander notre avis... mais sur quoi, exactement ? Sur la couleur des fleurs à planter devant le terminal ? Si c'est juste pour faire semblant de nous écouter alors que rien ne changera sur le fond, ce n'est pas une consultation, c'est une mise en scène. On sait que les avions polluent, on sait que le trafic augmente, que le bruit devient insupportable, et que notre qualité de vie se dégrade. Ce n'est pas nouveau. Et pourtant, on continue de nous ignorer. Vivre dans le Beauvaisis devient infernal, et cette consultation ressemble à une formalité bureaucratique de plus, sans conséquence réelle. Si on veut nous faire croire que tout ça est démocratique, il va falloir un peu plus qu'un formulaire				
Contribution	Audio - réunion publique Savignies 03/07/2025	Voici les liens vers les fichiers audio de la réunion publique qui s'est tenue jeudi 03/07/2025 à Savignies (document à télécharger).				
Contribution	12 élus pour sceller notre sort	Retour en arrière: en 2024 il y a un peu plus d'un an, dans «Actu Oise», un concours de communication mensongère bien difficile à départager, s'est déroulé entre Nadine Lefèvre présidente du Département qui déclarait :» Nous n'avons rien à cacher !» et la présidente du SMABT Caroline Cayeux qui renchérisait sur le thème «(...)entre la mousse médiatique, l'agitation partisane à laquelle nous assistons et la réalité, il y a un immense fossé. Nous n'avons jamais eu l'intention de porter la fréquentation de l'aéroport à 10 millions de passager d'ici 2050 (...)» Le vote s'est conclu par 8 voix «pour». Ces 12 élus portent une lourde responsabilité. Merci à Catherine Martin, maire de Tillé, d'avoir eu le courage de voter contre, même si la bataille était perdue d'avance. Un article parmi beaucoup d'autres - qui nous ferait bien rire si la situation n'était pas dramatique ! - à l'attention du petit peuple qui ose se poser quelques questions...				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	On nous vend l'emploi qui ne peut venir que de l'aéroport...et le reste ?	A en croire les élus et le maître 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.				
Contribution	Justice environnementale	La qualité de l'air, des températures et des phénomènes météorologiques compatibles avec l'accès à la nourriture, à l'eau et par extension à la paix, sont des bien communs de l'humanité. L'activité liée aux aéronefs rejette particules fines et CO2 conduisant à leur dégradation. L'aéroport ne profite qu'à une minorité, il s'agit donc d'un accaparement au détriment de la survie de l'espèce.				
Contribution	Charte de l'environnement 2004 /2	Le dépassement du seuil de 1,5°C supplémentaire de la température à la surface du globe par rapport à la période préindustrielle, est décrit par le GIEC comme un point de bascule, entraînant de nombreux bouleversements irréversibles sur les écosystèmes, dont l'humanité fait partie. Or aucun scénario du GIEC ne prévoyant une augmentation globale du CO2 n'est compatible avec une décade des températures d'ici 2100. L'accord de Paris sur le climat et les rapports du GIEC pointent l'extrême urgence à diminuer nos émissions carbone. Chaque tonne de CO2 compte, autoriser l'extension des capacités d'un aéroport dont les aéronefs en sont émetteurs est-il légal ?	Suite			
Contribution	Contraire à la Charte de l'environnement 2004 /1	Art. 1er. - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Art. 2. - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement. Art. 5. - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.	Suite			
Contribution	Non compatibilité avec les objectifs de diminution des émissions carbone.	Les travaux Ceron et Dubois ont montré qu'en terme d'émissions de l'aviation, le progrès technique ne pouvait à lui seul permettre d'atteindre les objectifs et devait nécessairement être complété par un très fort changement modal et des évolutions des modes de tourisme (distance, durée des séjours...). Ce projet va à l'encontre du fait que nous ne pouvons donc plus nous permettre d'encourager le tourisme de masse en avion.	Suite			
Contribution	Projet climaticide	un projet d'agrandissement d'aéroport est-il une idée pertinente dans le contexte climatique actuel ? Non. Convaincue que l'énergie donnée à ce projet pourrait être mis ailleurs (et rendre la vie des habitants de meilleure qualité).				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Erreur d'objectifs	Comment être convaincu qu'un tel projet qui se traduira à terme par une augmentation du trafic aérien, est au service d'une amélioration pour la population, qu'elle soit de Beauvais ou non? Avec une mauvaise foi évidente, on peut envoyer de la poudre au yeux sur la création d'emplois, le confort des voyageurs, les retombées économiques, mais aucun de ces avantages de façade n'est à la hauteur des véritables enjeux de notre société. Nos élus font preuve d'une paresse et d'un opportunisme désolants en cédant aux sirènes du développement court-termiste. Les habitants sont plus clairvoyants, écoutez-les, vraiment: ils ne veulent pas de ces développements nocifs.				
Contribution	Changer son mode de vie au quotidien est tout autant préoccupant si l'environnement et la pollution nous tiennent réellement à coeur !	Oui, prendre l'avion pollue, mais ce n'est pas la seule source de pollution importante. Nos actions du quotidien, comme conduire une voiture thermique tous les jours, manger beaucoup de viande rouge, acheter sur internet, rester des heures sur Facebook ou TikTok, vivre dans une maison mal isolée chauffée au fioul, polluent au moins autant voire plus. C'est l'accumulation de tous nos gestes au quotidien qui pèse lourd, bien plus que quelques vols occasionnels. Changer son mode de vie au quotidien est tout autant préoccupant si l'environnement et la pollution nous tiennent réellement à coeur !				
Contribution	Je n'y vois que des avantages	Pas besoin de faire des kilomètres en voiture pour s'évader. Des voyages à petits prix vers de superbes destinations (parfois moins chers que de prendre l'autoroute pour se rendre à Paris ou en bord de mer). Des rénovations qui permettront de gagner en confort, en qualité et en efficacité. En bref, c'est un atout local : à la fois pratique pour ceux qui aiment la liberté et bénéfique pour l'économie. Avec les emplois qu'il crée, c'est toute la région qui en profite ! Et je pense que Beauvais en a bien besoin ...	Suite			
Contribution	Mon aéroport préféré	Pour un Isarien, c'est l'aéroport à deux pas de chez soi : pas besoin de passer par Paris. Tout est fluide, à taille humaine, sans le stress des grandes plateformes. Pratique, rapide, efficace !	Suite			
Contribution	NON a plus d avions	Revenons a un aéroport a petit échelle acceptable par tous. Nous ne supportons plus le bruit, la pollution. Trop de stress. Le réchauffement climatique est l affaire de tous, on doit commencer des maintenant en stoppant l augmentation des vols . Après il sera trop tard . C est le moins que nous puissions faire pour sauver nos enfants				
Contribution	stop à l'agrandissement de l'aéroport de Beauvais	Comment ne pouvez vous tenir compte des nuisances subies par les riverains. Nuisance sonores, les particules fines qui nuisent à la santé de tous, cette pollution est inadmissible à une époque où soit disant on veut protéger la planète. Malheureusement vous ne pensez qu'aux gains que vous allez générer, l'humain ne compte pas pour vous; Notre ville de Beauvais est détruite par vos soins, elle n'est plus connue que par ses vols pas chers et non plus pour sa cathédrale .				
Contribution	Intensification des vols	Je constate des changements de trajectoires des vols, alors que lorsque je suis venue habiter dans le secteur, les vols étaient moindres et ne survolaient pas mon village. A 5h30 du matin cela devient pénible.				
Contribution	Survol de zones hors couloirs aériens	Pas un jour ne se passe sans le survol à faible altitude de mon village (Warluis, au sud de Beauvais et « hors couloir ») par 1 ou 2 avions... bruit, pollution, risque accidentogène... qui mesure tout cela ? Il paraît que le survol « hors zone » est du ressort de la DGAC, pas de l'aéroport. Alors on fait quoi ? Et avec l'augmentation du trafic, on continue l'augmentation de ces « sorties de route » ? Notre planète et ses habitants sont-ils négligeables, face aux intérêts financiers de certains ?				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Oh les beaux jours !	Etendre le linge à sécher dehors... Sauf que : Quand les draps sont secs, ils sont parfois criblés de petites tâches noires suspectes. N'y mettez pas le nez dessus, ça sent le gas oil ! Autrement nommé « kérozène ». Il suffit de relaver ? et de les confier au sèche linge ? On va devoir s'équiper de cette machine énergivore ? Frais « annexes » que je vais, moi, devoir supporter pour le plaisir de milliers de touristes au long cours, en mal d'air pur... Mais pour mes fruits et légumes ? Que fais-je s'ils sont impropres à la consommation ? Je prends mon auto et je vais à la supérette faire le plein de denrées provenant d'Espagne, du Maroc, voire de Pologne, du Brésil ou d'Afrique du Sud. Cultivez BIO, mangez sainement ! Mais pas autour des aéroports !				
Contribution	Contribution citoyenne	Bonjour, Habitante du centre-ville de Beauvais, je tiens à partager mon mécontentement par rapport à ce projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais-Tille. Présente à la réunion de présentation du projet, je ne suis pas rassurée quant à l'avenir des beauvaisiens. Chaque matin, j'ai l'honneur d'être réveillée à 5h30 par un décollage d'avion et de m'endormir avec le bruit d'avion. Ce n'était pas le cas auparavant, nous sommes tributaires des nouvelles trajectoires... L'impact de l'agrandissement de l'aéroport serait irréversible. Nous ne pouvons à l'heure du réchauffement climatique, des incendies sans précédent accepter cela. L'heure n'est plus au profit sans conditions. Nous subissons en tant que riverains, notre santé est en jeu ! Je vous demande d'être démocratique et de respecter les volontés des locaux ! Vous avez entre les mains notre santé et celle de nos, vos enfants.				
Contribution	Notre maison brûle et à Beauvais, on jette de l'huile sur le feu !	J'ai 13 ans et c'est avec mon avenir que jouent les élus et Bellova. Je voudrais dire à Monsieur MARTIN, qu'à 13 ans on sait réfléchir par soi-même, et dire ce qu'on ressent ! Lors de la dernière réunion publique, vous avez été méprisant dans vos remarques à mon égard. Aucun respect ! Oui, je me bats aux côtés de mes parents avec fierté pour défendre la qualité de vie et la santé des gens. En pièce jointe, ma lettre comme contribution. Charles				
Contribution	On ne pourra pas dire qu'on ne savait pas...	«On ne pourra pas dire qu'on ne savait pas, et on le voit, l'inaction climatique est une arme de destruction massive. Et je pense que tous ceux aujourd'hui qui veulent mettre le pied sur le frein de l'écologie sont en train de nous envoyer, de nous faire accélérer dans le mur, ça c'est très clair». Agnès Pannier Runacher. Ministre de la transition écologique France Inter 19 juin 2025 Les élus condamnent notre santé, notre environnement et notre qualité de vie à perpétuité ! Honte à eux ! Tous à vos bulletins de vote en 2026 ! Nous ne lâcherons rien pour protéger notre santé.				
Contribution	Habitant du centre ville de Beauvais opposé au développement proposé de l'aéroport	Face au projet de développement aéroportuaire de Beauvais, je reste dans l'incompréhension la plus profonde face à ce projet quasi entériné par l'agglomération. Il me semble que le développement durable et la lutte contre le réchauffement climatique sont devenus totalement secondaires au profit d'une augmentation du trafic aérien et ainsi de toutes les nuisances que cela peut apporter. Et ce n'est pas les massifs de fleurs du centre ville qui me font penser le contraire. J'ai le sentiment que ce qui est fait d'un côté est défait de l'autre. Une politique plus audacieuse sur le transport ferroviaire n'aurait-il pas plus de sens ? Ne permettrait-il pas d'apporter une solution utile aux déplacements pendulaires ? Avec un rôle fort des institutions publiques ? A mon sens cela me semble plus utile d'aller en transport ferroviaire dans de bonnes conditions à Paris que d'ouvrir une ligne vers la Corse...				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Un développement durable et innovant au service du territoire	Le futur développement de l'aéroport Paris-Beauvais représente à n'en pas douter, une opportunité stratégique pour le territoire en s'inscrivant dans une logique de durabilité et d'innovation. En tant que plateforme de mobilité accessible et en croissance, l'aéroport deviendra encore plus un levier de dynamisme économique local, de création d'emplois, et de renforcement de l'attractivité touristique de la région. Les retombées économiques doivent s'accompagner d'une exemplarité environnementale, avec un dialogue continu avec les habitants mais aussi en phase avec les attentes des usagers de la plateforme.				
Contribution	LES ELUS MENTENT SANS AUCUN SCRUPULES !	En 2000, une élue défilait en tête de cortège de manifestation pour ne pas avoir le troisième aéroport parisien près de chez elle dans le compiégnois. Quelques années plus tard, elle décide de développer l'aéroport de Beauvais dans des proportions complètement disproportionnées par rapport au territoire du Beauvaisis. Elle a réussi son coup : Beauvais-Tillé est devenu le troisième aéroport parisien ! Elle s'en moque, elle n'habite pas ici et ne subit pas les nuisances. Aucune mention de ce projet dans sa dernière campagne électorale. Aucune information de cette extension sur le site de l'agglo . Les élus nous condamnent à des fins électoralistes et probablement avec avantages de la part des amis : Bouygues et autres consorts. Ces élus nous condamnent avant tout pour leurs propres intérêts ! En 2023, la présidente du smabt promettait juste des travaux de modernisation pour 300 000 euros et pas d'extension dans les médias...ça finit en un marché de 4 milliards. Voilà le résultat !				
Contribution	Quelques élus nous condamnent pour 30 ans sans nous consulter, sans vote	Mme la présidente du SMABT défilait dans les années 2000 en tête de cortège de manifestation pour ne pas avoir le troisième aéroport parisien près de chez elle dans le compiégnois. Quelques années plus tard, elle décide de développer l'aéroport de Beauvais dans des proportions complètement disproportionnées par rapport au territoire du Beauvaisis. Elle a réussi son coup : Beauvais-Tillé est en fait le troisième aéroport parisien ! Elle s'en moque, elle n'habite pas ici et ne subit pas les nuisances. Aucune mention de ce projet dans sa dernière campagne électorale. Actuellement pas un mot de cette extension que ce soit de son vassal le maire de Beauvais ou sur le site de l'agglo. Les élus nous condamnent à des fins électoralistes et probablement avec avantages de la part des amis : Bouygues et autres consorts. Ces élus sont abjects et nous condamnent avant tout pour leurs propres intérêts !	Suite			
Contribution	Plafonner le trafic : le seul compromis raisonnable	Le projet de « modernisation » masque une hausse du trafic aérien, en contradiction avec l'urgence climatique. À terme, l'aéroport de Beauvais-Tillé émettrait près d'1 million de tonnes de CO ₂ par an. Coté sanitaire, des mesures indépendantes relèvent des taux de particules fines jusqu'à 24 fois supérieurs aux seuils de l'OMS. Nuisances sonores, incivilités et stationnements sauvages détériorent la vie des habitants de Tillé et des communes voisines. Les coûts sanitaires et environnementaux dépassent largement les bénéfices. Les emplois sont un leurre. Ce projet est une folie. Les faits sont là, les lois existent : ceux qui décident et ceux qui émettent devront rendre des comptes. Le seul compromis raisonnable est de plafonner le trafic au niveau du PEB actuel, pour continuer à voler sans aggraver les impacts, en attendant une aviation réellement décarbonée... dans plusieurs décennies. L'aéroport poursuivra son activité, les voyageurs voleront, tout va bien se passer.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Glissement sémantique	Depuis des mois, la terminologie employée, par les élus, pour désigner ce projet d'augmentation du trafic est « Développement maîtrisé », « Développement raisonné », « Développement acceptable ». 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.				
Contribution	Augmentation de trafic maintenant, solution technologiques ... plus tard (peut être !)	Les élus du SMABT nous imposent une augmentation de trafic maintenant et nous promettent des solutions techniques plus tard. Ces solutions technologiques se résument à un catalogue : biocarburants, e-carburants, SAF (un acronyme en anglais est toujours le bienvenu), hydrogène, avions électriques Aucune de ces solutions technologique n'est actuellement applicable à grande échelle les plus réalistes (biocarburants) sont déjà mise en œuvre dans les carburants d'aviation mais en très faible quantités et ces proportions (moins de 1%) n'augmentent pas, malgré les annonces optimistes des lobbyistes de l'aérien. De toute façon il est ...(suite dans le fichier à part)				
Contribution	Une communication des élus fallacieuse, voire mensongère	Le projet de modernisation de l'aéroport « intègre pleinement les préoccupations environnementales ». Les élus nous serinent ce message depuis des mois : Mme Cayeux en avril 2024 sur France 3 « l'augmentation du trafic permettra de financer toute une Galaxie de conditions environnementales », un chat de M.Pia le 09 mars 2023, « L'aéroport de Beauvais devrait atteindre la neutralité carbone d'ici 2035 » ou la sortie de M.Doridam sur « un aéroport vert et exemplaire » dans Oise Hebdo en février 2023. Si on ne peut nier que le projet de Bellova intègre des préoccupations environnementales, les efforts de décarbonation se limitent au seul périmètre de l'aéroport sans tenir compte.... (suite en pièce jointe)	Suite			
Contribution	Modèle Économique	Le modèle économique de l'aéroport de Beauvais repose exclusivement sur la compagnie Ryanair qui assure actuellement aux alentours de 85% des vols. Ryanair est connue pour son agressivité : dumping social, dumping fiscal, chantage à l'emploi et pour les collectivités locales chantage au départ. Si Bellova ne parvient pas à assurer les exigences de cette compagnie, elle peut décider d'arrêter les rotations sur Beauvais (elle en a les moyens) et l'aéroport deviendra une coquille vide. Quid des emplois ? Quid du marché à 4 milliards d'euros promis à Egis/Bouygues ? Quid du site, de ses parkings, de ses terminaux, de ses piste ...? Qui paiera les pots cassés ?	Suite			
Contribution	Le site internet du SMABT toujours «en panne»	Personne n'en saura plus sur les complices de cette collusion: le site internet du SMABT est opportunément «en panne».				
Contribution	Où sont les touristes ?	Je possède un airbnb sur Beauvais et je n'ai pratiquement jamais de touristes de l'aéroport alors que la mairie nous avez dit le contraire. J'ai fait une formation chez Oise tourisme est on m'a bien confirmé que les voyageurs de l'aéroport ne descendent presque jamais en ville Alors pourquoi agrandir l'aéroport ? Développons le tourisme locale en priorité . Merci				
Contribution	Elle est belle l'heure de la sobriété énergétique	Stop à l'agrandissement de l'aéroport ! À l'heure de la « sobriété énergétique » cet agrandissement d'aéroport est totalement ahurissant. Pollution de l'air, nuisances sonores ... c'est une catastrophe !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	L'aéroport met en péril mon activité.	Je travaille dans le tourisme, je possède un gîte et 3 chambres d'hôtes .Mes clients se plaignent de plus en plus du bruits des avions alors qu'il y'a 4 ans j'avais aucun avions. En 6 ans d'activité, l'aéroport ne m'a rapporté aucun client. Si l'aéroport augmente son trafic mon entreprise risque d'être liquidé.				
Contribution	Le problème, ce sont les avions, pas l'aéroport!	C'est bien de moderniser ,d'embellir, de « verdir » l'aéroport, mais sans augmenter SVP le trafic aérien qui est déjà à un très bon niveau ! Les pollutions (sonore, CO ² , particules fines, gaz à effet de serre, stress, dérèglement et réchauffement climatique, ...) sont causées par les avions qui décollent!				
Contribution	NON à plus de nuisances	J'habite Fouquénies; nous subissons certains jours déjà trop de nuisances, de pollution, de stress causés par les avions; il ne faut pas augmenter le trafic! Avoir le 10 ^{ème} aéroport Français sur Beauvais, c'est déjà bien pour l'emploi et l'activité économique locale; il ne faut pas déséquilibrer ce rapport avantages/inconvénients !	Suite			
Contribution	Perte de valeur de nos maisons!	Bellova a les moyens de financer des projets pour les communes polluées par l'aéroport; y aura-t-il un financement aussi pour compenser la perte de valeur immobilière des maisons de ceux qui voudront vendre pour quitter cette agglomération polluée ...? c'est la double peine pour nous les habitants (les nuisances et la perte financière)	Suite			
Contribution	Principe de précaution	Pour protéger la planète et lutter contre le dérèglement climatique, il ne faut pas augmenter le trafic aérien. Les vols low cost de Beauvais favorisant un « tourisme de masse évitable » , c'est l'opposé du principe de précaution de notre ancien président Jacques Chirac !	Suite			
Contribution	Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent ...	J'ai vécu/subi l'augmentation du trafic en 2011 de 20000 à 32000 mouvements par an avec son fameux PEB « plan d'exposition au bruit », cela devait être le plafond maxi pour toujours....nous voyons le résultat aujourd'hui! Il ne faut malheureusement pas croire le SMABT et Bellova! Il y aura toujours de plus en plus de trafic aérien sur Beauvais (le futur taxiway permettra de multiplier encore par 3 ou 4 le nombre de décollages!)	Suite			
Contribution	La grenouille qui veut se faire plus grosse que le bœuf	Beauvais: 108 ^{ème} ville de France / son aéroport collé à la ville: 9 ^{ème} aéroport de France: chercher l'erreur !	Suite			
Contribution	INACCEPTABLE !	Plus d'avions, plus de véhicules = égal plus de pollution atmosphérique et sonore par conséquent plus de malades. Ne sacrifiez pas LAVERSINES. Pensez à nos enfants et petits enfants. Ne faites pas aux autres ce que vous ne voulez pas qu'on vous fasse Nous ne voulons pas devenir le Goussainville isarien.				
Contribution	couvre-feu; je souhaite une réponse de la DGAC	un couvre-feu de minuit à 5h du matin n'est pas suffisant pour permettre à la population d'avoir un temps de sommeil normal. l'augmentation du nombre de mouvement d'avion allant encore accentuer le problème, que faut-il faire pour que la DGAC modifie le couvre-feu en l'étendant de 22h à 8h. cette demande peut-elle être intégrée dans le projet d'extension de l'aéroport				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution		il est nécessaire de moderniser les infrastructures de l'aéroport, mais cela est possible sans augmenter les nuisances. Il suffit d'augmenter les taxes aéroportuaires pour financer cet investissement et donc sans augmenter le trafic. au moyen-âge, Beauvais était connu comme une ville sale et médisante; dans les années 1960 à 2000 comme une ville puante (Spontex); maintenant Beauvais est connue comme une ville bruyante et polluée à cause des avions. Un grand merci à nos élus pour lesquels «le respect de notre cadre de vie» n'est pas la priorité.				
Contribution	Couvre feu	Pour que les habitants puissent avoir une durée de sommeil, leur permettant de se reposer et rester en bonne santé, un couvre-feu de 8h (de 23h à 7h) serait un minimum. Mais la santé des Beauvaisiens est-elle importante pour vous?	Suite			
Contribution	Solidarité avec ceux qui luttent contre l'augmentation du trafic, qu'ils soient proches ou éloignés de l'aéroport	Impossible d'accepter que le trafic soit encore augmenté à l'heure où il n'est plus à démontrer les effets catastrophiques de rejets du CO2 dans l'atmosphère !!!				
Contribution	NON A CETTE EXTENSION ET AUGMENTATION DU TRAFIC	Les habitants autour de l'aéroport n'en peuvent plus. Décollages tôt le matin, atterrissages en pleine nuit, impossible de dormir, de vivre normalement. L'extension va intensifier ces nuisances : plus de vols, plus de bruit, plus de pollution. Ce ne sont pas de simples désagréments, ce sont des atteintes à la santé publique : troubles du sommeil, maladies respiratoires, stress chronique. Les habitants n'ont pas à payer le prix fort pour le confort de quelques touristes aériens. L'aéroport est assez grand : stop à l'expansion.				
Contribution	Assez d'avions	De plus en plus d'avions passent au dessus de la forêt côté 3 Rue des Tuileries st germain la poterie il y a deux où trois ans, un seul passait vers 11 h le dimanche. Actuellement c'est plusieurs par jour, avec des intervalles réduits. Sans parler des traces noires de pollution dans les bois et sur les cultures des exploitants qui cultivent du bio !!!				
Contribution	NON A L'EXTENSION DE L'AEROPORT	Non non non ! à l'agrandissement de l'aéroport. Déjà beaucoup de pollutions sonores et chimiques, un couvre feu trop court et souvent non respecté , une circulation et un stationnement inadaptés des véhicules taxi, vtc et autres dans le village. Difficile d'avoir des chiffres fiables des études faites et à venir. Des réunions publiques pas du tout convaincantes avec des présentations parfois contradictoires et le néant après 2030. Dommage que les élus qui ont voté pour cet agrandissement n'étaient pas présents à ces réunions. L'ARS qui n'arrive pas à donner un avis tranché et reste dans le vague. Bref Bellova n'engage pas autant de centaines de millions pour un projet qui ne verra pas le jour, les enjeux financiers sont trop importants.... un pseudo 49.3 faisant référence à un article de la constitution française. L'aéroport de Beauvais est un atout pour notre région et ses habitants mais qu'il reste à taille humaine pour la santé et la qualité de vie de chacun. Habitant de Tillé				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	«NON A L'ACCROISSEMENT DU NOMBRE DE MOUVEMENTS OU EST LA CROISSANCE MAITRISEE : x6.5 en 15 ans et on nous parle de doubler le nombre de mouvements!!!»	Habitante de Tillé, nous avons vu s'agrandir l'aéroport de façon exponentielle. Il y a environ 15 ans, au sein du conseil municipal, nous avons voté pour un plafonnement du nombre de passagers à 1 million! Une croissance raisonnée??? De qui se moque-t-on? 6.5 millions en 2024 et on nous annonce un doublement des mouvements!!! A la dernière réunion, il nous est annoncé que l'aéroport pollue autant qu'une ville de 40000 habitants!!! Normal d'ajouter encore de la pollution??? Qu'en est-il des nuisances acoustiques? Impossible l'été d'oublier les avions qui décollent et atterrissent lorsqu'on voudrait profiter de l'extérieur! Couvre-feu réduit 0h-5h: à quel moment pouvons-nous dormir 7 à 8h comme recommandé par l'OMS. Votre projet est un non-sens financier, écologique, économique Je refuse l'accroissement de l'aéroport pour ma santé et celle des générations futures				
Contribution	Non à l'augmentation des vols à l'aéroport de Beauvais pour le bien-être des riverains.	Arrêtons de vouloir toujours plus Je ne veux pas vivre dans un environnement avec plus de nuisance sonore et pollution de l'air.				
Contribution	L'absence coupable des élus	Aucun maire ne s'est exprimé publiquement, encore moins pour défendre ses administrés. Pourtant, la loi impose aux maires de protéger la santé, la salubrité et la sécurité de leur population. Ils disposent de pouvoirs propres et peuvent voir leur responsabilité civile ou pénale engagée en cas de carence. Leur silence face à l'extension de l'aéroport – un projet à forts impacts sanitaires et environnementaux – constitue un manquement grave à leurs obligations. Ce n'est pas seulement une faute politique : c'est potentiellement une faute juridique. Ce double jeu n'est plus acceptable. Les élus devront répondre de leur inaction devant la population qu'ils prétendent représenter. On ne construit pas l'avenir sur l'opacité, le mépris démocratique et la lâcheté.				
Contribution	L'aéroport est suffisamment grand votre axe de communication est plutôt mauvais	Il est évident que ce projet répond aux besoins financiers de beaucoup mais le monde dans son changement doit tendre vers le raisonnable et non la productivité. Pour parler d'empreinte carbone et de sobriété et pour votre communication vous avez bien raison mais face à l'accélération des problématiques écologiques, nous savons que vos mots n'ont pas vraiment le sens que vous leur donnez. Vous les manipulez pour manipuler ceux qui s'intéresseraient réellement au sujet. Le trafic est suffisant et être sobre et limiter l'empreinte carbone, c'est accepter de ne pas augmenter le flux aérien et ne pas faire de colossaux travaux pour cela. Vous pourriez faire un énorme marketing en communiquant sur une volonté forte de ne pas augmenter l'aéroport de Beauvais dans un souci d'écologie, ça serait un moindre mal.				
Contribution	C'est si triste	Mes grands parents habitent respectivement à Campdeville du côté de ma mère, et à Beauvais du côté de mon père. Les deux se plaignent de l'aéroport de Beauvais et n'y trouvent pas leur compte. Du côté de Campdeville, les fruits et légumes que ma grand-mère et mon grand-père font pousser depuis qu'ils y habitent deviennent impropres à la consommation car pollués par le kérosène. Eux qui ne vont que très peu au supermarché car quasiment autonomes doivent maintenant acheter des légumes du Maroc! On va à contresens des rapports du GIEC et autres, c'est dingue.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Mieux vivre à Tillé 2ème partie	pourquoi les gestionnaires qui prônaient un développement maîtrisé du trafic à 2millions De passagers n'ont jamais envisagé la construction d'un mur anti bruit en prolongement de La rue de l'île de France, pourquoi ne pas avoir réalisé un accès moins dangereux pour Accéder à l'aéroport (le stop est grillé régulièrement) Peut-être qu'ils n'habitent pas les alentours De l'aéroport. Lors de la présentation du projet monsieur le directeur de la société a parlé du bien-être des Passagers! Et nous riverains? Pas le droit d'être en bonne santé, d'avoir une vie sereine dans Village? Alors réagissons les gestes pour sauver la planète concernant tout le monde même face À l'argent. Pensons aux générations futures A CHACUN SA CONSCIENCE. Merci d'avoir pris le temps de me lire				
Contribution	Mieux vivre à Tillé 1ere partie	Tous les jours les médias nous rappellent l'urgence climatique et tout le monde doit faire Des efforts pour réduire l'empreinte carbone : le diesel, le tri, le chauffage etc.. par contre La pollution des avions on en parle peu. Hier encore sur 2 chaînes tv on nous précisait que la Pollution de l'air était responsable de 40000 décès par an. J'habite rue de l'île de France à Tillé et je pense être bien placé pour faire le constat de la situation actuelle concernant L'aéroport. Le trafic aérien est déjà insupportable pour les riverains outre le bruit, les Problèmes pulmonaires, le va et vient des voitures qui se garent n'importe où, les détritux Jetés sur la voie publique par les voyageurs, la valse permanente des valises à roulettes Et même certains qui font leurs besoins dans les buissons, agressions verbales si l'on fait une remarque. Vous comprendrez que cela devient invivable.				
Contribution	CONTRE ce PROJET, CONTRE cette démesure, POUR la santé	Le Beauvaisis, le Clermontois, le pays de Thelle sont devenus bruyants et pollués. Des motions de plafonnement du trafic ont été prises par plusieurs dizaines de communes mais totalement ignorées par le SMABT et la Préfecture. STOP au trafic aérien qui ne cesse de croître et qui ne profite qu'à l'exploitant et Ryan air. STOP au BRUIT ! STOP à la POLLUTION de l'air ! PROTEGEONS notre SANTE et note AVENIR ! tous les scientifiques et experts sont d'accords pour dire qu'il faut plafonner le trafic aérien et à Beauvais : on fait l'inverse et on nous envoie dans le mur ! vivement les élections !				
Contribution	Stop à l'augmentation du nombres de passagers et de vols à l'aéroport de Beauvais	Habitants AGNETZ (60) depuis plus de 30 ans pour mon épouse et 19 pour ma part, nous souffrons suffisamment des effets de l'existence de cet aéroport. A l'acquisition, mon épouse n'imaginait pas pouvoir être autant déranger par l'aéroport. Pourquoi les habitants ne sont ils pas écoutés ? Pourquoi développer un moyen de transport d'un autre temps, bruyant et polluant ? Non au développement, non à l'augmentation du nombre de vols. Plus de bruit, plus de pollution. Épargnez nous !				
Contribution	BELLOVA = ELUS = MENSONGES (partie 3)	L'autorité Environnementale a obligé Bellova à établir différents scénarios de prévisions. Ces différents scénarios montrent que si le projet d'extension ne se fait pas : le trafic restera à 40000 mouvements. OR les élus dont le maire de Beauvais en tête, a répété à maintes reprises que si l'extension n'avait pas lieu l'aéroport fermerait... Et là Bellova lui-même dans la présentation de ces différents scénarios prouve que c'est FAUX !!!! donc MENSONGES encore et encore !!!	Suite			
Contribution	BELLOVA = ELUS = MENSONGES (partie 2)	Voyez en fichier joint l'avis de l'Autorité environnementale. Quand la dame de Bellova dit qu'elle a écouté les riverains : FAUX !!! Elle intègre car elle le doit ce que demande l'Autorité environnementale ! mais comme ça devant les garants et la population, on fait croire qu'on consulte...Quelle fumisterie !	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	BELLOVA = ELUS = MENSONGES !!!	Lors des 2 dernières réunions publiques auxquelles nous avons assisté, Bellova affirme intégrer les remarques des riverains dans son projet de modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais. C'est FAUX. En réalité, les ajustements récents du projet ne font que reprendre les recommandations de l'Autorité Environnementale émises dans son avis du 15 mai 2025. Aucune des préoccupations concrètes exprimées par les habitants – nuisances sonores, pollution, qualité de vie – n'a été réellement prise en compte. Bellova s'emploie à créer l'illusion d'un dialogue citoyen, mais il ne s'agit que d'une opération de communication visant à masquer l'absence d'écoute réelle. Cette manipulation de l'information, qui frôle le mensonge, est inacceptable dans un processus censé être transparent et participatif. BELLOVA = ELUS = MENSONGES !!!				
Contribution	Il est temps de repenser nos priorités pour un avenir durable !	L'extension de l'aéroport représente une grave menace pour notre environnement. En augmentant le trafic aérien, elle entraînera une hausse significative des émissions de gaz à effet de serre, alors même que l'urgence climatique exige des réductions drastiques. Le transport aérien est déjà l'un des modes de déplacement les plus polluants : agrandir l'aéroport, c'est encourager encore plus de vols, plus de bruit, plus de CO ₂ , et donc plus de pollution de l'air. Ce projet va à l'encontre des engagements pour un avenir durable et met en péril la santé des habitants et des écosystèmes. Il est temps de repenser nos priorités : réduire notre empreinte carbone, pas l'agrandir.				
Contribution	NON à l'extension, NON à plus de nuisances !	Habitante de Bonlier depuis 45 ans, petite campagne paisible où il faisait bon vivre. Aujourd'hui c'est devenu un enfer au quotidien, nous subissons les nuisances des décollages, atterrissages et survols des avions. Plus besoin de réveil : à 6h03 premier avion au dessus de la tête qui vous sort du sommeil tous les jours et si vous ne voulez pas vous lever deuxième avion à 6h13 ! Avec l'extension de l'aéroport ce sera 2 fois plus de trafic... que sera notre vie au quotidien demain ? Encore plus de nuisances et plus de possibilité de sortir dans le jardin sans SUBIR ! Condamné à rester à l'intérieur de son domicile avec une isolation phonique. Vous mettez en avant dans ce projet le confort des voyageurs ET LES RIVERAINS QU'EN EST IL ???	Suite			
Contribution	developpement de l'aeroport	l'aeroport doit se developper				
Contribution	Un riverain excédé	Je m'oppose à l'extension ou au maintien de l'activité actuelle de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Les nuisances sonores dégradent fortement la qualité de vie des riverains et nuisent à la santé (troubles du sommeil, stress, maladies cardiovasculaires). La pollution olfactive et atmosphérique (kérosène, particules fines) aggrave les risques pour la santé, en particulier chez les plus vulnérables. Ce projet va à l'encontre des engagements climatiques de la France : développer le trafic aérien low-cost, fortement émetteur de CO ₂ , est irresponsable en pleine crise écologique. Il est urgent de privilégier des modes de transport durables et de protéger la population locale.				
Contribution	Contre l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé	Le transport aérien doit être réduit au maximum et non pas augmenter, pour la santé des riverains mais aussi pour limiter au maximum la pollution qu'il génère. La décarbonation du transport aérien est un leurre.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Des Trumpistes à la française !	L'aéroport de Beauvais est un non-sens écologique, économique et social. Alors que le réchauffement climatique s'accélère, les élus locaux s'entêtent à défendre une infrastructure qui génère un trafic aérien low-cost polluant, bruyant et destructeur pour l'environnement. C'est un peu comme les Trumpistes qui nient l'évidence scientifique : ici, on refuse de voir l'impact réel de la pollution sur la santé des habitants, sur la biodiversité, sur l'air que respirent les Beauvaisiens. Les élus se comportent comme des Trumpistes à la française : ils ferment les yeux, minimisent les faits, invoquent le développement économique tout en sacrifiant le bien commun. Au lieu d'agir pour un avenir durable, ils défendent un modèle du passé, court-termiste, à contre-courant des urgences climatiques.				
Contribution	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.				
Contribution	DESACCORD	Riverain de Saint Germain La Poterie, je suis particulièrement inquiet des nuisances sonores et des conséquences écologiques. En désaccord complet avec cette proposition.				
Contribution	Que fait le maire du mont pour nous protéger ??	Monsieur le Maire, rassurez-nous : tout va bien, n'est-ce pas ? Les chiffres de la pollution sont alarmants, tous les seuils sont dépassés, mais vous, vous restez imperturbable. C'est sûrement ça, le calme des grands responsables. Pendant que les Montois et les Montoises respirent un air toujours plus pollué, vous semblez estimer qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter. Et maintenant, on nous parle d'augmenter encore le trafic aérien. Génial ! Plus d'avions, plus de bruit, plus de particules... mais toujours pas plus d'action de votre part. Faut-il attendre que l'air devienne irrespirable en continu pour que vous bougiez enfin ? Ou bien est-ce que protéger les habitants n'est plus dans vos attributions ?				
Contribution	stop aux nuisances sonores dues aux avions	habitant le mont saint adrien le ballet des passages d'avions commencent dès 6 heures 15. ça devient impossible de dormir. de plus, les habitations vont perdre de leur valeur. personnellement rien à faire que l'aéroport se développe, POLLUTION, NUISANCES POUR LES HABITANTS AUTOUR DE BEAUVAIS, BOUCHONS PRES DE L'AEROPORT.... bref que du négatif.				
Contribution	Un bilan de concertation... qui résulte en fait des exigences de l'autorité environnementale !	Les parkings additionnels à côté de la tour de contrôle, présentés comme un résultat de la concertation, étaient déjà prévus au projet présenté à l'autorité environnementale en avril (voir plan page 8 du doc. joint) donc avant la concertation. Les études complémentaires incluses dans l'étude d'impact, présentées comme résultant de la concertation, sont celles exigées par l'autorité environnementale dans son avis de cadrage du 15 mai dernier. L'inclusion des avions dans l'étude d'impact est exigée par l'autorité environnementale, ce n'est pas le résultat de la concertation. Quelles sont donc les vraies avancées de la concertation ? Que reste-t-il que Bellova ait retenu de la concertation ? Je ne vois rien. Tout ça pour ça. Bellova a-t-elle seulement entendu les riverains et quels résultats tire-t-elle de cette concertation ?				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Aéroport de la surconsommation	Bellova clame que leur aéroport est celui du pouvoir d'achat. C'est faux car après le voyage en avion il reste des frais de séjours insupportables pour les plus démunis. Beauvais-Tillé est en revanche l'aéroport de la surconsommation. Le Shein ou Temu de l'aviation. Tout ce qui est mauvais pour notre planète. Ce que vous ne dites pas c'est le nombre de voyages réalisés par les mêmes personnes. Sur les 6 millions de passagers, combien de personnes différentes ? Comme un passager est compté deux fois, au départ comme à l'arrivée, ce sont 3 millions de voyageurs ... mais combien de personnes différentes ? Il serait utile de connaître combien de personnes multiplient les voyages et le nombre de voyages réalisés par ces personnes.	Suite			
Contribution	Emplois contre santé ?	Le 18 juin, les salariés de Bellova défendaient leurs emplois, légitimes et durables, même en cas de plafonnement de l'activité aéroportuaire. Les riverains, eux, ne s'opposent pas à l'aéroport, mais à son extension, synonyme de risques accrus pour leur santé. On le dit souvent : « l'essentiel, c'est la santé ». C'est justement ce que les habitants défendent. Car le bruit des avions et la pollution de l'air liée au trafic aérien ont des conséquences graves : hausse marquée des maladies cardiovasculaires (+30 %), affections respiratoires, troubles dépressifs, diabète, obésité... La santé publique est déjà fragilisée. Face à cela, l'éventuelle création d'emplois éloignés du territoire ne peut l'emporter. Le vrai enjeu est clair : préserver la qualité de vie, et la santé des populations riveraines. Parce qu'au fond, oui, la santé reste ce qu'il y a de plus précieux	Suite			
Contribution	Il faut restreindre aujourd'hui le développement aérien pour pouvoir continuer à voler demain	Salon du Bourget 2025 https://aerodemain.org/2025/06/03/salon-du-bourget-2025/ un article de professionnels de l'aviation qui demandent plus de réglementation pour satisfaire l'urgence climatique... pour pouvoir encore voler demain il faut se restreindre aujourd'hui. C'est à chaque aéroport que les efforts doivent être faits, y compris à Beauvais-Tillé.	Suite			
Contribution	L'eau potable a-t-elle été analysée pour les PFAS	Une pollution majeure de l'eau potable a été mise à jour à proximité de l'Euro-Airport Bâle-Mulhouse: des concentrations de PFAS jusqu'à quatre fois supérieures aux limites réglementaires, rendant l'eau impropre à la consommation. Cette contamination, liée à l'utilisation passée de mousses anti-incendie lors d'exercices, était connue et suivie depuis plusieurs années par l'ARS et Veolia. Des analyses ont confirmé la présence de ces substances dans les organismes. En réponse, certaines sources d'eau ont été fermées, des restrictions de consommation ont été mises en place, dans 11 communes du Haut-Rhin. Dans ce contexte, nous sollicitons la communication des études réalisées sur ce sujet à proximité de l'aéroport de Beauvais-Tillé, ainsi que leurs résultats. Nous souhaitons également être assurés que l'eau consommée par les habitants du Beauvaisis, et potentiellement au-delà en raison de la circulation des eaux souterraines, ne présente aucun danger pour leur santé.	Suite			
Contribution	Surveillance de l'utilisation des inverseurs de poussée à l'aéroport de Beauvais-Tillé	L'un des leviers que vous identifiez pour atténuer le bruit est la restriction de l'utilisation des inverseurs de poussée à l'atterrissage. Cette mesure est mentionnée dans les documents de présentation de Bellova et figure dans l'AIP de l'aéroport. Cependant, des observations sur le terrain indiquent que cette restriction n'est pas respectée. Les aéronefs activent les inverseurs de poussée quasiment systématiquement immédiatement après le toucher des roues, comme en témoigne la vidéo suivante : https://youtu.be/OUHEvNul0aE . Sur cette séquence, on observe clairement l'ouverture du carénage moteur dès le contact avec la piste, pour une durée variable selon les appareils. À Tillé, la proximité immédiate des habitations avec la piste accentue la perception de ces nuisances sonores. Dans ce contexte, soit l'usage des inverseurs de poussée est nécessaire et vous ne pouvez mentionner ce point comme une mesure de réduction du bruit soit vous la faites appliquer.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Cahier d'acteur	HALTE AU TARMAC					
Cahier d'acteur	HALTE AU TARMAC		Suite			
Contribution	Quid des impacts économiques négatifs de l'aéroport	Les études d'impact économique des aéroports prennent souvent en compte uniquement les effets positifs, mais négligent plusieurs aspects négatifs. Par exemple, une grande part des voyageurs (environ 45 %) sont des Français qui partent à l'étranger. Ces départs entraînent une perte économique pour la France, car les dépenses touristiques profitent alors à d'autres pays. Si ces touristes restaient, leur argent stimulerait l'économie nationale, comme cela a été observé en 2021, où l'absence de vols internationaux a favorisé le tourisme intérieur, particulièrement dans les zones côtières et montagnardes. Par ailleurs, les externalités négatives, rarement prises en compte, sont nombreuses : nuisances sonores, baisse de la valeur immobilière, effets sanitaires, appauvrissement des zones exposées, et conséquences du changement climatique (inondations, sécheresses). Ces coûts sociaux et environnementaux devraient être intégrés dans les évaluations pour refléter un véritable bilan économique.	Suite			
Contribution	Participation des associations à la concertation	Cette concertation, elle intervient tardivement à nos yeux. Nous avons demandé en vain qu'un tel échange ait lieu avant le choix du nouvel exploitant, afin que le contrat puisse refléter plus fidèlement les attentes de la population en matière d'environnement, de qualité de vie et de maîtrise du trafic aérien. Nous saluons le fait que, pour la première fois, les associations sont invitées à vous rencontrer en dehors du cadre formel de la préfecture. Nous espérons toutefois que cette participation ne se limitera pas à poser quelques questions dans la salle, mais qu'elle inclura notre participation aux réunions publiques et ateliers, où nous pourrions exprimer nos positions et propositions avec des supports visuels, comme c'est prévu pour d'autres intervenants, avec un temps d'intervention équivalent à celui des participants choisis par Bellova. Je vous demande donc de bien vouloir nous contacter pour mettre au point les modalités de nos interventions dans vos prochaines réunions.	Suite			
Contribution	Emplois créés à l'occasion des travaux de construction	Lors de votre présentation du projet, vous avez annoncé que 100 emplois seraient créés pour les travaux de construction. Ma question porte donc sur le nombre de personnes qui travailleront sur le chantier. Combien de personnes seront employées sur le chantier ? Combien de ces personnes ne sont pas déjà employées par les sociétés de travaux qui seront attributaire des marchés de travaux ? Si un grand nombre de personnes ne sont pas déjà employées, une centaine donc, d'après votre présentation, quel type de contrat auront-elles ? S'agira-t-il d'interim, de CDD ou de CDI ? Quelle sera la durée moyenne des contrats de travail nouveaux ?	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Capacité technique de l'aéroport	Nous constatons par ailleurs que les travaux envisagés représentent un investissement de 180 millions d'euros, et que ni les documents présentés ni vos déclarations publiques ne suggèrent une limitation de l'activité à 45.000 mouvements. Au contraire, ce chiffre semble plutôt constituer un plancher, correspondant à votre seuil de rentabilité. Une fois ce niveau de 45.000 mouvements atteint — ce qui pourrait intervenir dans 5 à 7 ans — envisagez vous de plafonner l'activité, si oui, pour combien de temps ? ou prévoyez vous plutôt de poursuivre son augmentation, comme le prévoyait votre offre initiale retenue en avril 2024, où le chiffre de 53.000 mouvements annuels était avancé ? Quelle sera la capacité maximum technique de l'aéroport à la suite de la tranche de travaux envisagée tant en nombre de mouvements qu'en nombre de passagers, en dehors de toute contrainte pouvant résulter du contrat d'exploitation ?	Suite			
Contribution	Plafonnement de l'aéroport	Madame Cayeux a affirmé que le contrat d'exploitation signé avec le SMABT prévoit un plafond de 45.000 mouvements d'avions d'ici 2035. Cette affirmation a été reprise par plusieurs élus. Cependant, après avoir lu attentivement le contrat d'exploitation, nous n'avons trouvé aucune trace explicite d'un tel plafonnement. Est-ce une clause inscrite dans des annexes au contrat dont la communication nous a été refusée?	Suite			
Contribution	Non aux avions oui aux trains et aux emplois qualifiés	Nous n'avons pas besoin d'un aéroport qui ne profite pas au territoire, qui ne lui apporte que très peu au plan économique, mais beaucoup en terme de pollutions diverses. Nous avons besoin d'emplois qualifiés et nous avons plein d'atouts pour cela. Tournons nous vers l'avenir des trains rapides et efficaces des emplois dans la santé et la préservation de notre espace.				
Contribution	Remarques	Ce projet d'agrandissement de l'aéroport ne va pas dans le sens de l'histoire ! 1. Pollution amplifiée. Les gaz émis par les avions sont néfastes pour la biodiversité et contribuent au réchauffement climatique, dont la rapidité d'aggravation dépasse les prévisions des scientifiques ! 2. Le bruit est une nuisance qui a des effets sur la santé. Lorsque je randonne sous les trajectoires, je me demande comment y vivent les gens six mois de l'année... 3. On nous parle d'emploi. Hormis quelques postes de techniciens comme les contrôleurs, ce sont des emplois au rabais, des contrats courts et des temps partiels. 4. Ces vols à bas coût ne profitent pas aux gens modestes, ils permettent à une classe moyenne de multiplier des vols inconsidérés. 5. Certains prétendent devoir prendre l'avion pour le travail. A l'époque de la visioconférence et du télétravail, c'est ridicule. « La maison brûle et nous regardons ailleurs »				
Contribution	L'aéroport Paris-Beauvais est un moteur essentiel pour le développement de notre territoire.	Il génère une activité économique précieuse, soutient des centaines d'emplois directs et indirects, et contribue à la vitalité de nombreux secteurs : transport, hôtellerie, restauration, commerce... Son développement représente une véritable opportunité pour renforcer l'emploi local et offrir de nouvelles perspectives aux jeunes et aux actifs du bassin beauvaisien. Préserver et moderniser cette infrastructure, c'est investir dans l'avenir de notre région !				
Contribution	L'aéroport Paris-Beauvais rend le voyage accessible à tous, quels que soient les moyens ou l'origine sociale.	Grâce à des tarifs abordables et une offre variée de destinations, il permet à un large public de découvrir d'autres cultures, de s'ouvrir au monde et de vivre des expériences enrichissantes. Voyager n'est pas un luxe : c'est une chance de grandir, de comprendre l'autre et de mieux appréhender la diversité qui nous entoure. En cela, notre aéroport joue un rôle fondamental, bien au-delà du transport !	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Il est légitime que la voix des riverains soit entendue mais le manque de respect de certaines personnes du public des réunions publiques et des ateliers est déplorable ...	Leurs préoccupations sont légitimes et doivent nourrir la réflexion collective. En revanche, la tournure que prennent certaines réunions publiques est regrettable. Les invectives et le manque de respect exprimés par certains participants desservent le dialogue et nuisent à l'image de l'ensemble des riverains. Une concertation utile et constructive ne peut se faire que dans un climat d'écoute, de respect mutuel et d'échange apaisé. C'est dans cet esprit que des solutions équilibrées pourront émerger.	Suite			
Contribution	Développer l'aéroport Paris-Beauvais, c'est préparer l'avenir de manière responsable.	L'enjeu n'est pas seulement de croître, mais de le faire avec intelligence : en conciliant performance, qualité de service et respect du territoire. Cette concertation est l'occasion de bâtir un projet équilibré, qui soutient l'emploi, améliore l'expérience des usagers et intègre pleinement les préoccupations environnementales. Un aéroport moderne et bien pensé est un atout pour tous !	Suite			
Contribution	L'aéroport Paris-Beauvais est un acteur essentiel du dynamisme économique local.	L'Aéroport Paris-Beauvais génère de nombreux emplois directs et indirects, soutient l'activité de nombreuses entreprises régionales et favorise l'attractivité touristique du territoire. Son développement maîtrisé est une opportunité pour renforcer l'emploi local, stimuler les échanges et maintenir la vitalité économique de notre région.	Suite			
Contribution	La modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais est une étape indispensable.	Cette modernisation permettra d'améliorer significativement le confort des passagers, avec des infrastructures plus adaptées, plus fluides et plus accueillantes. C'est aussi une avancée nécessaire pour offrir aux personnels sur place un environnement de travail plus fonctionnel et mieux adapté aux exigences actuelles. Cette évolution est un gage de qualité pour tous ! Il est donc impératif que ces travaux se fassent !	Suite			
Contribution	S'agrandir jusqu'à quand ? pourquoi ? EGOISME SIDERANT	Ce projet d'extension est inacceptable. Avec déjà 6,5 millions de passagers, 40 000 mouvements annuels et plus de 85 destinations, faut-il vraiment en faire plus ? Pour quoi faire ? Toujours plus de vols...(mais il y en a déjà assez !)...toujours plus de nuisances, de pollution ? Jusqu'à quand cette fuite en avant ? Dans 10 ans, faudra-t-il encore agrandir ? Ce modèle sans limite est absurde. Il détruit la santé des riverains, contribue au dérèglement climatique, et sert des intérêts à court terme, guidés par le divertissement de quelques-uns. L'aéroport est déjà surdimensionné. Ceux qui réclament encore plus font preuve d'un égoïsme sidérant, incapables de voir les conséquences humaines et environnementales. Le transport aérien doit décroître, pas s'étendre. Il est temps de penser sobriété, justice climatique et respect des vies humaines. Arrêtez ce projet !!!				
Contribution	Fleuron du Beauvaisis	Pour une fois que nous avons une fierté locale, un fleuron dans le beauvaisis, un source de rayonnement de notre région à l'international et la chance de l'emploi. Nous devons donc collectivement défendre cette chance fabuleuse pour le territoire !				
Contribution	Non à un trafic plus dense à Beauvais Tillé	Oui, avec un bon double vitrage, le bruit des transports du ciel ne sont pas trop nocifs, mais, Prendre son petit déjeuner, son goûter, au son enchanteur des avions qui passent très près de nos têtes est déjà difficile à supporter, plus serait une inutile gourmandise!!! Améliorer le transport ferroviaire de façon significative, au moins sur le territoire français, serait déjà une alternative intéressante.				
Contribution	Avis sur le développement de l'aéroport de Paris Beauvais	Bonjour, Entant qu'habitante de Laversines, je subis quotidiennement les vols des avions .Je comprends l'aspect économique de cette plate forme aéroportuaire toutefois cet aéroport est déjà rentable en l'état pourquoi ne pas rester sur le nombre de vols actuels?Je souhaiterai un plafonnement des vols mais je ne me fais aucune illusion car Bellova est un investisseur et voudra son retour sur investissement. Je voudrai juste que les générations futures sachent qu'il y avait des opposants à cette poursuite de rentabilité à tout prix.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	ARS complice ?	Les études récentes, le prouvent, l'exposition aux bruits des avions à des effets délétères sur la santé . L'ars le sait, c'est documenté Si ce projet ce réalise il faudra mener une action en justice. Cordialement, Elise				
Contribution	ARRÊTEZ CE PROJET !!! cet aéroport est bien assez grand !!!	L'aéroport a dépassé le seuil d'acceptabilité de la population. IL y avait un équilibre entre transport et population qui a été rompu depuis bien longtemps. Le beauvaisis n'aurait jamais dû être le troisième aéroport parisien : il est implanté en zone urbaine et vous sacrifiez la population. Nous ne sommes pas un territoire enclavé à l'écart de tout. Nous avons une gare, une autoroute, nous sommes à 45 min de Roissy...Il y avait un aéroport à taille humaine qui est devenu un monstre de pollution, de nuisances sonores qui rend le beauvaisis invivable pour des milliers de riverains. Bien sûr une poignée de privés (commerçants à l'aéroport), élus y trouvent leur compte et s'enrichissent mais ils sacrifient la vie des habitants, l'environnement et la biodiversité. Tout ça pour faire voyager les parisiens qui représentent la majorité du trafic. STOPPEZ ce projet ! que valent nos vies ???				
Contribution	L'ARS en panique face aux questions des habitants...	Lors de la réunion publique du 3 juillet à Savignies, les représentants de l'Agence régionale de santé se sont montrés démunis face aux questions des habitants sur les effets sanitaires de la pollution aérienne. Ils ont reconnu l'impact avéré du bruit et de la pollution de l'air liés à l'activité aéroportuaire sur la santé humaine, tout en prétendant qu'une hausse du trafic n'aurait pas forcément de conséquences. Cette contradiction est inquiétante. L'extension de l'aéroport entraînera inévitablement une augmentation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Le malaise visible des représentants de l'ARS témoigne d'une vérité dérangeante : les risques pour notre santé sont réels, mais ignorés. Il est inadmissible que la croissance du trafic soit privilégiée au détriment de la santé des riverains.	Suite			
Contribution	Un développement encadré et durable	Le projet prévoit des mesures concrètes pour limiter son impact environnemental : amélioration des transports en commun vers l'aéroport, réduction des nuisances sonores, compensation carbone, et respect des normes environnementales les plus strictes. En soutenant le développement de l'aéroport Paris-Beauvais, nous faisons le choix d'un avenir dynamique, ouvert et ambitieux pour notre région.				
Contribution	Soutien au Développement de l'Aéroport Paris-Beauvais	L'aéroport Paris-Beauvais joue un rôle essentiel dans l'accessibilité de notre territoire, en offrant une alternative efficace, économique et complémentaire aux autres plateformes aéroportuaires d'Île-de-France. Son développement représente une opportunité majeure pour notre région, tant sur le plan économique qu'environnemental et social. Le développement de l'aéroport permettrait de créer de nouveaux emplois, aussi bien directs (dans l'aérien, la logistique, le tourisme) qu'indirects (restauration, hébergement, services). Il renforcerait l'attractivité du Beauvaisis et favoriserait l'implantation d'entreprises, notamment dans le secteur du tourisme.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Nuisances et pollution aggravées	Le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais va accroître considérablement les nuisances sonores, la pollution de l'air et les émissions de CO ₂ dans un contexte de crise climatique. Cette croissance du trafic aérien va à l'encontre de toutes les recommandations scientifiques et directives européennes pour réduire les vols courts et favoriser des mobilités durables. Les populations riveraines subiront des conséquences sanitaires accrues, déjà insuffisamment prises en compte aujourd'hui. Aucun arbre planté ni certification ACA décernée par un lobby d'aéroports ne pourra compenser cette fuite en avant climaticide. Le droit à la santé et à un environnement sain des habitants ne peut être sacrifié pour quelques intérêts économiques à court terme.				
Contribution	45 000 aujourd'hui, pas en 2033...	Sur le site internet de Bellova, rubrique «FAQ» nous pouvons lire: Le seuil de 45 000 mouvements correspond au seuil de rentabilité du projet, fixé par Bellova pour amortir les 180 M€ d'investissements. Il sert également de plafond technique des infrastructures (pistes, terminaux) selon les meilleurs standards internationaux de dimensionnement des aéroports. Selon les projections, ce niveau pourra être atteint vers 2033, en tenant compte d'une croissance mesurée de 1-2 % par an. Sommes-nous déjà en 2033 ? Il y a ce jour 124 mouvements, soit 45 625 avions par an...				
Contribution	Le plafonnement est déjà atteint, et même dépassé !	Faites vous même le calcul: à raison de 124 avions par jour actuellement, la moyenne annuelle est de 45 260 avions ! Vérifiez vous même quotidiennement: https://www.aeroportparisbeauvais.com/vols/etat-des-vols/vols-du-jour Stop !!! Revenez au chiffre (difficilement) acceptable de 30 000 avions, c'est déjà beaucoup (trop) pour nos poumons et nos oreilles !!!	Suite			
Contribution	Stop à la pollution et aux nuisances	Pour préserver notre santé, arrêter d'augmenter le nombre de vols et de passagers ! Le nombre annuel est déjà largement suffisant ! L'air de nos villages de campagne devient irrespirable. Le réchauffement climatique s'accélère. Sans compter , le manque de sommeil, à cause des nuisances des décollages/atterrissages à partir de 6h jusqu'à 23:30; des valises à roulettes et des voyageurs qui circulent à toute heure dans Tillé, sans se préoccuper des habitants et jetant de nombreux déchets ça et là. En résumé, le nombre de voyageurs et d'avions est largement suffisant, stop à la rentabilité au détriment de notre santé!	Suite			
Contribution	Lundi, mardi, mercredi... fuir le cauchemar éveillé	Vérifiez vous même sur le site https://flighttrack60.azurewebsites.net/	Suite			
Contribution	Caroline Cayeux: journal de TF1 14 mars 2023: «ambition 8 millions»	Quelle efficacité, l'ambition d'il y a deux ans est une réussite: le plafond de 45 000 avions est déjà dépassé ! Maintenant stop ! ayez l'ambition de nous laisser survivre à Tillé et ailleurs ! Voit lien vers la vidéo dans le document ci-joint.	Suite			
Contribution	Trop c'est trop	Limité à 1000 caractères, je vous invite à mon tour à prendre connaissance du document ci-joint en le téléchargeant.	Suite			
Contribution	Mauvaise idée N'agrandissez surtout pas l'aéroport	L'impact de l'aéronautique sur l'environnement est désastreux. Il faut réduire au plus vite le flux de voyageurs, et prévoir une baisse des vols et non une augmentation. En particulier pour des trajets courts, il faut développer et promouvoir les alternatives bas carbone (comme le train voire le bus) et cesser l'avion au plus vite.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Concertation aéroport Beauvais	Bonjour, Je souhaite donner mon avis sur l'extension de l'aéroport. Je pense que sur un point de vue environnemental, c'est une catastrophe. On se rend déjà compte des températures actuelles et l'augmentation du trafic aérien n'est pas en accord avec le changement climatique. De plus, pour les personnes autour, cela crée un dérangement sonore et aussi pour la santé publique avec des relâchement de kérosène dans l'air. Certes ça peut paraître pratique mais est ce que la praticité vaut plus que de limité le dérèglement climatique ? Merci de réfléchir à l'impact de ce projet sur votre futur et le futur de vos enfants et petit enfant. On peut encore changer les choses Merci				
Contribution	Devons-nous vivre dans des bunkers ???	Voilà l'été qui arrive ... et avec l'été : des nuits sans sommeil... Il fait très chaud mais impossible de laisser les fenêtres ouvertes. Un bruit insupportable d'avions vrombissants survolant la maison nous empêche de laisser les fenêtres ouvertes. On a le choix entre suffoquer de chaleur sous les toits ou ne pas dormir avec le boucan incessant des vols. Est-ce une vie ???				
Contribution	Opacité, les explications de Mme Lefebvre	Vote de la DSP le 29/04/24, Mme Lefebvre, Présidente du Département, se lance dans une explication (un peu) alambiqués sur la « prétendue opacité » de la procédure d'attribution de cette DSP : « ...mensonge éhonté, un de plus me dirait vous ...» Opposants à ce projet vous êtes des menteurs, tenez-le-vous pour dit. «... concernant la prétendue opacité de la procédure, cette DSP est couverte par le sceau de la confidentialité et il n'était pas légalement possible, durant la procédure, de transmettre les éléments de son cahier des charges, c'est ainsi... » Pas opaque, juste traité dans le plus grand secret. «...mais maintenant que la procédure se termine et dès l'attribution effectuée...» Une fois que ce sera plié et qu'il n'y aura plus rien à faire. « ...que les choses soit claires tous les documents seront disponibles en intégralité...» Sauf une ou deux annexes sans importances puisqu'elles traitent du plafonnement à 45 milles mouvements. Merci Madame pour ces éclaircissements.				
Contribution	Soutien au développement de l'aéroport Paris-Beauvais	J'habite et travaille à Beauvais. Comment peut-on remettre en cause l'intérêt économique du développement de l'aéroport ? Plus notre territoire sera accessible et plus nous serons en capacité d'attirer de nouvelles entreprises avec de la création d'emplois. Son développement représente une opportunité majeure pour notre région, tant sur le plan économique qu'environnemental et social.				
Cahier d'acteur	MUR ET SOL - PRM					
Contribution	Greenwashing : une vitrine verte pour masquer un projet climaticide	Les mesures «vertes» présentées par Bellova ne sont qu'une compensation cosmétique. Elles servent de vitrine pour faire accepter une logique de croissance du trafic aérien, alors même que le Haut Conseil pour le Climat, l'ADEME et l'AIE recommandent une réduction du volume des vols pour respecter les objectifs climatiques. De qui se moque-t-on ? Quel mépris de la part de Bellova.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Saint Germain la Poterie : pétition en cours contre le projet	Depuis deux jours, nous, habitants de Saint Germain la Poterie, faisons circuler une pétition contre le projet d'augmentation du trafic de l'aéroport de Beauvais. Elle concerne les habitants de Saint Germain la Poterie. Nous continuerons de la présenter afin de recueillir l'opinion de ceux que nous n'avons pas pu rencontrer. Compte tenu de l'échéance de la concertation ce soir, nous vous présentons les résultats partiels mais néanmoins significatifs. Saint Germain compte 361 inscrits. Sur les 83 premières personnes rencontrées, 76 ont signé la pétition. Ils et elles expriment leur vive inquiétude devant l'augmentation du trafic aérien au-dessus de la commune, l'importance de nouvelles nuisances sonores, la pollution de l'air, les conséquences du délestage des avions sur leurs jardins, leurs maisons, les prairies et les cultures. Eric Gromard				
Contribution	Beauvaisiens, réveillez-vous !	Pendant que j'écris ce texte, j'entends un avion au décollage toutes les cinq minutes. Beauvaisiens, réveillez-vous ! Vous aurez un air de plus en plus pollué. Les avions continueront à vous réveiller ou à vous empêcher de vous endormir. Le nom de Beauvais sera associé uniquement à l'aéroport. Exit la cathédrale, le Mudo et la Tapisserie. Pour toutes ces raisons, votre maison va continuer à perdre encore plus de valeur. Ceux qui pourront fuiront cette ville damnée par les choix de ses politiciens. Avec les départs d'habitants, l'emploi va chuter.				
Contribution	Pollution pour les habitants de la ville de Beauvais	Beauvais est une ville encaissée et au-dessous du niveau de l'aéroport. Donc les polluants ont tendance à stagner dans l'air de Beauvais, au lieu de se diluer. D'autant plus si les vents sont faibles, ce qui est le cas le plus souvent. Les particules fines, NOx, Monoxyde de carbone, SO2 et autres polluants se concentrent dans la ville de Beauvais, et chaque habitant respire ces polluants. Donc l'aéroport dégrade la santé des 60.000 habitants de Beauvais, auquel il faut ajouter ceux des communes environnantes. Si le trafic augmente, l'impact de ces pollutions augmentera également, et l'attractivité de la ville de Beauvais risque de diminuer.				
Contribution	SOS pour l'écologie	Les nuisances de l'aéroport touchent les humains mais aussi la nature et les animaux. À l'heure où nous devons protéger notre planète, déjà bien mal-en-point, ce projet est complètement démentiel !!				
Contribution	Nous n'accepterons pas l'inacceptable ! STOP à ce projet !!!	Ce projet d'extension de l'aéroport est inacceptable. Il va à l'encontre des engagements climatiques, de la nécessaire décarbonation des transports, de la préservation de la biodiversité et, surtout, de la santé publique. Pollution de l'air, nuisances sonores, stress chronique : les conséquences sur les riverains sont connues et ignorées. S'il s'était développé de manière raisonnée, comme promis par Mme Cayeux en 2023 avec une simple modernisation à 300 000 euros. Alors il aurait pu rester dans des proportions acceptables. Mais la cupidité l'a emporté. Ce n'est plus un projet au service des habitants, c'est un business imposé par quelques-uns, au mépris du bien commun, au mépris de l'intérêt général. Ce projet, maquillé en modernisation, n'est qu'une fuite en avant destructrice. Nous n'acceptons pas que notre santé, notre environnement et notre avenir soient sacrifiés pour le profit de quelques uns.				
Contribution	Stop au développement sauvage au mépris des habitants	Les nuisances sonores sont un profond stress pour la population environnante. Je suis résolument contre l'extension du projet qui par ailleurs dévalorise nos biens de manière très importante.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Condescendance !!	Je suis arrivé dans le Beauvaisis, il y 1 ans environ. Je ne pensais être autant impacté par les avions à 10 km de l'aéroport. De mois en mois, le trafic augmente. Avant ou je résidais les élus étaient à l'écoute. Je suis allé voir plusieurs les élus dont mon maire et le maire de Beauvais. Je n'ai jamais vu un tel mépris, impossible de discuter avec eux. Les élus doivent nous respecter et nous écouter. Je suis dégoûté				
Contribution	Stop à l'extension de l'aéroport	Bruit pollution nuisance Même si emploi mais à quel prix !				
Contribution	Plus besoin de subventions aux compagnies : c'est les soldes tous les jours à Beauvais !!!	Entre 2008 et 2014, la SAGEB (ancien exploitant) a accordé près de 35 M€ de remises à Ryanair, entraînant un manque à gagner de 30 M€ pour le territoire. Aujourd'hui, il n'y a plus de subvention directe du SMABT, mais le très faible niveau des taxes à Beauvais constitue une subvention déguisée. Faire atterrir un Boeing ne coûte que 359 € à Ryanair ! C'est les soldes tous les jours pour les compagnies. Ce mécanisme incitatif encourage le trafic low cost, fausse la concurrence et soutient un modèle ultra-polluant. Cette politique tarifaire s'inscrit dans une stratégie délibérée depuis des années, visant à contourner les règles sur les aides d'État. En pratique, Beauvais subventionne indirectement le développement du trafic low cost, au détriment des engagements climatiques et de la transition écologique.				
Contribution	Et le climat, et nos enfants ? Pas d'augmentation du trafic à Beauvais !	Tous les voyants sont au rouge en matière de climat. Au vu du niveau actuel d'émissions de gaz à effet de serre et du rythme du réchauffement, maintenir ce dernier sous la barre des +1,5°C n'est désormais plus possible selon un consortium de scientifiques. C'était pourtant l'objectif le plus ambitieux fixé par l'Accord de Paris pour le climat, en 2015, pour limiter les impacts du changement climatique. Pour rester sous la barre des +2°C, il nous reste seulement 25 années d'émissions actuelles. Pour enrayer tous ces phénomènes, il n'y a ni secret, ni miracle. IL FAUT REDUIRE FORTEMENT ET RAPIDEMENT LES GAZ A EFFET DE SERRE. Chaque dixième de degrés compte ! Pas d'augmentation du trafic aérien !!! Comment les élus peuvent-ils être autant dans le déni !!!	Suite			
Contribution	Les particules ultra-fines PUF	Je suis une maman en colère : mes enfants vont à l'école à Tillé, à seulement 200m de l'aéroport. Il est irresponsable d'augmenter encore le trafic aérien et donc la pollution qui nuit gravement à la santé. Les particules ultra-fines, non réglementées, pénètrent le cerveau, le sang et les poumons. Airparif a réalisé des mesures et donne une moyenne de 23 000 particules/cm ³ près de Roissy, mais un passage d'avion c'est jusqu'à 116 000/cm ³ . Ces particules sont liées à des troubles respiratoires, cardiovasculaires et neurologiques notamment chez les enfants. Comment peut-on agrandir un aéroport en pleine ville, collé à d'une école ? Je le répète : les enfants sont à 200 mètres des avions : il y a environ 120-130 mouvements par jour. Combien de pics de pollution à plus de 100000 particules ultra-fines respirent-ils ? Ca bellova ne 'en parle pas dans ses réunions ! C'est criminel d'augmenter le trafic ! Que fait le maire de Tillé pour nos enfants ? que fait le smabt pour les protéger ?				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Une hérésie...	Ce projet de modernisation de l'infrastructure de l'aéroport permettra une intensification du trafic aérien bien avant les (supposées) avancées technologiques en terme d'émissions et de bruit des aéronefs. L'Agence Européenne de l'Environnement estime qu'il est impératif d'améliorer la qualité de l'air pour protéger la santé des enfants & ados. Chez les moins de 18ans, la pollution de l'air provoque + de 1200 décès prématurés par an en Europe & accroît considérablement le risque de maladie au cours de leur vie. Quant à la pollution sonore, l'AAE pointe qu'elle contribue aux troubles du comportement de près de 60000 enfants chaque année et peut entraîner des troubles cognitifs & de l'anxiété qui, à long terme, affecteront leurs chances et leur qualité de vie. Alors si pour vous ce projet est un projet d'avenir, dites-moi, de quel avenir parle-t-on exactement pour les riverains ?				
Contribution	Principe de précaution de l'ARS	Je m'oppose fermement à l'extension de l'aéroport de Beauvais. Cette consultation publique est une mascarade, car elle intervient après la signature du contrat, alors même que l'étude d'impact environnemental n'est pas finalisée. C'est un déni de démocratie. De plus, au regard des connaissances actuelles sur les effets délétères de la pollution de l'air et du bruit sur la santé (maladies cardiovasculaires, troubles du sommeil, troubles cognitifs), il est incompréhensible que l'ARS n'applique pas le principe de précaution. Toute aggravation des nuisances aériennes devrait être gelée tant qu'une évaluation complète et transparente des risques sanitaires n'a pas été réalisée sur la situation actuelle. Il est inacceptable que les intérêts économiques priment sur la santé des habitants. Je demande l'abandon immédiat de ce projet, contraire à l'intérêt général, à la santé publique et à l'urgence climatique.				
Contribution	Chers garants...	Venez donc à Laversines, Velennes, Troissereux, Plouy, Fouquénies, MontStAdrien....bref un peu partout autour de Beauvais constater le bruit infernal des avions incessants !!!! parce que les réunions et les beaux tableaux avec des chiffres bien rangés, c'est chouette : mais la réalité il faut la vivre !!! se faire réveiller le matin ou la nuit, ne pas pouvoir profiter des extérieurs...Je vous en supplie : stoppez ce projet qui va à l'encontre de toutes les recommandations en matière de santé et d'environnement ! STOP à ce projet voulu par 8 élus vendus à des multinationales.				
Contribution	Déjà trop grand, je dis STOP à ce projet absurde	L'aéroport Paris-Beauvais est déjà trop grand pour le territoire qu'il dessert. Avec plus de 6,5 millions de passagers annuels et plus de 80 destinations, il dépasse de loin les besoins d'un département rural. Cette extension est injustifiée : elle ne sert qu'à satisfaire une logique de croissance absurde, au détriment des habitants. Le bruit, la pollution de l'air, le stress... les riverains vivent déjà un enfer au quotidien. Pourquoi vouloir aggraver encore leur situation ? Cette extension va détruire des vies pour des billets d'avion low-cost de plus. C'est irresponsable.				
Contribution	Stop ou encore ?	Vous avez dit concertation mais quelle concertation ? Quelle valeur lui accorder alors que la décision de confier l'exploitation de l'aéroport à Bellova - pour y développer un projet de développement totalement anachronique , climaticide et polluant - est déjà prise. En 2024 , le SMABT et sa présidente, Caroline Cayeux, décidait en catimini de confier l'avenir du territoire à Bouyghes et Egis (Bellova). Les seules réunions publiques d'information étaient à l'époque de l'initiative d'associations citoyennes (ADERA et sauvez le Beauvaisis notamment), tandis que le SMABT, la CAB et la ville de Beauvais (sieur Pia) s'attachaient à refuser toute consultation : les Beauvaisiens seraient-ils trop betes pour qu'on les consulte? En 2025, maintenant que la décision est prise, place à la concertation : nous allons pouvoir choisir la couleur des murs des terminaux et des portes d'accès ? Trop choupinou. Merci Caro <3 <3 <3 ... Et rendez vous en 2026 !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	«Réponse à « propos un peu extrapolés » Personne ne demande la fermeture de l'aéroport (et des emplois) mais son PLAFONNEMENT 2/2»	M.Foulon donne-t-il un avis de quidam sur son opinion du développement des aéroports et du bienfait de créer des emplois (argument imparable, semble-t-il , et pour divers projets beauvaisiens plus ou moins heureux) ou habite-t-il notre territoire?	Suite			
Contribution	«Réponse à « propos un peu extrapolés » Personne ne demande la fermeture de l'aéroport mais un PLAFONNEMENT (1/2)»	Habitante de Beauvais depuis 25 ans, j'étais enchantée, lorsque j'ai emménagé de trouver une « ville à taille humaine », que l'on pouvait parcourir à pied, avec beaucoup d'offres culturelles et sportives à destination des enfants et des adultes aussi. J'entendais parfois, quand les activités de la journée cessaient, un départ d'avion vers 22h30 et c'était un atout de la ville de se dire qu'on pouvait facilement gagner une destination étrangère, accueillir des amis ou de la famille en partance... Mais depuis quelques temps, ce n'est plus du tout le même schéma: le temps de cueillir des framboises pour le dessert et ce sont 4 avions qui décollent. Et on nous annonce le doublement, sachant que les travaux permettront de plus grandes capacités encore... Quels jeunes parents voudront offrir un tel environnement à leurs jeunes enfants? Je ne peux m'empêcher de penser au film Un éléphant ça trompe énormément et aux acheteurs malheureux d'une maison un jour de grève des contrôleurs aériens ...				
Contribution	Aéroport de Beauvais / Accords de Paris	Comment respecter l'engagement de limiter le réchauffement climatique en appliquant des mesures strictement contraires à ce qui est préconisé ? Combien de nouvelles catastrophes « naturelles » en France et dans le monde pour admettre la réalité du changement climatique et la part de responsabilité du développement croissant du trafic aérien? Les déplacements low coast produisent des nuisances et une pollution accrue au niveau local, développent un tourisme de masse préjudiciable aux populations et ne poursuivent pas les efforts pour limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale. Il n'existe pas de solution technique à l'émission de gaz à effet de serre permettant une croissance illimitée du trafic aérien quand bien même les avions utiliseraient des biocarburants. Quel avenir préparons-nous en ne considérant que des parcelles de raisonnement - telles que le développement économique et l'emploi à Beauvais - isolant le local du global?	Suite			
Contribution	Accroissement du trafic déjà constaté avant la réalisation des travaux et pollution sonore. STOP!	Le fort accroissement des rotations - avant même la réalisation des travaux prévus permettant le développement de l'aéroport - suscite d'ores et déjà des sorties des couloirs aériens prévus - pour raisons de sécurité - confirmées et justifiées par la préfecture de l'Oise. La gêne sonore gagne un nombre croissant d'habitants à une fréquence qui s'accroît sur une plage horaire qui s'étend et des avions peuvent être entendus au-delà de 23 heures au mépris du sommeil des habitants. Le volume du trafic est arrivé à un point de saturation concernant l'acceptabilité de l'exploitation de cet équipement sur ce territoire.	Suite			
	Agrandissement et non pas aménagement.	L'agrandissement de l'aéroport, ce ne sera pas pour faire jolie! C'est pour plus et plus d'avions et bientôt encore plus gros. Plus gros ,plus bruyants, plus polluants.Ceux qui sont pour cet aéroport ne sont pas concernés par ses naissances.ils ne sont pas fous! Leurs maisons ou leurs appartements ne va pas perdre la moitié de leur valeur. Ils ne vont pas mettre leur précieuse santé et celle de leur famille, en péril. Oh non! Bien sûr.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	pas plus d'avions.	La maxime «tous pourris !» à propos des femmes et des hommes politiques va encore une fois se révéler vraie ! (à quelques exceptions près) N'est-ce pas chers élus bien planqués dans des endroits où ils savent être à l'abri des nuisances et que leurs biens resteront préservés de la chute vertigineuse de valeur. Pour eux l'augmentation du trafic qu'il vont nous imposer de manière antidémocratique, est sans aucun doute l'augmentation de leur rétribution. Avec l'augmentation du trafic, ce sera une catastrophe immobilière sévère. Des maisons invivables - comme aujourd'hui avec le trafic aérien ininterrompu - deviendront par ricochet, invendables. Stop aux profits pourris, à la destruction de l'environnement, à la qualité de la vie, au changement climatique (forêts qui brûlent) par l'augmentation du trafic aérien, au changement de la faune des insectes incontrôlable (moustiques tigre, frelons asiatiques, virus, trafics en tous genres etc..), tous passagers clandestins des avions.	Suite			
Contribution	Novapark !	Et cette verrue sur le futur Novapark ! On nous prend pour des idiots ? Cette énorme tache dans la plaine, à quoi sert-elle ? Depuis quatre ou cinq ans que ce bâtiment (de 11 ou 12 ha) est construit et qu'il n'y pas d'activités. Tout le monde voit bien que c'est une plate-forme de stockage. Et elle attend quoi cette plate-forme ? Et on nous dit qu'il n'y aura pas de fret venant par avion. C'est sûrement encore un gros mensonge Je suggère de mettre à la disposition d'un industriel de l'armement ce bâtiment pour fabriquer et fournir des armes à l'Ukraine, pour la défense de sa population qui se fait massacrer par manque de moyens malgré les promesses ronflantes de les leur fournir.	Suite			
Contribution	Nos villages	Qui viendra s'installer dans nos villages ? Vous, qui rêvez d'une maison à la campagne ? Tous ces beaux petits villages autour de Beauvais. Vous avez un choix important de maisons anciennes ou de terrains à bâtir pour vous installer. Quel choix faites-vous lorsque l'agent immobilier vous informe de la proximité de l'aéroport et du passage des avions qui les survolent en permanence en dehors de leur trajectoire (obligation d'informer). Les propriétaires cherchant un acquéreur pour leurs biens vont devoir le négocier à la baisse (moins 30 à 40%). PIRE, souvent les visiteurs ne reviennent pas malgré le prix bas. C'est à Bellova d'indemniser ces personnes de la différence de prix ou d'acheter leur bien devenu invendable. Certains de ces beaux villages vont devenir des zones inhabitables et inhabitées. Ou bien vont devenir des lieux de concentration de la pauvreté Par contre Bellova est près d'investir des millions pour augmenter le trafic aérien à leur profit.	Suite			
Contribution	PAS PLUS D'AVIONS.	Bellova(admirez cette appellation bien sucrée) nous à fait des réunions avec des spécialistes de la communication pour nous faire avaler la pillule et ce sera de gré ou de force. C'est la démocratie autoritaire. Tout le monde est contre le projet.Sauf bien entendu ceux qui ne sont pas concernés par les nuisances Le message est simple: PAS PLUS D'AVIONS à Beauvais. La piste militaire désaffectée de Creil ferait l'affaire en complément. La proximité de la gare betterave d'Amiens avec TGV et AUTOROUTE à proximité est idéal. IL y a d'autres solutions mais le climat ne supporte plus l'égoïsme. le message est: PAS PLUS D'AVIONS A BEAUVAIS	Suite			
Contribution	Quelle joie!	Même si elle sera de trop courte durée, la grève des aiguilleurs du ciel nous montre ce que c'était pendant le covid et avant covid. Demain hélas, le trafic revient et l'enfer aérien avec. Chers concitoyens ,écoutez ce silence, ce calme revenu, profitez en bien ça ne va pas durer.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	L'écoeuement maximum. est	Pourquoi aller voter ? Nos élus ne nous écoutent pas : Ils n'ont plus besoin de nous et n'écoutent que le chant des sirènes. Tous savent que nous ne voulons pas plus de bruit, de pollution, de changement climatique (30 juin 40°à Beauvais). Leurs intérêts à court terme, plutôt que d'assurer l'avenir de leurs électeurs. Le futile plutôt que le solide. L'exploitation des bas salaires sans promotions plutôt que des emplois qualifiés bien rémunérés. Rayanair à tout compris et le résultat c'est que notre belle région va disparaître sous le bruit et la pollution, avec des avions de plus en plus gros, avec des émissions de plus en plus fortes. Merci chers élus pour cet enfer déjà là : (40° hier). Les arbres meurent, de moins en moins d'oiseaux, pour nos jardins arrosés au kérosène, merci pour nos maisons qui ne vaudront bientôt plus rien. Une question cependant : pourquoi faites-vous développer le plus mauvais projet pour la population Beauvaisienne et les 50 km voire plus autour ?	Suite			
Contribution	Document«Observatoire des retombées socio-économiques de l'Aéroport Paris-Beauvais»	Dans le dossier, il est fait mention en page 26 du document «Observatoire des retombées socio-économiques de l'Aéroport Paris-Beauvais», indiquant la disponibilité de celui-ci en annexe. Or, en annexe page 47, le lien vers celui-ci renvoie vers un Cloud privé Egis, ne permettant pas d'accéder au document. Je vous remercie donc par avance de bien vouloir mettre ce document à disposition dans le dossier de MOA.	Suite			
Contribution	ACA 4/4+, scope 3 et décarbonation	On ne peut que s'étonner que pour l'enjeu du climat le dossier ne fasse que présenter une liste d'action (toutes limitées au scope 1 & 2), sans préciser les gains attendus par ces actions, et ne présente aucune trajectoire de décarbonation. Les seuls chiffres disponibles sur ce sujet concernent le bilan carbone scope 1 & 2 pour les années 17 à 24. Pour obtenir les niveaux ACA 4 et 4+ l'aéroport demandeur est pourtant tenu de «Définir une stratégie de gestion du carbone à long terme orientée vers des réductions d'émissions absolues, alignée sur les objectifs de l'Accord de Paris. Démontrez que vous incitez activement les tiers à réduire leurs émissions» et de présenter chiffrage et trajectoire de décarbonation, incluant le scope 3. Or rien à ce sujet dans le dossier de consultation. Ainsi, je demande que Bellova fournisse les éléments chiffrés et détaillés et étayés, démontrant que ses émissions de GES s'inscrivent bien dans une trajectoire conforme à l'accord de Paris	Suite			
Contribution	6,5 millions de passagers et Beauvais meurt... Arrêtons-nous là !	Inutile d'agrandir cet aéroport. Si l'aéroport était une poule aux œufs d'or pour le territoire alors Beauvais ne serait pas en train de mourir. Les riverains de l'aéroport subissent déjà tant de nuisances. La poule aux œufs d'or est pour l'exploitant de la ligne de bus, pour les commerçants dans les terminaux et les compagnies aériennes mais sûrement pas pour les commerçants de Beauvais, sûrement pas pour les gîtes ruraux qui subissent les nuisances sonores, sûrement pas pour les hôtels au centre-ville de Beauvais !				
Contribution	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.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Stratégie dévoilée écoeurante !	Je rentre de la réunion de Savignies et clairement la salle (pas les salariés amenés par la société Bellova) est entièrement contre ce projet de développement de l'aéroport et je partage cet avis. Il est clair que le trafic va exploser et que la stratégie est de cacher cela à court terme. C'est honteux de cacher des données en confidentiel : c'est notre avenir, notre territoire ! C'est d'ailleurs assez écoeurant quand on s'intéresse de plus près à ce projet. Ils sacrifient toutes les communes rurales autour de Beauvais et donc des dizaines de milliers de personnes et leur santé pour la création de 500 emplois seulement dans le projet...et encore c'est une estimation pas du tout garantie...De plus il était affligeant de voir toute cette bureaucratie méprisante et cynique qui ne faisait que glousser pendant les interventions des associations de protection des riverains.				
Contribution	Aéroport et désertification commerciale	On nous vante les « retombées économiques » de 6,5 millions de passagers. Mais de quelles retombées parle-t-on, quand le centre-ville de Beauvais se vide ? Les commerces ferment un à un. je ne vois pas de touristes dans les restaurants du centre ville, chez les commerçants...Aucun lien visible entre cet afflux de touristes et le dynamisme local. Ce n'est pas le territoire qui bénéficie du trafic, mais les compagnies aériennes low-cost. Les passagers arrivent en bus juste avant leur départ, repartent en bus à leur arrivée. Si l'aéroport devait vraiment « tirer le territoire vers le haut », ça se verrait non ? La réalité est tout autre.				
Contribution	30 ans de malheur	30 ans: voilà la durée qui nous est infligée par ce «projet de modernisation». La communication «horizon 2030» ne doit pas cacher que c'est à beaucoup plus long terme que se dessinent les contours du cataclysme qui va s'abattre sur notre région: le contrat porte sur 30 ans ! Horizon = 2055 au moins. 30 ans de malheur...				
Contribution	L'air dans nos jardins, dans nos maisons.	Les conclusions de l'étude d'impact environnemental vont porter sur la faune et la flore, «pour identifier les habitats sensibles»: bonne nouvelle. Elle annonce également porter sur «des analyses de cadre de vie»: notre premier cadre de vie, c'est pour nous aussi, notre habitat. Les mesures doivent donc être faites dans le village, dans nos maisons. Nos portes de maisons, nos jardins, sont ouverts aux enquêteurs. Les lieux publics (école, salle des fêtes, nos rues...) également. Il ne s'agira pas de mesurer à Troissereux, ni sur le tarmac en plein vent: c'est dans Tillé que les seules mesures seront recevables. Et nous voulons les données en temps réel, instantané, correspondantes à la période d'activité de l'aéroport dans la journée. Pas des moyennes journalières sur 24h, qui sont minorées par la prise en compte des heures d'inactivité la nuit, qui permettent opportunément de masquer le niveau réel de pollution que nous subissons à longueur d'année.				
Contribution	Égoïsme	«Comment peut-on remettre en cause l'intérêt économique du développement de l'aéroport ?» se demandent les professionnels du BTP local... Vraiment, c'est faire injure à votre profession, par ailleurs éminemment respectable et utile, que d'afficher une telle mauvaise foi, cynisme, ou égoïsme crasse en public...	Suite			
Contribution	Pollution de l'air et embouteillage par la création de nouveau Parking	J'ai entendu à la réunion de Troissereux que vous prévoyez aussi 1500 places en plus en créant un parking à coté de la nouvelle tour de contrôle pour arriver à 9500 places au total . Comment allez vous pouvoir gérer les embouteillage que cela va créer . Actuellement la circulation et déjà très dense le matin et le soir avec 4 ronds points pour arriver à la rocade et 2 nouveaux ronds points pour arriver a L'autoroute ,L'augmentation des bus Bellova mais pas des trains et le nouvelle entrepôt qui va peut être ouvrir un jour avec combien de camions par jours .Vous ne parlez pas de cette pollution ?????alors que l'on interdit certain véhicules de circuler en ville et de réduire notre vitesse quand nous sommes vigilance orange et rougemais pas pour les avions????				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Qui ne voit pas cet enfumage vit à une époque révolue	Toute proposition d'amélioration écologique liée à l'extension de l'aéroport et du trafic aérien est un vaste enfumage. La meilleure source de réduction d'impact est évidemment le transport aérien. Il est donc prioritaire de le réduire avant toute chose. Aussi, allant de communes éloignées où jamais il n'y avait d'avions si bas, on peut désormais être surpris par des avions jusque dans les secteurs de Savignies à l'ouest ou Abbecourt au sud qui sont hors des couloirs aériens. C'est intolérable ! Il n'y a par ailleurs aucun emploi de réelle plus value de créés, aucun savoir faire métier de réelle valeur endémique de notre territoire. Les voyageurs ne font que transiter, cet aéroport et ses impacts n'apportent pas autant qu'il d'évalue notre territoire. Que cet enfumage cesse, s'il vous plaît...				
Contribution	Impact de l'aéroport de Beauvais sur notre activité économique	Notre entreprise développe des relations avec des partenaires européens et africains. Le présence d'un aéroport de proximité permet de faciliter les relations entrantes et sortantes avec nos clients (gain de temps sur les temps de déplacement) en évitant (pour nous et nos clients) de se rendre sur les aéroports parisiens. Cette proximité est aussi un élément qui contribue à ce que nos prospects et clients désirent développer du business avec notre entreprise.				
Cahier d'acteur	COLAS FRANCE - Etablissement de Beauvais					
Contribution	Février 2025 Publi rédactionnel (Publi signifie que le SMABT a payé le journal l'Observateur du Beauvaisis pour y faire un article de promotion)	Publi : Le Directeur du syndicat mixte de l'aéroport Beauvais-Tillé (SMABT), Philippe Trubert, annonce l'ouverture du fonds d'actions territoriales (FACT) destiné à soutenir les projets dans le Beauvaisis. Qu'est-ce que le FACT ? Qui peut y avoir accès ? Comment doit faire acte de candidature... le directeur vous répond. L'Observateur de Beauvais : Le fonds d'actions territoriales sera ouvert ce printemps alors qu'il a été voté en 2019, pourquoi autant d'attente ? Philippe Trubert : Simplement, le COVID est passé par là, ensuite, il y a eu les conséquences sur les finances de l'aéroport, puis la procédure pour le nouveau contrat de concession et l'arrivée du nouvel exploitant, le consortium Bellova. Là, on répond enfin à la demande des élus qui voulaient que la richesse dégagée par l'aéroport profite en priorité au Territoire.				
Contribution	Microclimat	2 000 hectares brûlés dans l'Aude hier, des inondations meurtrières au Texas il y a trois jours... et tout le reste... Heureusement, nous à Beauvais on ne craint rien: nous avons un microclimat qui nous protège, et des élus formidables, les meilleurs ! ...sans parler des fleurons économiques au service du rayonnement de «nos territoires». La vie est belle pour nous, les soucis sont sans lendemain, youpi !	Suite			
Contribution	Une chance pour l'emploi	Ce projet d'extension ambitieux contribuera au dynamisme économique de la ville et ses alentours en créant des emplois direct et indirects.				
Contribution	Non respect des trajectoires -LE MONT SAINT ADRIEN	Bonjour, De nombreux avions ne respectent pas les trajectoires assez souvent. Nous avons entendu en réunion publique que ces écarts étaient dus à des conflits, à la météo et donc à la sécurité. s'agissant d'un paramètre prioritaire, serait il possible de tenir compte de cette dispersion dans les études à venir et mesure de bruit et d'éloigner les trajectoires. La commune du MONT SAINT ADRIEN pourra t elle faire l'objet d'étude de bruit. L'augmentation du trafic interroge - nous ne souhaitons pas subir davantage de nuisances				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Etude environnementale - prise en compte de l'impact de l'augmentation du trafic aérien	Pourriez vous préciser comment est pris en compte et mesuré l'impact de l'augmentation des mouvements des aéronefs? Les périodes de court moyen et long termes sont-elles bien considérées dans l'étude environnementale? Les paramètres décollage, survol, lissage (évoqué le 13 mai) sont ils bien pris en compte. Quelles compensations proposées, quelles mesures mises en place ?. Quelles en sont les conclusions, quelles communes identifiées «impactées» et selon quels critères ? quels impacts sur les riverains des communes ? quel impact à court(5 à 10 ans) moyen (10-20 ans) et long terme (20-30 ans)	Suite			
Contribution	Pollution des sols - mesure et impact sur l'agriculture	Dans le cadre des études environnementales, quelles mesures prenez vous sur la question de l'impact de l'activité de l'aéroport et de son développement sur la pollution des sols. Se pose la question des terres agricoles cultivables mais aussi de nos potagers? Quelles pollutions et quels seuils sommes nous susceptibles d'absorber?	Suite			
Contribution	Etudes - nuisances LE MONT SAINT ADRIEN	J'habite le MONT SAINT ADRIEN, De façon globale je souhaiterais connaitre les études qui vont être menée sur ce village afin de connaitre les nuisances que vous avez identifiées sur ce secteur. Pour vous aider voici quelques éléments : Nuisances : sonore/ acoustique, odeurs quelquefois (même si rares), vibrations depuis les pistes (ressenties lors de certains décollages), qualité de l'air	Suite			
Contribution	couvre feu - révision des horaires?	Le couvre feu pourrait-il être contenu entre 22h30 et 6h30 le matin afin d'assurer aux riverains et à leurs enfants des nuits de sommeil plus qualitatives surtout lors des périodes de fortes chaleur au cours desquelles les fenêtres restent ouvertes (de plus en plus fréquent)	Suite			
Contribution	etudes environnementales _ Qualité de l'air	Quelles mesures sont prises pour assurer aux riverains des valeurs sous les seuils réglementaires et garantir ainsi la santé publique et l'environnement. Quels contrôles réguliers et communication seront fait pour le suivi de ces valeurs? Concernant les polluants émanant de l'activité aéronautique et particulièrement le PM10 (enjeu de santé publique – risques respiratoires et cardiaques), NO2, COV, liste non exhaustive.... Il est demandé de vérifier l'impact cumulé des activités, la part liée à l'aéroport et d'assurer la garantie de non dépassement des seuils en prenant en compte l'activité et les mouvements (quels moyens ? quelles méthodes ? à quand les conclusions des études avant d'augmenter le trafic? La commune du MONT SAINT ADRIEN est elle bien prise en compte dans le périmètre d'études? dans la négative, compte tenu des survols pourrait-elle être incluse?	Suite			
Contribution	études environnementales - Qualité de l'air et acoustique	Le trafic aérien mais surtout son développement à 30 et les impacts sont-ils bien prévus dans l'étude environnementale globale du projet ? Dans quels délais ? Quand seront disponibles ou présentés les études, résultats et conclusions ? Le village du MONT SAINT ADRIEN est il bien dans le périmètre d'études car impacté par l'activité de l'aéroport. En cas de rapport défavorable, je demande des précisions sur les conditions de la révision que les éléments modifiés soient portés à la connaissance des riverains et qu'ils puissent s'exprimer en retour avant toute poursuite de projet	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Aéroport : impact sur l'immobilier	L'augmentation des nuisances liées au développement et à la croissance de l'activité de l'aéroport pourrait avoir une incidence sur les prix de l'immobilier des communes. J'habite LE MONT SAINT ADRIEN, dans l'étude de 2025, les impacts sur cette commune sont ils bien mesurés et considérés, dans la négative je demande d'ajouter cette commune au périmètre d'études puisqu'elle subit des impacts et qu'ils risquent de s'aggraver avec le projet d'extension. En effet, l'aéroport a des impacts sur ce secteur (notamment le bruit) et pourraient impacter le prix de l'immobilier. Il me semble utile de réaliser cette étude pour la durée de la concession à court moyen et long terme. En cas de baisse du prix de l'immobilier, l'aéroport étant un bénéficiaire privé, il serait demandé de dédommager pour la nuisance ou l'impact occasionné	Suite			
Contribution	non à l'augmentation des mouvements et aux plus gros avions	Evolution en 20 ans = environ 30 000 mouvements Evolution 2022 a 2024 : courbe accélérée La projection à 30 ans est donc interrogée ? est annoncé un seuil à 45 000 mouvements, quelle réalité in fine? Non à l'augmentation du nombre de vols ou aux avions plus gros	Suite			
Contribution	Trajectoire - LE MONT SAINT ADRIEN	J'habite le MONT SAINT ADRIEN, les avions tournent très près autour du village occasionnant un bruit long et fort (puisque assez basse altitude). Serait-il possible d'étudier une trajectoire qui n'impacte pas le village? Une trajectoire plus éloignée pourrait-elle être envisageable?	Suite			
Contribution	Confirmation du nombre de mouvements	vous avez confirmé en réunion publique du 13 mai 2025 un seuil maximal annuel de 45000 mouvements. Pourriez vous confirmer que cet engagement est garanti sur la durée de la concession (horizon 2054 - 30 ans). Vous évoquez des vols commerciaux, quels autres types de vols seraient à ajouter? Dans l'affirmative combien? Si ces niveaux devaient être révisés avant l'échéance de la concession, pourriez en préciser les termes, la population serait-elle consultée et aurait elle un avis à donner? si oui quel format de consultation envisagé? Merci de bien confirmer les seuils garantis aux riverains	Suite			
Contribution	Pistes supplémentaires	Pourriez-vous confirmer qu'aucune création de piste n'est prévue sur l'ensemble de la période de concession (horizon 2054)	Suite			
Contribution	Balance bénéfiques/ nuisances pour les riverains	J'interroge cette balance qui n'apparaît plus équilibrée aujourd'hui. De nombreux riverains expriment les nuisances actuelles, pour certains les impacts actuels sur leur santé et ne veulent pas aggraver cette situation par une augmentation des mouvements (journaliers/ annuels). Vivre sous le bruit ne permet pas de profiter de la vie rurale que nous avons choisi Je vous remercie de prendre en compte l'avis des riverains, non à l'augmentation des mouvements/vols	Suite			
Contribution	Aéroport : Mesure des impacts négatifs	Quels impacts négatifs auront les activités de l'aéroport y compris vols aéronefs à court moyen et long termes sur le territoire, lors des réunions publiques a été abordée une vision à 2030 (court terme donc !). Le projet d'agrandissement s'inscrivant dans un projet de concession de 30 ans il semblerait utile de nous présenter une vision complète et que l'étude environnementale prenne en compte l'impact global du projet avant de le valider une quelconque extension. Cela inclut donc le développement physique mais également le développement de l'activité et la garantie du nombre de mouvements à 30 ans. En effet l'activité de l'aéroport occasionne grand nombre de nuisances qui sont à considérer dans l'étude d'impact de l'aéroport. J'habite le MONT SAINT ADRIEN cette commune est à considérer dans les études. Il serait utile de pouvoir comparer les impacts des actions de développement à court moyen et long termes avec l'état initial = aujourd'hui / et antérieur)?	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Non au développement : pensons aux générations futures	Quel territoire se dessine par vos actions pour les générations futures? Quelles études, analyse et projections et délais sont prévus pour identifier les impacts et garantir le respect des enjeux environnementaux (pollution, bruit, qualité de l'air), climatiques, sanitaires (je parle là également de l'impact de l'activité par les vols allant au-delà de la gestion de l'impact de l'extension du site)?	Suite			
Contribution	Aéroport : pour un usage raisonné et en phase avec les documents cadre du territoire, contre une surconsommation intensive du transport	Le projet d'extension de l'aéroport et l'objectif d'augmentation du nombre de mouvements garantit il bien à court, moyen et long termes (sur la durée de la concession) de répondre aux enjeux environnementaux, climatiques, sanitaires et de développement durable portés par le territoire à travers ses outils et documents cadre (PCAET...)? Quels moyens bellova va mettre en place pour répondre à ces enjeux avec un modèle économique qui encourage la surconsommation des vols aériens ?	Suite			
Contribution	Des habitants qui n'ont pas été informés et n'ont pas pu mesurer les impacts du projet à cause du manque de communication au cours de la concertation	Le manque de communication au cours de cette concertation auprès des habitants des communes déjà impactées par les nuisances sonores et par la pollution de l'air doit réellement être notifié, car beaucoup de citoyens n'ont pas pu mesurer les impacts sur leur qualité de vie et leur environnement que vont générer des trajectoires supplémentaires dans les années à venir. Nous voici au dernier jour de la concertation et au dernier jour de contributions possibles, et ils seront informés trop tard.				
Contribution	Opposition au projet défendu par Bellova et la SMABT	fichier joint à part				
Contribution	Contre l'extension de l'aéroport et à l'augmentation du trafic aérien	Habitante de Saint Germain la Poterie, je ne trouve pas recevable le projet d'extension et d'augmentation du trafic proposé par le maître d'ouvrage. Les nuisances actuelles de l'aéroport sont déjà très éprouvantes pour en imaginer davantage (45 000 avions en 2033, soit environ 120 avions/jour en moyenne, c'est la capacité d'un aéroport de villes bien plus grandes que Beauvais). Les risques pour la santé dûs aux pollutions beaucoup sont trop élevés pour les nombreuses communes du Beauvaisis (résultats de la sonde mobile au Mont Saint Adrien en 2024 bien au-dessus des normes de l'OMS). Les impacts sur l'environnement et sur notre cadre de vie sont irréversibles. Et les retombées économiques locales sont si faibles en comparaison des conséquences désastreuses du reste. Considérant que notre territoire détient d'autres forces et d'autres ressources beaucoup plus vertueuses pour se développer, je suis contre le projet d'extension et d'augmentation du trafic de l'aéroport				
Contribution	Augmentation des flux aérien aéroport Paris -Beauvais	Cette croissance n'a pas fait l'objet d'aucune consultation ou référendum de la part de la communauté d'agglomération c'est donc un déni de démocratie. A l'heure où le réchauffement climatique s'accélère, développer l'aviation low cost représente un risque sanitaire à court terme et vital à long terme. Développons le train pour les courtes distances et l'avion pour les longues distances (hors Europe)				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	L'agrandissement de cet aéroport est une ineptie qui va contre sens des besoins et des engagements	Je m'oppose fermement à l'extension de l'aéroport de Beauvais. Ce projet aggraverait significativement les nuisances sonores déjà subies par les habitants. Le bruit des avions, en particulier lors des décollages et atterrissages, provoque troubles du sommeil, stress, fatigue chronique et altère profondément la qualité de vie. Ces nuisances sont constantes, envahissantes, et touchent des milliers de personnes sans qu'elles n'en tirent de bénéfice. Sur le plan sanitaire, le bruit est reconnu comme facteur de risques cardiovasculaires, de troubles cognitifs chez les enfants, et d'anxiété généralisée. Étendre cet aéroport reviendrait à banaliser ces atteintes à la santé publique. Enfin, ce projet est incompatible avec les engagements climatiques de la France. Il va à l'encontre des objectifs de réduction des émissions de CO2, en promouvant un mode de transport parmi les plus polluants. Ce projet doit être abandonné.				
Contribution	STOP à ce projet, je dis NON	Les habitants autour de l'aéroport n'en peuvent plus. Décollages tôt le matin, atterrissages en pleine nuit, impossible de dormir, de vivre normalement. L'extension va intensifier ces nuisances : plus de vols, plus de bruit, plus de pollution. Ce ne sont pas de simples désagréments, ce sont des atteintes à la santé publique : troubles du sommeil, maladies respiratoires, stress chronique. Les habitants n'ont pas à payer le prix fort pour le confort de quelques touristes aériens. L'aéroport est assez grand : stop à l'expansion.				
Contribution	Et le PNACC-3 monsieur le Préfet ????	Le troisième Plan National d'Adaptation au Changement Climatique PNACC-3, lancé le 10 mars 2025, vise à préparer la France à vivre dans un climat plus chaud en renforçant les infrastructures, les écosystèmes et la planification territoriale. L'augmentation du trafic aérien à Beauvais est en totale contradiction avec le PNACC-3. Le projet de modernisation ET d'accroissement du trafic accentue l'empreinte carbone, l'artificialisation des sols, les nuisances sonores, la pollution de l'air et les risques, au moment où le plan national demande le contraire. Un rééquilibrage fort est indispensable : plafonner, compenser, moderniser, intégrer les objectifs d'adaptation dans la gouvernance locale — pour que l'aéroport ne devienne pas l'antithèse d'une stratégie d'adaptation au changement climatique.				
Contribution	Avenir de l'aéroport de Beauvais	En tant que professionnel, ce projet, qui s'adapte parfaitement à l'évolution des contraintes environnementales et conjoncturelles, avec lequel je suis totalement favorable que ce soit pour un développement commercial qui permettra de développer les partenariats locaux, mais aussi un développement social qui favorisera la visibilité de la région et permettra, que ce soit directement ou indirectement à créer une zone dynamique et attrayante en créant des zones d'activité et j'en suis sûr attirera de futurs investisseurs pour des projets encore plus en adéquation avec les besoins des clients, employés, voisins et collectivités locales.				
Contribution	Bellova lance des chiffres sans détail... promesse d'emploi floue et illusoire... effet d'annonce pour l'acceptabilité...	Le groupe Bellova annonce 500 emplois, sans jamais en détailler la nature, la qualité ni les contrats proposés. Or, tout projet sérieux chiffre précisément ses retombées. Ce flou est d'autant plus préoccupant que l'aéroport repose sur un modèle low cost, dont l'objectif est de réduire au maximum les coûts — salariaux compris. Investir massivement dans une infrastructure exclusivement low cost crée un déséquilibre flagrant entre le coût de l'investissement et le service offert. Peut-on réellement exiger les standards d'un hub international pour un billet à 30 € ? Une telle fuite en avant, déconnectée des réalités économiques et écologiques, interroge. 500 emplois est un chiffre ridicule comparé aux dizaines de milliers de vie sacrifiées par les nuisances aériennes !!!				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Depuis 2010, on nous parle de développement «raisonné», «maîtrisé»... Mensonges !	Depuis 2010, les élus nous promettent une croissance «raisonnée», un développement «maîtrisé», mais le nombre de mouvements a doublé, passant de 20 000 à 40 000. Le projet de Bellova n'est pas une simple modernisation, c'est une extension avec augmentation du trafic, avec pour objectif dans un premier temps 45 000 mouvements ! Bien plus encore avec l'aval des élus ! Les nuisances sonores, la pollution et les impacts sur la santé sont déjà au-delà de la limite d'acceptabilité pour les riverains. Jusqu'où ira-t-on ? 50 000 ? 70 000 ? 80 000 mouvements ? C'est une fuite en avant sans limite. Il est temps de dire stop à cette croissance infinie au détriment des riverains. C'est notre santé qui est en jeu !!! Madame la présidente du SMABT a clairement dit que ce sont les élus qui décideront si ce sera «STOP ou ENCORE» passé 45 000 ! Elle se croit dans un jeu radio...notre vie, notre santé n'est pas un jeu chère madame !!!				
Contribution	CONTRE ce projet qui est un scandale démocratique !	Ce projet d'extension est financé et porté par le SMABT, donc par des entités publiques. Pourtant, le contrat de concession passé avec Bellova reste inaccessible au public, en contradiction avec les principes de transparence démocratique. Toutes les données clés du contrat sont renvoyées en annexes, classées confidentielles. L'absence d'accès à ces documents rend impossible une évaluation sérieuse des risques économiques, juridiques et environnementaux du projet, sur 30 ans. L'extension d'un service public doit être conditionnée à une pleine information des citoyens.				
Contribution	Impossible de laisser une contribution pendant 3 jours...Page de contribution figée, impossible de contribuer !	Pendant près de 3 jours, le site de la concertation était inaccessible : erreurs, lenteurs, impossible de contribuer. Les associations ont dénoncé la situation samedi soir et, comme par magie, le site refonctionne dimanche matin. Résultat : des dizaines de contributions probablement perdues. Cette opacité s'ajoute à une communication quasi inexistante en dehors du numérique. Des registres papier ouverts en mairies alentours à peine quelques heures par semaine. Contrairement à Roissy, où tous les habitants ont été informés par courrier. Ici, on semble vouloir étouffer la participation. Les réunions publiques peinent à mobiliser, sauf en y amenant salariés ou partenaires. Quant aux cahiers d'acteurs favorables à l'extension, ils proviennent essentiellement de structures économiques liées à l'aéroport (BTP, commerce, entreprises intervenant dans les travaux). Une concertation biaisée, au détriment des habitants.				
Contribution	Tourisme local en danger !	Je suis propriétaire de deux gîtes situés près du Beauvaisis, et je constate avec inquiétude l'augmentation du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais. Cette intensification entraîne des nuisances sonores insupportables, qui gâchent l'expérience de mes clients. Le calme et la nature sont les principaux atouts de notre région touristique ; leur dégradation menace directement mon activité et celles de nombreux acteurs locaux. Les plaintes se multiplient, les réservations baissent. En plus du bruit, la pollution de l'air s'aggrave, nuisant à la santé des habitants, des visiteurs et à l'environnement. Ce développement va à l'encontre des engagements écologiques et du tourisme durable que notre territoire cherche à promouvoir. Il est urgent de stopper l'extension du trafic aérien avant qu'il ne provoque un déclin irréversible de notre attractivité et de notre économie locale.				
Contribution	Document particules fines	Ci joint, l'alarmant constat fait à l'aéroport de Bâle Mulhouse en 2018. Ne nous laissons pas empoisonner plus qu'actuellement.				
Contribution	Aéroport de Beauvais	Nuisances de l'aéroport				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	La vie devient difficile dans la commune de Milly sur therain	De l'aube jusqu'à la nuit profonde , le trafic aérien nous éveille ou nous empêche de nous endormir, Tous les avantages de la campagne sont actuellement annihilés par le bruit des avions en partance ou sur le point d'atterrir. Que dire de la pollution? Nos jardins et allées sont constellés de taches noires jusqu'à atteindre maintenant les murs de nos maisons. Nos potagers sont probablement souillés de la même façon et nous nourrissons nos enfants de leurs fruits et légumes!!! Plus les jours passent et pire c'est!				
Contribution	Toujours+ avec moins de ressources	L'agrandissement d'un aéroport ne répond pas au engagement de la COP21, des accords de Paris et autres précédents. Un développement ferroviaire aurait plus de sens.				
FAQ	«Bonjour, Habitant la commune de Verderel, de plus en plus d'avions ,survolent notre maison. C'est devenu insupportable.Ils sont en pleine accélération,et en 2025, on tolère cela !!! Il n'y a pas assez de champs et de forêts dans le secteur pour éviter cette nuisance aux riverains ? C'est une honte (bruit et pollution)»	La définition des trajectoires aériennes relève de la compétence exclusive de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de son Service de la Navigation Aérienne (SNA). Ces décisions sont basées sur des critères stricts de sécurité, de réglementation aéronautique, et de contraintes environnementales. Bellova, en tant que gestionnaire de la plateforme, n'intervient pas directement dans cette définition mais peut transmettre les préoccupations des riverains aux autorités compétentes par le biais de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). C'est un moyen par lequel Bellova participe au dialogue sur la gestion du trafic, même s'il ne peut pas influencer directement sur les trajectoires de vol. Si vous ressentez des nuisances sonores ou de qualité de l'air excessives, il pourrait être utile de le signaler lors des réunions de la CCE pour que ces préoccupations soient prises en compte par les autorités compétentes.				
Contribution	Avis personnel	Compte tenu des nuisances déjà présentes (bruits, fréquence des décollages et atterrissages d'avions, circulation routière dense en raison de l'afflux de voyageurs et surtout pollution de l'air et de l'environnement), je suis tout à fait défavorable au développement de l'aéroport de Beauvais. Avec la dégradation de notre environnement s'ajoute la perte de la valeur de nos biens immobiliers. Qui a envie de venir vivre dans un environnement dégradé ?				
Contribution	Stop à la croissance du trafic aérien	Le plan d'exposition au bruit est et sera encore bien trop restrictif : très peu de personnes au final bénéficient des aides à l'isolation par rapport au nombres de personnes impactées par les nuisances aériennes (pays de thelle, clermontois, beauvaisis...). D'ailleurs l'isolation ne règle pas tout et il ne règle rien lorsque les fenêtres sont ouvertes ou que voulez profiter le l'extérieur. Le transport aérien est le seul moyen de déplacement qui a augmenté ses émissions de gaz à effet de serre. L'impact sur la santé est très important et la dévaluation des biens immobiliers est aussi une réalité. Il est donc essentiel de penser aux riverains sans pour autant argumenter sur des hypothétiques projets technologiques qui ne sont que des leurres.				
Contribution	Le vivre ensemble	Le vivre ensemble passe par le respect de chacun. Annoncer un accroissement du trafic avec un objectif de 45000 mouvements (au bas mot) est une injure faite à la population des riverains de l'aéroport et plus largement à l'ensemble de la planète. Nous demander notre avis sur l'aménagement avec un tel postulat de départ n'est pas recevable. 30 000 mouvements, 8 heures de couvre-feu voilà un socle autour duquel peut s'amorcer la réflexion sur le nouvel aménagement. Celui-ci prend tout son sens puisqu'il va vers une neutralité carbone. Le plafonnement à 30 000 mouvements, qui reste compatible avec le Plan d'Exposition au Bruit, stabilise les gaz à effets de serre, le projet est cohérent , respectueux.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Un aéroport "vert" en pleine crise climatique ?	Nous vivons des canicules plus précoces et plus longues, des sécheresses alarmantes, des forêts qui meurent, une biodiversité qui s'effondre. Juin est devenu un mois d'été brûlant alors qu'il était printanier il y a encore quelques décennies. Et pendant ce temps, à Beauvais, on veut accélérer le trafic aérien et aggraver les émissions... tout en parlant d'aéroport "durable". C'est indécent. L'exploitant brandit une certification ACA 4, censée montrer sa "responsabilité climatique". Mais cette accréditation ne prend même pas en compte les émissions des avions, qui représentent pourtant l'immense majorité des gaz à effet de serre générés. Ce label est un pur écran de fumée : c'est du greenwashing. Un aéroport qui s'agrandit, c'est un territoire qui choisit de contribuer au réchauffement. Il est temps d'assumer les choix, ou de les refuser clairement.				
Contribution	Une aberration criminelle	On sait que tout trafic aérien contribue à l'augmentation de gaz à effets de serre, de particules fines, de bruits. Les gaz à effets de serre sont responsables du dérèglement climatique qui s'observe par une élévation de la température et une multiplication des phénomènes extrêmes (tempêtes, inondations...) qui provoquent des destructions d'habitats, des déplacements de population, des morts. Les particules fines sont cause de maladies pulmonaires, à terme certaines victimes en meurent. Le bruit est à l'origine de maladie cardiaque, de dépressions, de suicides. Valider une augmentation du trafic aérien est un acte criminel. Les aménagements proposés au sol n'ont de sens qu'avec un plafonnement du trafic à 30000 mouvements.				
Contribution	Un développement suicidaire	Depuis 30 ans on nous mène en bateau! D'abord le discours était «qu'on ne passerait jamais le million de passagers, craché juré ! moins d'avions mais de plus grande contenance, moins polluants, moins bruyants!» Foutaise! Où en est-on aujourd'hui? Et l'on nous veut nous convaincre que maintenant avec un objectif de 48000 mouvements (au bas mot, car derrière tout ça bien entendu le vrai objectif est la croissance optimale) on va atteindre la neutralité carbone dans un environnement d'air pur et de chants d'oiseaux! Honte à vous! Un plafonnement à 30000 mouvements un point c'est tout!				
Contribution	STOP AU DEVELOPPEMENT DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS	Je suis contre le développement de cet aéroport car au-delà du fait que les rejets d'hydrocarbures dans l'atmosphère vont augmenter les gaz à effets de serre et aggraver le dérèglement climatique au niveau mondial, d'un point de vue local nous allons subir les nuisances sonores, les pollutions chimiques avec les fines particules dégagés par ces avions et entrainer le développement de diverses maladies, alors stop à ce projet écocide fatal à la population				
Contribution	L'aéroport est un atout pour les emplois du Beauvaisis.	A tous ceux qui nient les retombées économiques: L'aéroport propose des emplois qui correspondent aux nouvelles aspirations des demandeurs d'emplois dans les métiers liés à l'escale, sur la piste et en accueil, flux, enregistrement, embarquement des passagers mais aussi bus, parkings. 100 personnes du Beauvais sont embauchés chaque saison de Avril à fin Octobre et 1/3 de ces personnes signent un CDI à la suite de cette période. Ces métiers ne représentent qu'une partie des emplois créés, les loueurs, les taxis, les magasins, les restaurants et l'hôtellerie sont des secteurs qui se développent grâce à l'aéroport qui est saturé et nécessaire de moderniser pour un meilleur accueil des passagers.				
Contribution	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...				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Non à l'accélération de la catastrophe écologique comme à l'accentuation des nuisances.	À l'heure où les effets du dérèglement climatique se font tellement patents qu'il est impossible de les ignorer, il est irresponsable et même criminel de prétendre ENCORE développer l'une des activités qui y contribuent le plus. L'aéroport existant est déjà largement dimensionné (trop, pourrait-on déjà avancer). Il promeut un mode de vie irresponsable et intenable sur la durée. Par ailleurs il n'est viable qu'au moyen de subventions publiques qui seraient beaucoup, beaucoup plus légitimement utilisées à développer un réseau de transport de proximité plus vertueux et satisfaisant. L'argument du «développement économique» ne tient donc pas, c'est une activité qui ne profite qu'aux compagnies aériennes. D'autre part le développement de l'activité aérienne entraînera une augmentation des nuisances sonores (entre autres) qui pèsera sur les résidents de la région. C'est non, non, et NON. Il faut CESSER cette obsession mortifère.				
Contribution	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.				
Contribution	Habitant de laversines, je dis STOP !!!	Chaque jour, les avions déchirent notre ciel, et le vacarme est devenu insupportable. Nous n'en pouvons plus. Ce projet d'extension, c'est une déclaration de guerre à notre tranquillité, à notre santé, à l'avenir de nos enfants. Mes deux filles ne dorment plus correctement. On parle de 500 emplois sans aucune justification ? Et la santé de milliers d'habitants ? On l'échange contre quelques CDI mal payés ? L'aéroport est déjà bien assez grand. Notre territoire mérite mieux que d'être sacrifié pour le low-cost. Non, nous ne serons pas la décharge aérienne de l'Île-de-France. Laissez-nous vivre. STOP à cette extension !				
Contribution	NON A CETTE EXTENSION !	À Guignecourt, le ciel est devenu une autoroute aérienne. Il est où, le droit à la tranquillité ? À respirer ? À dormir ? L'extension de l'aéroport, c'est le mépris total de notre santé et de notre environnement. L'argument des emplois est une illusion : quelques centaines de postes dont la majorité pour les travaux sans aucun détail... ? Cela ne vaut pas la peine de sacrifier tout un territoire. Le développement durable ne passe pas par plus de pollution. Ce projet est une erreur stratégique, morale et écologique. Les habitants sont unis : nous n'en voulons pas. Protégez les citoyens, pas les profits. Non à l'extension.				
Contribution	Article L2212-2	Dans le Beauvaisis, les avions grondent, les maires se taisent. Pourtant, l'article L2212-2 du Code général des collectivités territoriales oblige les maires à protéger la tranquillité, la sécurité et la salubrité publiques. Or, le trafic aérien intensif autour de Beauvais provoque nuisances sonores, pollution de l'air, troubles du sommeil et risques sanitaires avérés, notamment pour les enfants. Et que font les élus ? Rien. Très peu de motions pas de recours, pas même une prise de parole contre l'extension de l'aéroport. Silence total. Ont-ils oublié qu'ils sont les premiers protecteurs de leurs administrés ? Face aux nuisances croissantes, leur inaction est un abandon. Les habitants, eux, n'oublient pas. Ils attendent des actes, pas des excuses.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	En 2 mois, pas un papier dans les boîtes 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.				
Contribution	ARRÊTEZ CETTE FOLIE	Milly sur Thérain est un village rural. On a choisi la campagne pour sa paix. Aujourd'hui, les avions brisent cette paix chaque jour. Et demain, ce sera pire ? L'extension de l'aéroport, c'est le chaos garanti : plus de bruit, plus de pollution, plus de maladies. On nous promet des miettes d'emplois, et en échange on perd tout. Notre air, notre calme, notre santé. Ce n'est pas acceptable. Le territoire mérite mieux. Nous disons NON, fermement et définitivement. Ce projet est une menace directe pour nos vies. Arrêtez cette folie.				
Contribution	Et nous ? Et nos enfants et petits-enfants ? Nus ne valons rien ????	Mes enfants ne jouent plus dehors sans entendre les avions couvrir leur voix. À Villers-Saint-Barthélémy, les nuisances sont constantes, et on ose parler d'agrandissement ? C'est un scandale. Les gens sont à bout, les parents inquiets, les nuits sans sommeil. On sacrifie nos campagnes pour quelques emplois précaires ? Le territoire peut se développer autrement : agriculture, tourisme vert, artisanat. Il n'a pas besoin de plus de kérosène. L'aéroport est déjà bien assez grand. Nous ne serons pas complices d'un désastre écologique et humain. Nous disons STOP.				
Contribution	Bellova = Egis = condamnation = peu fiable	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.				
Contribution	Quand Bellova méprise les personnes au faible pouvoir d'achat	Présenter l'extension de l'aéroport de Beauvais comme un «projet de pouvoir d'achat» est une insulte à ceux qui peinent à finir leurs fins de mois. Voyager à 30€ ne concerne pas ceux qui comptent chaque euro pour nourrir leur famille ou chauffer leur logement. Le vrai pouvoir d'achat, ce n'est pas un vol low-cost pour un week-end hors de prix sur place, c'est la possibilité de vivre dignement au quotidien. Cette communication cynique masque les effets négatifs : nuisances, pollution, baisse de la valeur immobilière, insécurité liée aux trafics. Utiliser le pouvoir d'achat pour justifier un projet climaticide, c'est manipuler une souffrance sociale réelle à des fins commerciales. Ce projet ne répond en rien aux besoins essentiels de la population locale.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	C o n c e r t a t i o n mensongère...	J'ai assisté à un atelier et une réunion publique. Il est inacceptable que la concertation lancée par le maître d'ouvrage Bellova soit présentée sous le titre trompeur de « Modernisation de l'aéroport de Beauvais ». Il ne s'agit pas seulement de moderniser, mais bel et bien de développer l'aéroport et d'augmenter fortement le trafic, déjà à 40 000 mouvements par an pour 6,5 millions de passagers ! Ce tour de passe-passe sémantique masque un projet aux conséquences graves pour l'environnement, la santé des riverains et la qualité de vie de tout un territoire. En pleine urgence climatique, ce type d'extension, décidé sans consultation citoyenne, est une fuite en avant au service d'intérêts privés, au détriment du bien commun.	Suite			
Contribution	STOP a cette folle, pas d'extension supplémentaires, c'est déjà invivable !!!!!	STOP l'extension folle de l'aéroport de Beauvais. Non a la destruction de nos campagnes, on ne peut même plus sortir dans son jardin sans avoir des avions qui passent sans arrêt au dessus de nos têtes. STOP a la pollution STOP au bruit Faire prendre le car a des gens depuis Paris pour venir prendre l'avion a Beauvais, tout ça pour payer leur billet d'avion moins chère est une aberration écologique.				
Contribution	L'augmentation du trafic aérien à Beauvais, une idée basée sur des intérêts financiers	L'idée d'augmenter le trafic aérien sur l'aéroport de Beauvais-Tillé (son vrai nom !) est une idée basée uniquement sur des intérêts privés, au détriment de la santé physique et mentale des riverains (et jusqu'à plus de 35km autour). La pollution sonore et de l'air sont déjà trop présents. Bétonner encore des terres agricoles est une ineptie. Je suis donc fortement opposée au développement de cet aéroport, et même favorable à une réduction des mouvements. La santé n'a pas de prix.				
Contribution	Fière d'habiter le beauvaisis et de travailler pour Bellova	Cela fait 20 ans que je travaille à l'aéroport de Beauvais, j'ai pu évoluer et grandir grâce à celui-ci. Je l'ai vu changer et s'agrandir d'années en années et j'en suis fière. C'est une chance pour nous d'avoir un si bel aéroport à la porte de chez nous qui nous propose autant de belles destinations. J'habite à côté et je ne suis pour rien au monde embêter ni par le bruit ni par la pollution comme pourrait dire beaucoup de gens mécontents. Il crée tellement d'emploi que l'on peut en être que fières et contents. Moi je dis vive l'aéroport vive Bellova et vive tout ceux qui y travaillent. Merci				
Contribution	Stop à l'augmentation du trafic !!	Ce projet va à l'encontre de l'urgence climatique et nuit gravement à la qualité de vie des habitants. Plus de vols, c'est plus de pollution, de bruit, et d'émissions de CO ₂ . Ce modèle de transport intensif et low-cost est incompatible avec un avenir soutenable. Nous demandons un plafonnement du trafic aérien à 30 000 mouvements par an, contre plus de 39000 aujourd'hui. C'est une mesure de bon sens pour protéger la santé publique, limiter les nuisances et réduire l'impact sur le climat. Ce projet d'agrandissement ne sert que les intérêts économiques de quelques-uns, au détriment du bien commun. Signez pour un ciel plus calme et un air plus sain.				
Contribution	6,5 millions de passagers c'est largement suffisant...et déjà trop pour Beauvais	Pourquoi vouloir augmenter un trafic déjà massif (6,5 millions de passagers, 40 000 mouvements) dans un territoire qui n'en voit aucune retombée locale concrète ? La majorité des voyageurs viennent de Paris ou y retournent sans jamais poser un pied en ville. Les commerces beauvaisiens, eux, ferment les uns après les autres : résultat un centre-ville déserté. L'idée d'implanter des zones commerciales en duty-free au sein de l'aéroport ne fera qu'aggraver ce déclin. Ces espaces captent la consommation sans redistribution locale. Beauvais devient une plateforme low-cost au service de l'Île-de-France, sans lien avec son territoire. Les élus doivent se demander : quel développement veulent-ils pour leur ville ? Celui d'une ville dortoir sacrifiée au profit d'un hub aérien déconnecté de ses habitants, ou celui d'un centre vivant, à taille humaine, qui redonne sens à l'économie locale et à la qualité de vie ? STOP A CETTE EXTENSION. je dis NON au projet !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Aggravation des pollutions sonores, climatiques	Habitante du quartier Saint Jean, au sud de Beauvais, le bruit causé par le passage des avions est déjà de plus en plus fréquent et tardif. Qu'en serait-il avec l'agrandissement ? L'heure n'est plus à accroître les sources de pollutions (sonore, qualité de l'air, micro particules...) notamment si proche d'un centre ville. Les plus modestes seront encore une fois les plus touchés par la dégradation de leur environnement et les moins en capacité de déménager, ou de protéger leur cadre de vie... pour permettre à d'autres de voyager en lowcost... ce projet est d'un autre temps et non raisonnable. Contribuons tous à une transition écologique et sociale... il est encore temps.				
Contribution	la pollution au coeur de nos campagnes	J'habite à sainte-geneviève environ 20km de beauvais. Chaque soir d'été une pollution aérienne de couleurs sombre ressemblant à un couvercle de marmite s'installe au dessus de ma commune et environnante. Quand le ciel est clair un entrecroisement de traînées blanches précédées par des avions de plus en plus nombreux envahit l'azur au dessus de nos têtes. Je pense que le transport aérien est à l'origine de ces pollutions et qu'il y a lieu de limiter ces transports!				
Contribution	LES GRAVES PROBLÈMES DE SECURITE ET D'HYGIENE ENGENDRÉS PAR LE PROJET D'EXTENSION	Professionnel intervenant comme urbaniste sur de grands projets, je confirme mes propos exprimés à Madame la Préfète de l'Oise dans mon courrier du 24.05.2024, à savoir que les orientations proposées dans cette enquête publique sont très inquiétantes au regard des graves problèmes de sécurité et d'hygiène que cela soulève pour les habitants riverains. Notamment : - EN RAPPEL : LE NON-RESPECT DES CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE 2012 - LES GRAVES PROBLEMES DE SECURITE LIES A L'AUGMENTATION DES TRAJECTOIRES NON RESPECTEES - LES AGRAVATIONS DES PROBLEMES DE SANTE PUBLIQUE POUR LES HABITANTS CONCERNES CETTE ENQUETE NE PEUT ETRE VALIDEE EN L'ETAT SAUF A ENGAGER GRAVEMENT LA RESPONSABILITE DES ELUS ET DES RESPONSABLES TECHNIQUES DU PROJET D'EXTENSION Hervé MONTAUFFIER, ARCHITECTE et URBANISTE				
Cahier d'acteur	MEDEF Oise					
Contribution	A qui profitera l'extension?	Les compagnies low cost ne paient pas le vrai prix des services, ne créent pas d'emploi, les voyageurs ne s'arrêtent pas en Picardie mais la pollution oui, les profits vont dans d'autres pays mais nous payons les infrastructures. A qui cela profite?				
Contribution	Un faux développement économique, des vrais nuisances	Où sont les emplois durables ici en Picardie? Non, l'automatisation des services aéroportuaires va réduire les emplois. Les bénéficiaires vont-ils profiter à la France ou à la Picardie? Non, hors de France.. Tourisme local en Picardie? Non, ils ne font que passer pour prendre des avions pas chers à destination de grandes destinations touristiques. Le bruit, la pollution et le CO2? Le trafic aérien peut marginalement réduire ses émissions mais ne peut pas avoir un bilan zéro carbone. L'argent de nos impôts va t'il être utilisé pour cela? dépenser notre argent pour une infrastructure polluante, qui ne crée pas d'emploi et relocalise ses profits ailleurs.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	A quand une autre voie ?	A quand la création d'une voie supplémentaire vers therdonne et Bailleul sur therain cela permettrait de partager équitablement les vols qui partent vers le sud. Troissereux, Savignies, Le Mont Saint Adrien sont saturés				
Contribution	S u g g e s t i o n s d'amélioration pour renforcer l'attractivité et l'accessibilité de l'aéroport	Tout d'abord, il serait judicieux de développer de nouvelles lignes de navettes Aérobus, notamment vers Amiens, Compiègne, Creil... Cela permettrait d'offrir une alternative fiable aux aléas de la SNCF, tout en encourageant l'usage des transports publics pour accéder à l'aéroport. Par ailleurs, l'allongement de la piste (ou la construction d'une nouvelle) pourrait être une réelle opportunité pour accueillir des vols long-courriers, ce qui permettrait de diversifier l'offre et de renforcer le rayonnement international de Beauvais. Cela ouvrirait la porte à de nouvelles liaisons intercontinentales et à des retombées économiques positives pour le territoire.				
Contribution	Un aéroport exemplaire au service des habitants et de l'environnement	Habitant à Creil, une ville modeste, je considère l'aéroport de Beauvais comme une véritable chance. Grâce aux vols low-cost, de nombreuses familles peuvent voyager à l'étranger, preuve d'un modèle économique accessible qui privilégie l'utilité publique au profit. Côté environnement, les données publiques d'ATMO montrent une meilleure qualité de l'air à Beauvais en été, période de trafic aérien accru, suggérant que les avions contribuent à disperser les polluants. L'aéroport, certifié ACA 4, s'engage activement vers la neutralité carbone avec ses projets de modernisation. Le bruit des avions reste très limité dans la région (rarement au-delà de 65 dB), et les plaintes sont souvent exagérées. La présence croissante de moineaux sur la plateforme aéroportuaire démontre une biodiversité active et préservée. L'aéroport est un atout économique, social et environnemental pour notre territoire.	Suite			
Contribution	Danger pour nos enfants	J'habite sur une trajectoire et depuis que le trafic augmente, ma fille a de plus en plus de crise asthme et sa santé se détériore. Plus d'avions signifie plus de crise pour ma fille. Nos vies sont sacrifiées				
Contribution	Nouvelle étude entre pollution et cancer, une de plus !!!	Et voilà la petite dernière : https://www.nature.com/articles/s41586-025-09219-0 Plusieurs dizaines de chercheurs du monde entier se sont associés pour réaliser une nouvelle étude parue le 2 juillet 2025 dans la prestigieuse revue Nature. Leurs résultats confirment les liens entre pollution et cancers du poumon. Plus une région est polluée, plus on retrouve de mutations génétiques liées au cancer dans les tumeurs prélevées. C'est la première étude qui explique comment la pollution favorise la maladie. « Nos recherches montrent que la pollution de l'air est fortement associée aux mêmes types de mutations de l'ADN que celles que l'on associe généralement au tabagisme », explique au Guardian Ludmil Alexandrov, docteur à l'Université de San Diego en Californie. STOP A CE PROJET QUI DETRUIT LA SANTÉ !				
Contribution	Tous malades	Dans notre hameau beauvaisien proche de l'aéroport, il y a un malade de cancer par maison, dont la nôtre. La qualité de l'air est mauvaise et fait souffrir tout le monde. L'aéroport ne doit pas être développé !				
Contribution	Vivre et travailler cloîtrés ?	Je travaille et vis à Beauvais, à proximité de l'aéroport. Le bruit des avions, l'odeur du kérosène m'empêchent d'avoir les fenêtres ouvertes six mois par an. A cause du bruit, je dois suspendre ou mettre fin aux conversations téléphoniques professionnelles ou personnelles le temps que durent les fréquents décollages. L'hiver, par temps de brouillard, c'est l'odeur de kérosène stagnant qui me prend à la gorge dès que je sors de chez moi.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	EXIGEONS l'ACCES AU CONTRAT ET A SES ANNEXES !!!	Bellova présente un projet d'extension à horizon 2030...et après que va t-il se passer ? Les habitants doivent avoir accès au contrat de concession et à ses annexes ! Ce projet engage le territoire sur 30 ans, voté par des élus, il engage la vie et la santé publique !!! EXIGEONS LE CONTRAT ET SES ANNEXES. Que font les garants ? Aidez-nous Madame et Monsieur les garants : vous ne pouvez pas assister sans rien faire à cette consultation d'une population qui n'a pas accès à une information transparente...Nous avons le droit d'être informés ! sinon c'est une mascarade !				
Contribution	Habitante de Saint Martin	Opacité des procédures et des contrats. Déni de démocratie Pollution sonore, olfactive et environnementale Non à l'extension de l'aéroport				
Contribution	La vie à Tillé est un enfer...	Nous n'avons plus de vie...nous n'avons pas les moyens de déménager et devons subir un bruit infernal que personne ne peut imaginer de 6h à minuit. les doubles vitrages n'enlèvent pas tout le bruit évidemment. leurs avions soit-disant moins bruyant sur la papier : c'est une farce de 3-4 dB en moins...venez donc voir chez moi si c'est moins bruyant dans la réalité. Passez du temps dehors quand il fait beau : c'est IMPOSSIBLE. Personne ne s'inquiète de notre santé, de notre quotidien et ils veulent augmenter le trafic. Nous ne sommes donc rien nous riverains, il n'y en a que pour le passagers...et les odeurs de kérosène et ce que nous respirons : tout le monde s'en fout . Vous faites votre fric sur notre santé : c'est scandaleux ! et les enfants à l'école qui respirent chaque jour cette pollution : tout le monde s'en fout. comment peut-on développer un aéroport au coeur d'une commune ? où est madame Cayeux...pas à Tillé, c'est sûr...même pas à Beauvais...				
Contribution	Trop de nuisances, STOP !	Les zones d'exposition au bruit ont fortement évolué ces dix dernières années, s'étendant progressivement et perturbant la vie quotidienne des habitants, surtout selon la météo. Elles doivent être réévaluées et mises à jour pour garantir une information transparente sur leurs impacts sur le Beauvaisis. Aujourd'hui, leur respect n'est plus assuré. Avant toute extension, la priorité doit être la réduction de ces zones pour diminuer les nuisances. Stop aux réveils dès 6h du matin ! Stop aux nuisances jusqu'à 23h30 en haute saison ! Stop aux vibrations et aux bruits assourdissants qui nous réveillent tous ! Les habitants du Beauvaisis méritent le calme, la santé et une vraie qualité de vie.				
Contribution	Stop à plus d'avions	en 1930 aérodrome de Tillé, puis aérodrome Beauvais/tillé ensuite aéroport de PARIS/BEAUVAIS. Ce site n'est pas adapté à un trafic croissant car aujourd'hui avec le trafic actuel, le village de LAVERSINES est impacté par tous les vols (atterrissages et décollages). Malgré plusieurs signalements journaliers pour sorties de couloir d'envol, la réponse est toujours la même (sortie de sa trajectoire standard pour des raisons de sécurité et de gestion de trafic).Une augmentation des vols génèrent plus de pollutions atmosphériques et sonores sans compter la croissance des véhicules y compris le nombre de bus reliant Beauvais/Paris. JE REVENDIQUE : un respect des couloirs et une limitation des vols à 35000 mouvements/an. Conclusion: Fable La grenouille et le bœuf - morale : Il faut rester sage, humble et à sa juste place sans chercher à imiter les autres				
Contribution	Halte au nombre croissants des vols	Respect de la commune de LAVERSINES	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Halte au nombre croissant des vols	Cela suffit !	Suite			
Contribution	STOP : projet en totale incohérence avec les politiques régionales	Le SRADDET des Hauts-de-France promeut la sobriété énergétique et la réduction des transports les plus polluants. Ce projet d'aéroport, conçu pour capter un trafic touristique low-cost, va à l'inverse de cette orientation. Il contribue à la surmobilité aérienne, qui bénéficie peu au territoire. Les flux générés favorisent surtout les métropoles touristiques étrangères, et non le développement local. Ce n'est pas aux collectivités de subventionner un modèle économique fragile et polluant qui ne respecte pas les politiques publiques adoptées démocratiquement.				
Contribution	Développer, grossir, faire toujours plus de profit, toujours, encore et encore...en sacrifiant l'humain et la planète	La croissance rapide de l'aéroport de Beauvais est souvent présentée comme un levier important pour l'emploi local. Pourtant, il est essentiel de rappeler que l'expansion d'un aéroport ne garantit pas la création durable d'emplois ni le bien-être économique des habitants. La hausse du trafic aérien génère des nuisances, pollution et congestion, qui pèsent sur la qualité de vie et peuvent freiner d'autres dynamiques économiques locales plus durables. L'emploi peut et doit se développer autrement, par des filières innovantes, écologiques et respectueuses du territoire. Continuer à agrandir un aéroport déjà en forte croissance, sans un réel débat sur ses impacts sociaux et environnementaux, est une impasse. Il faut des projets qui créent de la richesse humaine et écologique, pas seulement plus de passagers et de vols.				
Contribution	quel sont les engagements de la préfecture et de la DGAC pour l'amélioration de la durée du couvre-feu	J'ai appris, lors de la réunion du 18 juin que le trafic de l'aéroport allait augmenté de 20 à 30% surtout le matin très tôt et le soir très tard. le représentant de Ryanair nous a dit qu'il ne voulait pas de modification des horaires du couvre-feu, comme si c'était lui qui décidait. Que propose la DGAC et la préfecture pour augmenter la durée du couvre-feu pour permettre aux riverains de dormir 8h. par nuit.				
Contribution	Changeons les élus pour stopper le projet !!!	L'exploitant de l'aéroport prévoit de passer à 45 000 mouvements annuels à 2030-2033 et bien plus dans un second temps avec un simple accord des élus du SMABT. Nous subissons déjà 40 000 survols et notre quotidien est devenu invivable : nuisances sonores constantes, pollution croissante, impacts graves sur notre santé. Le seul frein possible à cette fuite en avant, ce sont les élus. Or, bonne nouvelle : les élus, ça se remplace et dès 2026 !!! Avant les prochaines élections, si vous aussi, vous êtes à bout, allez voir vos maires ! Interpellez-les, exigez des positions claires. Rappelez-leur que votre bulletin de vote est une arme démocratique puissante. Nous avons le pouvoir de dire non à ce projet destructeur. Seuls des élus courageux et responsables peuvent stopper cette extension. Montez des listes et changeons les élus ! Changeons les élus pour changer le projet !				
Contribution	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..				
Contribution	Le bruits des avions tue !	Les résultats de l'étude DEBATS ont ainsi confirmé qu'une augmentation de l'exposition au bruit des avions est associée à une mortalité plus élevée par maladie cardiovasculaire. Par ailleurs, l'exposition au bruit des avions a bien des effets délétères sur l'état de santé perçu, la santé psychologique, la gêne, la quantité et la qualité du sommeil et les systèmes endocrinien et cardiovasculaire.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Ma santé contre des profits	Les élus du Beauvaisis sacrifient notre santé pour satisfaire les intérêts de l'aéroport. En soutenant l'extension de l'infrastructure et l'augmentation du trafic aérien, ils ignorent sciemment les alertes sur la pollution sonore et atmosphérique. Chaque décollage, chaque atterrissage ajoute son lot de nuisances, de particules fines, de stress et de troubles du sommeil pour les habitants. Le dérèglement climatique s'accélère, mais nos responsables politiques persistent à favoriser un modèle dépassé, au détriment de notre qualité de vie et de notre avenir. Ce n'est pas du développement, c'est une fuite en avant. Nous refusons que notre territoire devienne une zone de passage pour low-cost au prix de notre bien-être. La santé publique n'est pas négociable : stop au sacrifice du Beauvaisis sur l'autel du trafic aérien.				
Contribution	Non à l'envol des Nuisances (2/2)	Le bruit constant des avions affecte le sommeil, la concentration et la santé mentale des populations locales, ajoutant les risques accrus de maladies cardiovasculaires. Le couvre feu en vigueur est régulièrement repoussée (source : Le Monde) Des études montrent des risques cardiovasculaires en cas d'augmentation du niveau de bruit de +10 dBA. L'OMS recommande d'avoir un seuil de bruit nocturne de 40 dB engendrent un risque avéré pour une grande partie de la population. Ce risque est validé par les données transmises par l'Aéroport de Beauvais dans ses bulletins de l'environnement où les mesures sont régulièrement dans des niveaux de bruits à risque sur le long terme. Source : https://ehp.niehs.nih.gov/doi/10.1289/isee.2023.PK-020?utm_source=le.ac.uk/news/2024/september/aircraft-noise https://www.calameo.com/read/007729434be3b4b91fec4?page=9 Quelles sont les compensations prévues pour revenir dans le respect du droit français sur le code de l'environnement ?				
Contribution	Non à l'envol des nuisances (1/2)	L'extension d'un aéroport constitue une menace majeure pour l'environnement, la santé publique et la qualité de vie des riverains. D'une part, l'augmentation du trafic aérien entraînera une hausse significative des émissions de gaz à effet de serre, contribuant directement au dérèglement climatique et donc en contradiction totale avec les objectifs de neutralité carbone fixés par l'Accord de Paris (COP21), quantité supplémentaire estimée +800 000 tonnes de CO2/an pour 45 000 mouvements. A cela il faut ajouter l'augmentation des émissions de CO2 des véhicules supplémentaires (voitures de tourisme, bus, véhicules des personnels, ...). Quelles sont les compensations prévues ?	Suite			
Cahier d'acteur	TaxyMatch					
Contribution	Je suis CONTRE cette extension maquillée en modernisation	Beauvais n'est pas Marseille. Pourtant, on veut en faire un aéroport d'envergure nationale, comme si l'Oise était un grand bassin métropolitain. Le territoire autour de l'aéroport est rural, agricole, avec une biodiversité fragile. L'extension prévue va sacrifier des terres, des villages, des écosystèmes pour des objectifs économiques flous. L'équilibre entre développement et qualité de vie est déjà rompu. Pourquoi continuer ? Il est temps de repenser la place de l'aviation dans nos territoires, pas de l'imposer de force.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Et la sécurité, on en parle ?	L'extension de l'aéroport de Paris-Beauvais soulève de graves enjeux de sécurité, largement passés sous silence. Rien qu'hier, au tribunal de Beauvais, 3 affaires sur 4 étaient liées à cet aéroport : cambriolages, trafics en tous genres... La gendarmerie d'Auneuil constate une recrudescence d'actes délictueux commis par des personnes arrivant par avion, repartant avec leur butin par les airs ou en voiture de location. Le trafic de cigarettes y prospère également. Ce projet présente aussi des externalités économiques négatives : les commerces de centre-ville ferment malgré 6,6 millions de passagers en 2024, étranglés par une économie centrée autour de la zone aéroportuaire. Ces impacts sur la sécurité, le tissu local et la santé publique sont systématiquement balayés lors des réunions. On nous vante les retombées économiques, mais à quel prix ? Ce modèle est déséquilibré et destructeur. Nous refusons de cautionner une telle dérive.				
Contribution	Hallucinant responsable de l'environnement	Le responsable de l'environnement de l'aéroport est hallucinant : on va tous mourir à cause des pesticides dans la région alors la pollution de l'aéroport hein...c'est rien. quel cynisme ! ca montre bien la mentalité de ces dirigeants de l'aéroport.				
Contribution	OUI à la modernisation, OUI à l'emploi, et MERCI pour votre temps	Habitante du secteur depuis 20 ans, habituée et usagère de l'aéroport depuis tout autant, je suis absolument favorable à sa modernisation. Le modèle proposé est simple, respectueux dans ses dimensions comme dans son esthétique. En tant que passagère, je n'ai jamais été maltraitée, contrairement à ce que certains, ayant pris la parole, prétendent. En revanche, l'espace est limité, et un peu plus de confort pour les passagers comme pour les employés ne devrait pas être freiné par quelques oppositions. Je constate chaque année combien de jeunes y travaillent. C'est une belle opportunité que l'aéroport leur offre pour entrer dans la vie professionnelle. Les prix des billets proposés permettent à nos enfants et aux familles modestes de la région de voyager et de découvrir l'Europe et pas que ... Merci aux équipes de aéroport de prendre le temps de nous présenter ce projet et de répondre avec patience aux questions, y compris à celles, parfois très agressives, de certains opposants.				
Contribution	Habitant de Clermont : c'est insupportable cet aéroport	Nous habitons à Clermont de l'Oise et je peux vous dire que nombre de personnes ne supportent plus les décollages et atterrissages qui passent au dessus de nos têtes à longueur de journée et même la nuit ! Nous sommes les oubliés des nuisances et pourtant nous les subissons bien plus qu'à Beauvais qui n'est pas survolé. STOP à ce projet , STOP à l'augmentation du trafic aérien !!!				
Contribution	l'extension de l'aéroport: une chimère perdant-perdant	Les argumentaires favorables reposent sur trois points, la modernité du projet, l'impact gigantesque des retombées économiques locales et enfin pouvoir partir pour un prix bas dans l'Europe. Il est évident que tout cela est un mirage, de la poudre aux yeux. Les retombées n'iront pas au-delà d'une légère activité pour les entreprises de construction, et encore si elles sont locales ce qui reste à démontrer. Les passagers viennent ou repartent en bus depuis/vers Paris sans passer dans la ville, si mal desservie par les transports ferroviaires en particulier. En résumé, peu ou pas de retombées économiques, une incitation au tourisme de masse. Une artificialisation du sol (bâtiments, parkings, hangars etc.). Qu'allons nous recevoir en retour? Une pollution sonore inacceptable et insupportable, dès 6 heures du matin et jusqu'à minuit passé, une pollution de l'air, une dégradation des conditions de vie et un effondrement de la valeur patrimoniale du bâti.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Quand seront prises en compte toutes les conséquences négatives ??? HYPOCRISIE et mensonges toujours et encore !!!	Quand seront prises en compte les conséquences négatives de l'aéroport ? C'est facile de parler des parterres de fleurs, des panneaux photovoltaïques, des engins électriques sur les pistes, des supers boutiques qui vont ouvrir...mais le bruit invivable dès 6h du matin, la pollution de l'air, les voitures s'arrêtent n'importe où, la pollution des voitures des millions de passagers qui viennent en voiture depuis Paris ou la Bretagne, les détritrus, les incivilités à Tillé, les voitures tampons sur les parkings gratuits dans Beauvais, le manque de sommeil des riverains bien au delà de Beauvais, les conséquences sur l'environnement, les conséquences sur la santé humaine à court, moyen et long terme... Quelle hypocrisie de passer sous silence toutes ces conséquences négatives qui nous pourrissent la vie ! STOP à cette extension d'aéroport, c'est inacceptable !!!				
Contribution	Non, le climat ne prend pas l'avion	L'extension de l'aéroport de Beauvais ne peut se justifier face à l'urgence climatique et au déclin des énergies fossiles. Ce projet revient à ajouter des moteurs à une voiture lancée vers un mur. Même « propres », les avions émettent massivement du CO ₂ . Les navettes électriques n'y changeront rien. L'aviation est l'activité la plus carbonée par passager/km, incompatible avec les engagements climatiques de la France et la sobriété énergétique nécessaire. On ne peut pas miser sur toujours plus de vols alors que les limites physiques du monde nous contraindront tôt ou tard à en faire moins. Oui, cela impacte l'emploi local, mais continuer à développer l'aérien, c'est nier la réalité climatique. Ce projet poursuit une logique de profit court-termiste, sourde à l'enjeu planétaire. La physique ne se négocie pas : voler consomme trop d'énergie. Préserver une planète vivable doit primer sur la rentabilité.				
Contribution	Un projet d'un autre siècle, pour des enjeux d'un autre temps	Ce projet de modernisation est une aberration climatique. On nous parle de confort passager, de parkings arborés et de navettes au biocarburant pendant que le cœur du problème — le trafic aérien lui-même — est soigneusement ignoré. L'avion est l'un des modes de transport les plus carbonés qui soient. Croire qu'on peut le verdir avec un peu de B100 et du SAF, c'est confondre cosmétique et transition. Dans un monde aux ressources finies et sous contrainte énergétique, miser sur la croissance low-cost est irresponsable. La physique ne négocie pas : voler consommera toujours beaucoup. À l'heure où l'on demande aux Français sobriété et efforts, construire l'illusion d'un avenir aérien infini est un non-sens écologique, économique et moral. Ce projet appartient au XXIe siècle, pas au XXe. Lire la pièce-jointe pour une argumentation complète.				
Contribution	On nous vole nos nuits	On nous vole nos nuits. À Beauvais, les avions décollent des 6 h jusqu'à minuit. Impossible de dormir 8h, impossible de récupérer. Résultat : fatigue, stress, maladies, enfants épuisés. Tout ça pour du tourisme low-cost au mépris de notre santé. C'est un scandale. On nous impose le bruit, on détruit notre sommeil, Nous exigeons un couvre-feu aérien entre 22h à 7h. Le droit au sommeil est un droit fondamental. Élus vous êtes irresponsables				
Contribution	Priorité au ferroviaire	Au regard de l'objectif zéro émissions de CO ₂ en 2050 la vision 2030 me semble bien limitée. Écoutons les recommandations du GIEC plutôt que les arguments consternants de M. Environnement de Bellova («on vient de réautoriser certains pesticides donc autorisons nous à polluer «juste» autant que la ville elle-même», réunion du 3 juillet 2025 à Savignies). Moderniser pourquoi pas mais sans augmenter le nombre de mouvements. À choisir, investissez plutôt vos 440 millions d'euros dans le ferroviaire, nous n'avons pas besoin de l'aller-retour à Venise pour 60€ mais d'une liaison correcte avec Paris. Et évitons au passage d'artificialiser des sols pour de nouveaux parkings. Merci.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Action collective devant les tribunaux	Les habitants de Beauvais ne resteront pas passifs face à ce projet insensé d'augmentation du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais. Nous sommes prêts à engager une action collective, y compris devant les tribunaux, pour défendre notre santé, notre qualité de vie et notre environnement. La pollution générée par les avions — particules fines, oxydes d'azote, gaz à effet de serre, bruit constant — est une menace directe pour les riverains, les écosystèmes et le climat. Les études scientifiques sont claires : vivre à proximité d'un aéroport augmente les risques de maladies respiratoires, cardiovasculaires et de troubles du sommeil. Ce projet, au lieu de répondre aux défis de notre époque, les aggrave. Nous refusons de voir notre territoire transformé en plateforme low-cost au mépris des enjeux de santé publique et d'écologie. La mobilisation ne fait que commencer, et nous utiliserons tous les recours pour faire entendre raison."				
Contribution	Villages du Beauvaisis sacrifiés	La vie devient un enfer, réveillé tous les jours vers 6h du matin et impossible de dormir avant minuit et après on dit que l'augmentation du trafic est une chance pour le territoire. De qui se moque t-on ? Un jour les politiciens auront des comptes à rendre !				
Contribution	Scandale : quand le préfet de l'Oise est complice et acteur du projet de Bellova !!!	Il est profondément choquant d'entendre le préfet de l'Oise déclarer le 27 mai dernier « Nous avons des projets d'avenir pour cet aéroport » alors même que le projet d'extension de Beauvais va à l'encontre des engagements climatiques de la France. En tant que représentant de l'État et garant de l'intérêt général, le préfet a pour mission de faire respecter les lois dont celles sur le climat, et de rester IMPARTIAL. En s'affichant publiquement comme promoteur du projet, il devient acteur et complice d'une politique contraire à la protection de la santé de la population et contraire à l'urgence environnementale. Cette position pose une grave question sur la NEUTRALITÉ de l'État dans une procédure censée garantir une évaluation objective et transparente. Les citoyens sont en droit d'attendre de leurs institutions qu'elles protègent l'intérêt général, pas qu'elles se fassent les relais de projets privés destructeurs pour le climat et la santé publique. C'est un SCANDALE !				
Contribution	Phasage "prudent" qui cache une accélération post-2030	L'offre se dit "raisonnée" jusqu'en 2030, mais Bellova prévoit une nette accélération à partir de cette date. Une deuxième phase d'extension, avec des travaux lourds jusqu'en 2053, vise à amplifier le trafic et les capacités. Cette stratégie en deux temps masque une politique du fait accompli : installer les infrastructures nécessaires dès la première phase, puis rendre inévitable l'augmentation du trafic en phase 2. C'est une forme d'extension rampante, sournoise, qui échappe au débat public en raison de sa temporalité.				
Contribution	Un découpage temporel manipulateur pour minimiser l'impact réel	Le projet ne présente qu'un horizon de 2030 dans la consultation publique, alors même que le contrat de concession court jusqu'en 2054 et que deux phases d'investissements massifs sont prévues : une première avant 2033, puis une seconde de 2034 à 2053. Ce découpage volontairement biaisé empêche les citoyens de mesurer l'ampleur réelle du projet. L'accroissement de capacité est pensé sur 30 ans, mais on demande au public de se prononcer sur 6 années de "modernisation". C'est une manœuvre de communication destinée à cacher l'objectif réel du projet : faire de Beauvais-Tillé un hub low-cost majeur, avec toutes les nuisances que cela implique. IIL FAUT STOPPER CETTE MASCARADE ET CE PROJET !	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Développer un aéroport ne sera JAMAIS la priorité	À l'heure où il serait temps de réfléchir à nos déplacements et à nos priorités, il est inacceptable de développer un aéroport alors que de gros aéroports fonctionnent déjà à gros régime à seulement 1h ! L'argent est une vaste excuse qui n'a plus aucun sens : la SANTÉ et l'ENVIRONNEMENT sont une PRIORITÉ ! Les problèmes sont pris à l'envers, développer un aéroport ne sera jamais la première meilleure idée. Les études scientifiques et environnementales le démontrent. Développer un aéroport, c'est encourager les individus à prendre l'avion alors qu'il est l'heure de diminuer l'utilisation de ce transport, et, au contraire, développer des moyens plus sains. Que les élus et dirigeant·es entendent la population et ouvrent les yeux.				
Contribution	Plan d'exposition au bruit non conforme	Dites clairement aux habitants de certaines communes, comme Laversines et Troissereux que se sont des villages «condamnés», pas de chance pour ces 2 villages, qui subissent atterrissages et décollages, aucun répit. Le trafic est depuis longtemps saturé avec des survols toutes les 3 minutes, la pollution sonore insupportable, sans parler du risque pour la santé. Les travaux pour les parkings sont nécessaire, mais stop à l'augmentation du trafic. A quelle date prévoyez vous de mettre à jour le Plan d'exposition au bruit qui n'est pas conforme à la réalité. Ayez le courage avant les élections, Mr le Préfet, de refaire le plan, les Maires complices arrêtés de vous cacher assumez!!! Au nom de l'écologie, on nous vend des voitures électriques, on nous interdit de circuler librement en ville, ais en ce qui concerne l'aéroport tous va bien, le fric le fric toujours plus au détriments des petites gens évidemment. Aux réunions vous étiez, condescendants, hypocrites, sournois.				
Contribution	Beauvais 58000 habitants et un projet d'aéroport pour être l'un des plus importants français...à côté de Roissy ! Une folie !	Beauvais compte 58 000 habitants, et même avec le bassin de vie élargi, le projet vise principalement un public de passagers venant d'Île-de-France, notamment via les navettes vers Paris. Roissy-CDG est à seulement 45 minutes, avec une capacité excédentaire et une desserte complète. L'existence d'un hub mondial à si courte distance remet en question la pertinence stratégique de développer un second aéroport low-cost aussi proche. Le modèle économique repose fortement sur Ryanair et WizzAir (98 % du trafic) ce qui expose la plateforme à un risque de dépendance commerciale excessive.				
Contribution	Aéroport de Beauvais = «troisième aéroport de Paris» :((Pourquoi intituler les réunions sous le titre de «concertation» ? En visitant le Quadrilatère à Beauvais, site culturel local, l'aéroport de Beauvais est officiellement présenté comme «le troisième aéroport de Paris», c'est-à-dire comme faisant partie du patrimoine beauvaisien... et national. Ces réunions ne sont qu'un ECRAN DE FUMEE, fumée qui vient s'ajouter au kérozone et aux nuisances sonores qui nous arrosent quotidiennement à de multiples reprises. Il semblerait que les élus se détachent des intérêts humains, sanitaires et écologiques de leurs administrés sous couvert d'un développement «maîtrisé» de l'aéroport. Pour habiter depuis 30 ans à Troissereux, cette maîtrise n'existe pas ; l'aéroport vise à devenir un nouvel Orly ou Roissy. Nos villages sont donc voués à devenir Gonesse ou Goussainville, villes en partie fantômes aujourd'hui ; c'est donc la désertification de notre environnement que nous promet Bellova. Je me positionne CONTRE le développement de l'aéroport de Beauvais.				
Contribution	Encore plus de nuisances sonores qui impactent notre santé	L'intensification du trafic aérien à Beauvais va considérablement aggraver les nuisances sonores pour les habitants. Ces nuisances ont des effets sanitaires bien documentés : troubles du sommeil, stress, maladies cardiovasculaires. L'élargissement de l'aéroport signifie plus de décollages matinaux et d'atterrissages tardifs, parfois en pleine nuit, ce qui est intolérable pour les riverains. En augmentant les nuisances, on sacrifie la qualité de vie de milliers de citoyens pour satisfaire une clientèle passagère en transit. Une politique publique responsable ne doit pas faire passer les intérêts économiques à court terme avant la santé publique.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Péril aviaire	Contribuer à l'amélioration de la maîtrise du péril aviaire de manière professionnelle.				
Contribution	«Nappes phréatiques de Beauvais polluées par les PFAS ?»	Il y a quelques années, de la mousse à incendie contenant des PFAS a été utilisée à l'aéroport. Ces polluants éternels ont probablement contaminé les nappes phréatiques, mettant en danger l'eau potable. Pourtant, l'ARS ne mène actuellement aucune analyse. L'inaction des autorités face à ce risque sanitaire est alarmante. La population pourrait consommer une eau contaminée sans le savoir. Il est urgent d'agir : des contrôles doivent être effectués immédiatement pour protéger la santé publique.				
Contribution	Déjà trop d'avions, trop de bruit, trop de pollutions	Cet aéroport est une calamité économique, et environnementale. Non à son agrandissement inutile. Les nuisances sonores sont très impactantes sur la vie des citoyens, les traces de kérosène sur les murs des maisons, notre air est pollué H 24!!! C est une honte d avoir autorisé le vol des avions la nuit ! Il y a trop de points négatifs sur ceg aéroport. Il faut arrêter les frais!				
Contribution	projet de l'extension de l'aéroport de Beauvais et augmentation du trafic	Non à l'augmentation du trafic aérien qui est déjà plus que suffisant par ses nuisances et la pollution qu'il engendre et qui nuit au bien être de la population.				
Contribution	Des avions entre 36 et 52 mètres d'envergure	Dans l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale du 15 mai 2025, on peut lire entre autres réjouissances que le projet qui lui a été soumis prévoit d'accueillir 14 postes d'avions la nuit: jusqu'à 2022 il n'y en avait jamais eu à Beauvais, cette «évolution» récente s'est faite par une première autorisation de 2 postes de nuit et voilà où nous en sommes aujourd'hui... La même stratégie est reconduite: parmi les 14 postes il est demandé la création d'un poste d'avion de «type D»: entre 36 et 52 mètres ! Il y a donc bien des avions BEAUCOUP plus gros au programme, quoiqu'en dise les promoteurs dans leurs opérations de communication.				
Contribution	Moyenne...	Ne nous prenez pas pour des naïfs: l'indicateur de moyenne que vous affichez dans vos «bulletins de l'environnement», pour la qualité de l'air en particulier, nous induit tous en erreur et vous le savez. Quand nous mettons le nez dehors au décollage d'un avion, ce n'est pas un moyenne que nous respirons: c'est un nuage de particules fines à chaque fois ! jusqu'à 10 fois les plafonds autorisés en France par le Haut Conseil de la Santé Publique (on se demande bien ce qu'il attend pour venir voir), sans même parler des préconisations de l'OMS ! A CHAQUE MOUVEMENT D'AVION ! 126 FOIS POUR LA SEULE JOURNEE D'HIER ! Publiez les données informatiques en temps réel, en libre accès pour tous.	Suite			
Contribution	Des avions plus gros	M. MARTIN directeur de BELLOVA s'en est félicité lors de la réunion publique à Savignies jeudi 3 juillet: il y aura un «ACCROISSEMENT DE LA CAPACITE DES AVIONS POUR LIMITER LE NOMBRE DE MOUVEMENTS». Quels seront les impacts de ces avions plus gros, sur le bruit et la pollution actuelle ? A quels types d'avions devons-nous nous attendre, au dessus de nos maisons ?	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Pourquoi ?	Les habitants de Tillé vivent déjà dans un nuage de particules fines, d'odeurs de kérosène. Ne parlons pas du bruit, qui dépasse largement les limites de la commune. Nous sommes une commune. Un bien commun. Nous souffrons d'avoir été vendus à une entreprise qui cherche - et c'est bien normal - à maximiser son profit. Nous devrions au contraire être protégés, sécurisés, par nos politiques. Le SMABT, propriétaire, aurait pu créer des emplois locaux, réellement locaux ! en gérant directement l'aéroport... en assurant sa gestion directe, en régie, oui ! un vrai projet à l'échelle humaine, par un compromis recherché entre rentabilité et humanité. Mais, fainéants et cupides, il a choisi de nous vendre au plus offrant, de nous sacrifier, inclus dans le «package» de 20 ans d'enfer à venir promis. Honte à vous, élus du SMABT qui nous avez trahis.	Suite			
Contribution	L'enfer est à Tillé	L'enfer est à Tillé En ce moment même. Et demain ? Demain...L'enfer, en pire.	Suite			
Contribution	Madame Cayeux, et le plafonnement bientôt réduit en nuages de particules fines partie 2/2	Mais ce chiffre est déjà largement dépassé ! Nous sommes actuellement, en juin 2025, sur une moyenne de plus de 120 mouvements journaliers, soit 43 800 mouvements annuels Chacun peut le constater quotidiennement sur le site de l'aéroport sur le lien https://www.aeroportparisbeauvais.com/vols/etat-des-vols/vols-du-jour Aujourd'hui, 27/06/2025: 62 départs et 62 arrivées, soit 124 mouvements, soit 45 260 vols sur l'année ! Merci de lui dire qu'elle a bien travaillé, et que les habitants de Tillé et d'ailleurs lui seraient reconnaissants de s'exprimer à nouveau sur le plafonnement et le faire appliquer, lui qui est déjà dépassé, alors même que les travaux d'agrandissement n'ont pas encore commencés ! Lien vers la vidéo: https://drive.google.com/file/d/1itTgyWWEXtSHOZbP0mw9uPNmuQksr9dQ/view?usp=sharing	Suite			
Contribution	Madame Cayeux, et le plafonnement bientôt réduit en nuages de particules fines partie 1/2	Je dois confesser un chose, j'avais une certaine sympathie pour madame Cayeux... peut être est-ce à cause de sa coupe de cheveux qui me rappelait vaguement ma grand-mère, à son image de femme d'une droite paternaliste et sociale, de bon sens et raisonnable, ou plus probablement du fait d'un service de communication efficace... Sut la vidéo ci-joint, enregistrée en mars 2025, on l'entend évoquer d'un air satisfait et réfléchi, que «l'ambition que nous portons, c'est arriver...à... 8 millions de passagers !...» Nous y sommes, il faut donc la féliciter et lui dire que maintenant il est temps de tenir ses promesses. Les Boeing 737 en rotation continue dans le ciel de Tillé et du Beauvais emportant 189 passagers chacun, le calcul est simple: 8 millions divisés par 189 font 42 328 mouvements d'avion annuels. Voilà l'«Ambition».	Suite			
Contribution	Les données fournies par l'exploitant sur la qualité de l'air sont mensongères (partie 2: la contribution est limitée à 1000 caractères...)	Raison N°2: Les analyses sont données en moyennes journalières: nous n'avons aucun moyen de les vérifier ! La prise en compte dans le calcul de la moyenne de la période de la nuit, pendant laquelle l'aéroport est fermé, contribue à faire baisser significativement la les chiffres présentés. Or, la nuit, nous dormons (sur la plage horaire qui nous a généreusement été allouée, entre minuit et 6h du matin) et l'exposition est donc inexistante, de fait. Les données significatives sont donc uniquement celles correspondant à la période d'activité de l'aéroport: elles ne sont pas mentionnées dans le rapport ! Exigeons les données brutes et non «synthétisées» (manipulées). (voir partie 3)	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Les données fournies par l'exploitant sur la qualité de l'air sont mensongères (partie 3: la contribution est limitée à 1000 caractères...)	Raison N°3: Nous voulons des analyses continues, du 1er janvier au 31 décembre, en temps réel, archivées et librement accessibles à chacun. Nous n'avons aucune description de la méthodologie appliquée pour obtenir les résultats présentés. Il nous faut un libre accès aux données brutes, avec des intervalles de mesures d'une seconde, en continu toute l'année. Nous voulons un enregistreur de ce type: AQM 65 Ambient Air Monitoring Station , implanté à l'école de Tillé, fournissant des données continues en libre accès, et dont l'acquisition ou la location, l'entretien, la mise en œuvre, calibrage etc. soit mis à la charge financière de l'exploitant (et non pas des habitants de Tillé !). https://cleanaireurope.com/produit/aeroqual-aqm65/ https://www.aeroqual.com/products/aqm-stations/aqm-65-air-quality-monitoring-station#product-overview	Suite			
Contribution	Les données fournies par l'exploitant sur la qualité de l'air sont mensongères (partie 4: la contribution est limitée à 1000 caractères...)	Raison N°4: Les analyses ne mentionnent pas les particules ultra fines (nano particules) qui sont parmi l'ensemble des particules polluantes les plus nocives, et «propres» au transport aérien. voir le dossier complet sur le lien suivant: https://www.adra-bale-mulhouse.fr/pollution-aux-particules-ultra-fines-puf/ «Les risques sont inversement proportionnels à la taille des particules: PM10 : Particules de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 10µm PM2.5 : Particules de diamètre aérodynamique inférieur ou égal à 2.5µm PUF ou PM0,1 : Particules Ultra Fines, de diamètre aérodynamique inférieur à 0.1µm ou 100nm (Les réacteurs produisent surtout des PUF de diamètre 10-20nm, les plus dangereuses)» Les moyens techniques pour les mesurer existent: exigeons que les particules ultra fines fassent l'objet d'un suivi ! ce qui n'est scandaleusement pas le cas actuellement.	Suite			
Contribution	Les données fournies par l'exploitant sur la qualité de l'air sont mensongères (partie 1: la contribution est limitée à 1000 caractères...)	Les données fournies par l'exploitant sur la qualité de l'air sont mensongères et ne présentent pas la réalité de l'impact de l'aéroport sur la qualité de l'air pour plusieurs raisons: Raison N°1: Les analyses sont effectuées à Troissereux: l'éloignement significatif par rapport à l'aéroport du points de mesure contribue à minorer largement le résultat, par l'effet de dispersion lié aux vents, Troissereux étant situé à 5 kilomètres à vol «d'oiseau» (d'avion...) de la source de pollution. Pour être significatives sur l'impact de la santé des riverains, pourquoi les analyses ne sont-elles pas faites sur le lieu d'habitation des plus proches habitants ? Exigeons que les analyses soient faites à l'école de Tillé, au plus près des habitants dont la santé est compromise ! (voir partie 2)	Suite			
Contribution	Mesure indépendante du taux de particule fines	Le trafic actuel, de l'ordre de 45 000 mouvement annuels, correspondant à 123 mouvements journaliers (plafonnement déjà atteint: samedi 22/06/25: 120 mouvements; 03/06/202: 132 mouvements; 04/06/2025: 120 mouvements; 05/06/2025: 118 mouvements; ; 06/06/2025: 123 mouvements ;08/06/2025: 120 mouvements...) génère un taux d'exposition aux particules ultra fines de plus de 8 fois les plafonds recommandés par le Haut Conseil à la Santé Publique, et 24 fois les plafonds recommandés par l'Organisation Mondiale de la Santé. Le document de synthèse ci-joint présente les éléments chiffrés.	Suite			
Contribution	Inadmissible !	Plus de pollution toxique et sonore encore, le tout a contrario de l'environnement et des habitants : Vous ne serez pas surpris de la sanction démocratique aux élections diverses à venir.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Cahier d'acteur	Halte au tarmac		Suite			
Cahier d'acteur	Halte au tarmac		Suite			
Contribution	L'avenir du Beauvaisis passe par une diminution des vols de l'aéroport et non une augmentation.	J'ai examiné différents documents d'urbanisme de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB) en lien avec le projet BELLOVA et notamment les règles actuelles de développement durable prévues par les élus de la CAB à travers le PCAET. Je me suis appuyé sur les chiffres donnés par la CAB dans son PCAET (voir document en pièce jointe). La conclusion est simple : pour pouvoir tenir les engagements pris en termes de développement durable par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, il va falloir que la Présidente de la CAB limite l'activité de l'aéroport afin que les GES produits par l'activité des avions diminuent.				
Contribution	Aucun intérêt général	L'agrandissement de Beauvais ne présente pas un intérêt équilibré pour l'intérêt général du territoire. Le projet crée plus de nuisances à terme et le seul argument en faveur du projet, la création d'emploi, ne prend jamais en compte les aspects de sécurité. Déjà aujourd'hui la majorité des affaires en correctionnel à Beauvais ont pour origine l'aéroport. Plus de trafics c'est demain plus d'insécurité que le territoire et donc un territoire moins attrayant, moins attractif pour les populations, eu donc à telle aussi pour certains secteurs économiques qui ne trouveront plus les salariés qualifiés recherchés. Plus d'aéroport c'est plus d'insécurité, un territoire dévalorisé				
Contribution	Avions et voitures !	Révoltant de devoir supporter le double discours des politiques ! D'un côté imposer des restrictions de circulation pour les voitures qui «polluent» (ZFE) et de l'autre soutenir le développement des aéroports pour permettre à de plus en plus d'avions de survoler les habitations et de polluer !! Sachant que le développement de l'aéroport va entraîner un accroissement de circulation routière ! En plus de la pollution, il faut supporter les nuisances SONORES au-dessus de nos têtes ! Pollution plus stress ! Sachant que les promesses de limitation ne sont jamais tenues !!				
Contribution	Que font nos 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 ?				
Contribution	Baisse de l'immobilier complètement passée sous silence	Depuis plusieurs mois, la baisse du prix de l'immobilier est 3 à 4 fois supérieure à la moyenne de l'Oise sous les trajectoires de l'aéroport de Beauvais. Il était évident que les nuisances feraient baisser le prix de l'immobilier. Regardez la carte jointe, c'est édifiant !!! Les données sont issues du site immo data qui recense les prix des actes notariés 6 mois après la vente. L'évolution indique la hausse ou la baisse sur les 12 derniers mois glissants. La carte recense les prix de la situation en Janvier 2025 (soit janv 24 à Déc 24). Quand Beauvais de 0,80% (non survolé), sous les trajectoires c'est en moyenne 4,5 % de baisse...mais ça, ça n'apparaît pas dans les tableaux économiques lors des présentations de bellova puisqu'on n'étudie pas les impacts négatifs de l'aéroport !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Très mauvaise qualité de l'air au Mont Saint Adrien (résultats joints)	Je suis révoltée par ce projet d'extension. Habitante du Mont-Saint-Adrien, je constate les effets directs du trafic aérien sur notre qualité de l'air. Le rapport joint montre des niveaux de NO2, PM2.5 et PM10 bien au-dessus des normes OMS. Dans un petit village sans camions ni industrie, d'où vient cette pollution ? Des avions. Pourtant, M. Trubert ose affirmer en réunion publique qu'il n'y a pas de problème. Les mesures montrent que la qualité de l'air au Mont-St-Adrien est aussi dégradée qu'à Tillé. Cela est extrêmement inquiétant. Notre commune venteuse reçoit directement les masses d'air polluées lorsque chaque avion contourne le village à basse altitude. La santé des habitants est déjà mise à mal. Ce projet sacrifie notre santé. Les habitants de Mont-St-Adrien sont en colère et ne se laisseront pas faire. Ce projet est insensé. Stop à l'extension. Stop au déni des élus, du Maire et de M. Trubert.	Suite			
Contribution	Une politique tarifaire toxique pour attirer toujours plus de vols low-cost	EGIS mise clairement sur une stratégie tarifaire agressive pour faire croître le trafic. Les incitations aux compagnies sont renforcées (baisses massives des remises commerciales pour Ryanair et Wizz Air), les redevances sont diminuées, et les tarifs de handling sont cassés jusqu'à 50%. Cela favorise un modèle ultra low-cost, incompatible avec la sobriété climatique. Cette logique de dumping aérien est irresponsable et empêche toute régulation du secteur. Elle met sous pression l'environnement, les riverains et le personnel. Le message est clair : attirer toujours plus de vols à tout prix, sans évaluer sérieusement les impacts sociaux, environnementaux ou climatiques.	Suite			
Contribution	Manipulation du langage « modernisation » vs « extension »	Je m'oppose fermement à ce projet trompeur qui se cache derrière le mot « modernisation » alors qu'il s'agit clairement d'une extension déguisée de l'aéroport. La construction d'un nouveau terminal, d'un taxiway, l'augmentation du trafic passager, la création de comptoirs d'embarquement/portes d'embarquement/tapis livraison bagages supplémentaires/parkings supplémentaires ne sont pas une « mise à niveau », mais bien une augmentation de capacité. Ce projet contrevient à l'urgence climatique, à la réduction nécessaire du trafic aérien et au respect des habitants. Il faut arrêter de manipuler le vocabulaire et les riverains pour mieux faire passer en force des projets nocifs.	Suite			
Contribution	La croissance infinie un monde fini...	Ce projet consiste à transformer les hommes, les paysages et les animaux en simples valeurs marchandes, en argent à engranger le plus rapidement possible. Une poignée d'élus ont décidé à notre place, dans le secret des réunions à huis clos, sans jamais révéler la réalité de leur business mortifère : vendre notre avenir. Ils nous mettent en danger. Ils mettent notre environnement en péril. L'extension de l'aéroport aura un impact direct sur la santé des riverains : augmentation du bruit, de la pollution de l'air, du stress chronique... Les risques sont documentés, mais ignorés. Et que fait l'ARS ? Que font les garants ? Que font toutes ces entités gouvernementales censées nous protéger ? Rien. Ils détournent le regard... Ce projet est un scandale, depuis sa genèse opaque jusqu'à son développement imposé. Sacrifier notre santé publique pour quelques intérêts privés est inacceptable. Nous refusons d'être les victimes silencieuses d'une décision prise sans nous.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	La pollution tue, point final !	En France, la pollution atmosphérique est responsable de 40 000 à 48 000 décès prématurés chaque année, soit environ 7-9 % de la mortalité nationale (derrière le tabac et l'alcool, devant bien d'autres causes). Ce n'est plus l'heure de débattre pour savoir si la pollution tue ou pour avoir si les avions polluent : les chiffres sont là. Les élus qui votent pour l'extension du trafic à Beauvais ont-ils vu un enfant en chimiothérapie à l'hôpital ? Probablement pas. Continuer d'ouvrir le trafic aérien et donc les émissions : c'est irresponsable, c'est sacrifier la santé publique. La croissance effrénée du trafic est incompatible avec la sauvegarde de nos vies. C'est abject de vendre des «modernisations» cachées, alors qu'elles signent l'augmentation des cancers, des maladies respiratoires et des AVC. Il est plus que temps d'inverser la courbe : réduire drastiquement le trafic aérien, protéger les populations.	Suite			
Contribution	Et la biodiversité dans tout ça ???	L'extension de l'aéroport de Beauvais est une aggravation des atteintes à la biodiversité déjà largement dégradée sur ce site. Même sans artificialisation massive supplémentaire, le projet renforce des pressions écologiques incompatibles avec la vie sauvage : bruit, pollution lumineuse, émissions toxiques, flux humains massifs. Faune et flore sont perturbées, repoussées ou ont déjà disparu. Et Bellova ose parler de biodiversité en brandissant un inventaire sans données de référence ? C'est du greenwashing. Augmenter le trafic aérien et ses nuisances est incompatible avec toute logique de préservation. Ce projet viole les engagements de la France inscrits dans la Stratégie nationale biodiversité, le Pacte Vert européen et l'objectif de Zéro Artificialisation Nette. Un aéroport n'est pas un refuge pour le vivant. Ce projet doit être stoppé.	Suite			
Contribution	Allongement du couvre-feu OBLIGATOIRE pour être en phase avec les recommandations OMS sur le sommeil !	La modernisation ET l'extension de l'aéroport va augmenter le trafic aérien. Cela amplifiera encore les conséquences sanitaires. L'OMS et l'AASM recommandent au moins 8 h de sommeil par nuit pour un adulte et jusqu'à 14 heures pour les enfants selon leur âge. Le bruit nocturne généré par les avions perturbe le sommeil, réduisant sa durée et sa qualité, avec des effets délétères sur la santé : troubles cardiovasculaires, stress, baisse de la concentration, et risques accrus chez les enfants pour leur développement cognitif. Même un manque de quelques minutes chaque nuit s'accumule en « dette de sommeil » avec un impact sur le développement cognitif, notamment chez les plus jeunes . Développer l'aéroport sans mesures strictes de réduction du bruit ni interdiction des vols nocturnes va à l'encontre de ces recommandations. Il est urgent que les enjeux de santé publique priment sur les logiques économiques. Un couvre feu de 22h à 7h est IMPERATIF pour nous et pour nous enfants !!!	Suite			
Contribution	Oui à l'emploi, mais pas à n'importe quel prix !	On nous présente l'agrandissement de l'aéroport et l'augmentation du trafic aérien comme une « chance pour l'emploi ». Mais il n'y a pas que le béton et le kérosène pour créer de l'activité ! Ce projet repose sur une vision dépassée du développement. Pourquoi ne pas investir dans des secteurs durables, créateurs d'emplois non délocalisables : rénovation énergétique, mobilités douces, agriculture de proximité, tourisme rural de qualité ? Ce sont ces emplois qui améliorent vraiment la vie locale, qui n'épuisent ni les ressources, ni la santé des habitants. Pourquoi sacrifier un territoire pour un modèle économique qui pollue, qui divise, et qui rapporte peu au tissu local ? Créer de l'emploi, oui. Mais pas au prix du climat, de la santé, du sommeil des riverains, et de la cohérence écologique. Il est temps de changer de trajectoire.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	La certification ACA 4 = une mascarade honteuse	L'accréditation ACA 4 décernée à l'aéroport de Beauvais se veut garante de responsabilité environnementale. Pourtant, elle repose sur une contradiction majeure : l'aéroport prévoit une hausse de 85 % du trafic d'ici 2030 (versus 2019), entraînant une forte augmentation des émissions. Or, l'ACA 4 ne remet jamais en cause la croissance du trafic aérien, principale source de pollution. Pire : elle est gérée par l'ACI, un organisme de lobbying représentant les intérêts des aéroports eux-mêmes. Cette association mondiale des aéroports fixe elle-même les règles du label. Ce système d'auto-évaluation permet aux aéroports de s'attribuer des bons points climatiques, sans changement réel. Résultat : une certification qui verdit des projets climaticides. À Paris-Beauvais, on affiche des progrès sur les parkings ou les navettes... mais les émissions liées au kérosène, pourtant majoritaires dans le bilan carbone, continuent d'exploser.	Suite			
Contribution	Les taxes aéroportuaires à Beauvais-Tillé, un avantage scandaleux pour Ryanair au détriment des riverains	Le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé reflète une volonté de développer sans limite le trafic aérien, porté par Ryanair, grâce à des conditions économiques très favorables. À Beauvais, la redevance passager (7,70-8,40 €) est 30 % inférieure à celle de Roissy (11,50 €), la taxe de sûreté est 39 % plus basse (7,30 € contre 12 €), et le coût d'atterrissage pour un Boeing 737-800 y est de 359 €, contre 1 659 € à Roissy (-78 %). Cette politique attire les low-cost mais entraîne une croissance non régulée du trafic, aggravant nuisances et pollution, sans réelle compensation pour les riverains. Une révision urgente des politiques tarifaires s'impose, avec une hausse progressive et équitable des taxes à Beauvais, pour responsabiliser les compagnies et freiner la croissance anarchique du trafic.	Suite			
Contribution	«Aux maires Votre responsabilité est engagée !»	Les maires de la Beauvaisis ne peuvent ignorer que la pollution de l'air constitue un danger grave pour la santé publique. Les connaissances scientifiques actuelles établissent clairement le lien entre pollution atmosphérique et maladies graves. En tant qu'élus responsables, ils ont l'obligation légale de protéger la santé de leurs administrés (article L.2212-2 du CGCT). Leur inaction ou leur tolérance face à des sources polluantes pourrait engager leur responsabilité, y compris pénale, pour mise en danger de la vie d'autrui ou carence fautive. Ils devront en répondre.	Suite			
Contribution	École de Tillé, enfants en danger !!	Nos enfants sont en péril dans l'école de Tillé à 200 m de l'aéroport. Vapeur de kérosène, particules fines et extra fines. Voilà ce que respirent nos enfants à l'école. Mais que fait la maire pour nos enfants ? Rien !				
Contribution	Pourquoi vouloir ignorer Les nuisances bien connues de l'aéroport ?	Pourquoi vouloir agrandir ? Pourquoi toujours plus ? L'aéroport de Beauvais est à son paroxysme avec un trafic qui s'est accru depuis le COVID et un couvre-feu qui a diminué ... L'aéroport doit stopper là son développement ! Merci de penser au bien-être des riverains, qui saturent du bruit et de la pollution, et qui aimeraient aussi pouvoir profiter encore de leurs extérieurs et de leur belle campagne!				
Contribution	Une chance pour le Beauvaisis	Ce projet est avant tout essentiel, car la modernisation de l'aéroport est une étape clé pour favoriser son développement. C'est une véritable opportunité pour dynamiser l'économie locale et créer de nouveaux emplois. Le projet présenté s'inscrit pleinement dans une démarche de développement durable, en intégrant de manière harmonieuse ses différents piliers. Ensemble, faisons briller Beauvais à l'échelle nationale en en faisant l'un des aéroports incontournables du territoire !				
Contribution	Non à l'augmentation du trafic aérien	Habitant Campdeville dans mon enfance et ma jeunesse, j'ai presque toujours connu le passage de quelques avions. Mais aujourd'hui ... je constate une telle intensité de trafic ... c'est un ballet incessant qui dure la journée entière, et on voit les traces de kérosène moucher l'environnement, les jardins potagers, les voitures, les draps qui séchent... Et nous avec ! Arrêtez s'il vous plaît ! Pas plus de trafic!				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Opacité	Opacité de l'accès au contrat et à ses annexes... Opacité des mesures de qualité de l'air dont les résultats sont dilués au maximum. Opacité de l'air ambiant certains jours d'été. Opacité sur qui sont les bénéficiaires réels du projet Opacité sur l'avenir du bien vivre dans le Beauvaisis Pourquoi favoriser la voiture individuelle et l'avion dans les projets de développement démesurés, projets dont les impacts environnementaux directs nuisent gravement aux écosystèmes et aux populations ? Les particules fines respirées par les êtres vivants sont un poison lent qui prive les générations actuelles et futures d'une bonne santé pulmonaire, d'années de vie, de qualité de vie, c'est une menace de taille que les décideurs devront assumer.	Suite			
Contribution	L aéroport de Beauvais : un atout mais pas au détriment de la planète et de la qualité de vie des isariens	L'aéroport de Beauvais tillé est certes un atout pour notre territoire, il n'en reste pas moins que les avions sont générateurs de pollution physique mais aussi sonore. Il est impensable d'augmenter le nombre de décollages et d'atterrissage quotidiens au détriment de la qualité de vie des habitants de l'Oise. Cela aura un impact sur le marché immobilier et la valeur de nombreux biens.				
Contribution	A quand des transports en commun qui profiteront vraiment au Beauvaisis ?	L'agrandissement de l'aéroport de Beauvais en vue de doubler le trafic aérien ne va aucunement aider les habitants de Beauvais. Augmentation de la pollution atmosphérique (dont les seuils sont déjà largement dépassés pour le protoxyde d'azote par exemple), contribution positive au changement climatique qui va contribuer à augmenter les émissions de GES, pollution sonore augmentée... Tout ça pour quoi ? Il n'y a que peu de touristes que l'on croise dans les rues de Beauvais et qui nous profitent vraiment. Pourquoi ne pas chercher plus tôt à investir plus dans les transports en commun responsables ? Améliorer l'accessibilité et la sûreté à vélo en ville, désenclaver le territoire avec de nouvelles voies ferroviaires ? Aucune voie reliant directement Beauvais au reste des grandes villes des Hauts-De-France hors Creil. Pour autant, ces transports permettraient de mieux relier Beauvais au reste de la région, avec un impact moindre sur notre environnement et notre santé.				
Contribution	Nos vies contre des dividendes !	L'augmentation du trafic aérien voulue par le smabt est une aberration. Sous couvert de développement, cette décision va surtout enrichir les actionnaires de Bouygues et d'Egis les véritables bénéficiaires de ce projet. Pour les habitants du Beauvaisis , en revanche, c'est une condamnation à vivre dans le vacarme incessant des avions, à respirer un air pollué, à voir leur santé se dégrader. Les troubles du sommeil, les maladies respiratoires, le stress permanent... voilà ce qui attend la population. Et tout cela pour que quelques-uns engrangent des profits. Le Beauvaisis est sacrifié livré à une logique financière qui piétine la qualité de vie, la santé publique et l'avenir de nos enfants. C'est une véritable catastrophe annoncée.				
Contribution	Et l'Homme inventa l'avion	Et l'Homme inventa l'avion. Quelle belle mécanique! Quelle prouesse technologique! En quelques heures, rejoindre le bout du pays ou de la planète, au dessus des nuages. Le rêve d'Icare, l'aspiration au voyage, tel un oiseau dans le ciel. Ah le bel avion ! Pour sa fabrication ? Des tonnes de minerais, d'énergies fossiles, de gaz à effet de serre et de pollutions (air, sol, eau). Les mêmes ingrédients pour son utilisation, sa maintenance puis sa destruction. Des terres arables et des forêts transformées en carburants. Bousiller le climat, la santé de la faune, de la flore et des Hommes. En dehors de gagner votre vie et de créer des emplois, avez-vous une raison valable et censée pour développer le trafic aérien qui participe à l'inhabitabilité de la planète et à l'épuisement de ses ressources ? A Beauvais comme ailleurs, merci de faire machine arrière !	Suite			
Contribution	L aéroport de Beauvais : un atout mais pas au détriment de la planète et de la qualité de vie des isariens	L'aéroport de Beauvais tillé est certes un atout pour notre territoire, il n'en reste pas moins que les avions sont générateurs de pollution physique mais aussi sonore. Il est impensable d'augmenter le nombre de décollages et d'atterrissage quotidiens au détriment de la qualité de vie des habitants de l'Oise. Cela aura un impact sur le marché immobilier et la valeur de nombreux biens.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	A quand des transports en commun qui profiteront vraiment au Beauvaisis ?	L'agrandissement de l'aéroport de Beauvais en vue de doubler le trafic aérien ne va aucunement aider les habitants de Beauvais. Augmentation de la pollution atmosphérique (dont les seuils sont déjà largement dépassés pour le protoxyde d'azote par exemple), contribution positive au changement climatique qui va contribuer à augmenter les émissions de GES, pollution sonore augmentée... Tout ça pour quoi ? Il n'y a que peu de touristes que l'on croise dans les rues de Beauvais et qui nous profitent vraiment. Pourquoi ne pas chercher plus tôt à investir plus dans les transports en commun responsables ? Améliorer l'accessibilité et la sûreté à vélo en ville, désenclaver le territoire avec de nouvelles voies ferroviaires ? Aucune voie reliant directement Beauvais au reste des grandes villes des Hauts-De-France hors Creil. Pour autant, ces transports permettraient de mieux relier Beauvais au reste de la région, avec un impact moindre sur notre environnement et notre santé.				
Contribution	Nos vies contre des dividendes !	L'augmentation du trafic aérien voulue par le smabt est une aberration. Sous couvert de développement, cette décision va surtout enrichir les actionnaires de Bouygues et d'Egis les véritables bénéficiaires de ce projet. Pour les habitants du Beauvaisis, en revanche, c'est une condamnation à vivre dans le vacarme incessant des avions, à respirer un air pollué, à voir leur santé se dégrader. Les troubles du sommeil, les maladies respiratoires, le stress permanent... voilà ce qui attend la population. Et tout cela pour que quelques-uns engrangent des profits. Le Beauvaisis est sacrifié livré à une logique financière qui piétine la qualité de vie, la santé publique et l'avenir de nos enfants. C'est une véritable catastrophe annoncée.				
Contribution	Et l'Homme inventa l'avion	Et l'Homme inventa l'avion. Quelle belle mécanique! Quelle prouesse technologique! En quelques heures, rejoindre le bout du pays ou de la planète, au dessus des nuages. Le rêve d'Icare, l'aspiration au voyage, tel un oiseau dans le ciel. Ah le bel avion ! Pour sa fabrication ? Des tonnes de minerais, d'énergies fossiles, de gaz à effet de serre et de pollutions (air, sol, eau). Les mêmes ingrédients pour son utilisation, sa maintenance puis sa destruction. Des terres arables et des forêts transformées en carburants. Bousiller le climat, la santé de la faune, de la flore et des Hommes. En dehors de gagner votre vie et de créer des emplois, avez-vous une raison valable et censée pour développer le trafic aérien qui participe à l'inhabitabilité de la planète et à l'épuisement de ses ressources ? A Beauvais comme ailleurs, merci de faire machine arrière !	Suite			
Contribution	Complicité dans la pollution : Bellova doit être tenue responsable	En permettant une croissance illimitée du trafic, Bellova ne peut pas se prétendre acteur d'une aviation «durable». Il est complice actif de l'augmentation de la pollution, des nuisances sonores et de la dégradation de la qualité de vie. Sa stratégie consiste à faire croire à une transition écologique via une certification partielle (qui ne tient volontairement pas compte des avions) et des actions symboliques, alors que le cœur du problème – les avions eux-mêmes – reste intact. Ce cynisme environnemental doit être dénoncé !				
Contribution	Contre le développement de l'aéroport de Tillé	Habitante de Tillé, je suis opposée au développement incontrôlé et incontrôlable décidé par le SMABT. Ce développement n'apportera que nuisances supplémentaires aux riverains de l'aéroport que sont, entre autres : la pollution de l'air (particules fines rejetées par les avions, bus ainsi que les voitures dont le moteur tourne dans l'attente de récupérer un voyageur), la pollution sonore (bruit des avions, voitures, roulettes de valises), et la pollution visuelle (développement de parkings à étages). Les seuls emplois durables qui se développeront avec l'augmentation du trafic aérien seront ceux du secteur médical (augmentation du nombre de cancers, de pathologies respiratoires, cardiaques...) et les pompes funèbres (diminution de l'espérance de vie des riverains). L'aéroport est assez grand. Il a peut-être besoin d'être modernisé mais cela doit se faire sans augmenter le nombre de vols, puisque le seuil de rentabilité de 45000 mouvements par an est en théorie déjà atteint.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Le Mont Saint Adrien dit STOP	J'ai signé la pétition au Mont Saint Adrien parce que la situation devient tout simplement insupportable. Depuis un certain temps, le nombre d'avions qui survolent notre village ne cesse d'augmenter, et cela a un impact direct sur notre qualité de vie. Le vacarme commence dès 6h du matin : un bruit sourd, incessant, qui perturbe nos nuits, nos matinées, et même nos moments de calme en journée. La pollution générée par ces avions commence à se voir et à se sentir. Des traces noires apparaissent régulièrement sur nos fenêtres, preuve tangible de la dégradation de notre environnement. Cela m'inquiète profondément, d'autant plus que nous cultivons nos propres légumes. Je redoute que cette pollution atmosphérique n'ait un impact sur ce que nous mangeons, et donc, sur notre santé. Je pense qu'il est temps de se faire entendre. Nous ne pouvons pas accepter que notre cadre de vie se détériore de la sorte, sans réaction. Cette pétition est une manière de dire Stop, ça suffit !"				
Contribution	Merci de réfléchir aux conséquences environnementales de ce projet...	Agrandir cet aéroport est un non sens écologique à l'heure où nous devrions changer nos modes de transports pour plus de mobilité douce et arrêter de promouvoir le mode de transport le plus polluant. Il est urgent de prendre en compte les réalités des problématiques environnementales actuelles (changement climatique, pollution de l'air, pollution sonore,...) et de se donner les moyens d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 pour laquelle la France s'est engagée en signant les Accords de Paris. Ce projet n'est évidemment pas compatible avec cet objectif, il serait bien plus nécessaire de limiter le trafic plutôt que de l'augmenter. Investissez donc votre argent dans les modes de transports à faible émissions de gaz à effet de serre, dans la mise en place d'infrastructures cyclables et piétonnes sécurisés. https://bonpote.com/aeroport-beauvais-tille-mobilisation-citoyenne-contre-le-doublement-du-traffic-aerien/ Merci !				
Contribution	POLLUTION SONORE (et plus) TOUTE LA JOURNEE. NON A L'EXTENSION DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS.	Bonjour, Nous sommes venus nous installer depuis 1 an en famille à la campagne pour travailler depuis chez nous, respirer le bon air, avoir plus d'espace, etc. et nous nous retrouverons sous UN FLOT CONTINU D'AVIONS qui s'activent dès 7h du matin, et que nous entendons même fenêtres fermées. Beaucoup d'entre eux ne respectent pas les trajectoires et passent à basse altitude juste au dessus de chez nous. La situation est absolument INSUPPORTABLE. Nous sommes écœurés d'être ainsi spolié et méprisé de la sorte, comme si les gens sur terre n'existaient pas, et que seul compte le profit des compagnies aériennes ! C'est un véritable scandale. C'EST UN GRAND NON A L'EXTENSION DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS. Merci de votre écoute.				
Contribution	Venez passer une semaine de vacances au Mont-Saint-Adrien !	Voilà, pendant la première semaine de vacances, ce que nous avons vécu (voir la pièce jointe) ! Les avions sans cesse au dessus de nos têtes, le bruit incessant qui empêche mon petit fils de faire la sieste ! C'est ça notre quotidien et ils veulent augmenter le trafic ???? Toujours plus de bruit, toujours plus de pollution, toujours plus de fric pour une poignée d'acteurs et de politiques qui ont oublié l'intérêt général depuis bien longtemps...Et notre maire, que fait-il ???? Il est soumis et courtisan de Mme la présidente du SMABT... pour un poste à l'agglomération ? Il est une vraie marionnette incapable de parler en face à face avec ses administrés !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
FAQ	«Où peut on consulter le rapport de l'étude biodiversité préalable au projet ? Quelles sont les impacts attendus, et les risques ?»	Bonjour, L'étude d'impact dont fait partie l'étude de la faune et de la flore sont en cours depuis l'été 2024 et seront finalisées d'ici fin 2025. Toutes ces études, tout comme celles de la qualité de l'air, du trafic et du bruit tiennent compte de différentes phases d'observation et de comptage sur plusieurs saisons pour être exhaustives. Vous pourrez disposer des résultats de cette étude dans le cadre du dépôt des autorisations administratives. Cette étude sera rendue publique et fera l'objet d'une phase d'enquête publique. La phase de concertation actuelle est donc très en amont du projet pour tenir compte des observations nous permettant d'amender l'étude d'impact. Bellova a déjà enrichi les études de qualité de l'air et les études acoustiques fonction des retours des riverains lors des différents échanges en réunion publique et atelier participatif.				
Contribution	Un scandale écologique pour les habitants	Nuisance sonore Nuisance olfactive Nuisance visuelle Nous sommes à bout !!!!				
Contribution	Contrat léonin	Il ressort de la réunion du 3/4 que le SMABT a «trompé» BELLOVA lors du contrat en laissant croire que le beauvaisis cautionnait le projet.. Le SMABT a décidé seul, sans consulter les citoyens, de l'accroissement du trafic. Les élus ne donnent pas un blanc-seing à leurs représentants (contraints d'ailleurs sous la pression des décideurs), pour prendre des décisions aussi impactantes ! Hormis les membres du SMABT, personnes n'étaient au courant de ce qui se tramait (y compris les maires). Ce sont les associations de riverains qui ont dû informer la population. Vous trouvez cela normal ?				
Contribution	Absence de rentabilité de l'aéroport reconduite ?	On sait que si Raynair s'est développé à Beauvais, c'est parce qu'elle bénéficie de fortes exonérations : redevances aéroportuaires très faibles, remises accordées aux compagnies voire gratuité etc... On sait aussi que la SAGEB a réussi à rentabiliser son modèle d'affaires grâce au développement des lignes de bus, et que sans toutes les activités périphériques (bus, parking, restauration...) cet aéroport n'était pas rentable (dans la mesure où les compagnies ne payaient pas le juste prix) (cf COUR DES COMPTES). Comptez-vous, comme la SAGEB, asseoir votre rentabilité sur le développement d'activités extra-aéroportuaires, notamment sur le développement de lignes de bus ; comptez-vous continuer à «subventionner» les compagnies en leur accordant des avantages dont elles ne bénéficieraient pas ailleurs ?				
Contribution	Réflexion sur l'opportunité du projet.	Le développement de cet aéroport n'est pas l'intérêt, à long terme, du beauvaisis. Il engendrera pollution et nuisances. Il y a d'autres façon de créer des emplois que de conduire un projet qui conduit inexorablement à une dégradation du milieu de vie (il suffit de s'informer sur les choix des villes alentours : Creil, Compiègne, Amiens...). Comme par hasard, aucun riverain n'a accepté l'implantation d'un 3ème aéroport en Picardie, par le passé ! Aucun riverain ! c'est étrange, non ? Et ce n'est pas faute d'avoir essayé différents emplacements depuis l'an 2000 !				
Contribution	Atelier du 26 juin relatif aux enjeux environnementaux	L'intervention des présentateurs n'a pas été claire, et ceci pour 2 raisons : - les orateurs utilisaient un vocabulaire très technique, notamment beaucoup de sigles, et parlaient trop vite. - il n'était pas possible de suivre l'argumentation car le power- point était projeté sur un écran trop petit : on ne voyait rien ! Seules les personnes techniquement informées ont pu suivre les explications et ont fait des remarques, heureusement beaucoup plus accessibles et fort convaincantes.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Oui a la modernisation de ce bel outil territorial	C'est une très bonne chose de moderniser cet outil phare de notre territoire. c'est une vitrine de notre région qu'il faut défendre pour son attractivité et pour soutenir toute l'activité économique qui en découle. Il faut défendre les choses qui «marchent» d'autant que le secteur aéronautique est constitué de nombreux acteurs fortement impliqués dans la transition écologique ce qui n'est pas le cas des certaines activités dont personne ne parle et s'émeut.....				
Contribution	Projet Bellova: une chance pour l'emploi dans le Beauvaisis	Le projet d'agrandissement de l'aéroport de Beauvais est une véritable opportunité pour notre région. Il soutient déjà environ 1 500 emplois directs et indirects, et en créera davantage d'ici 2030. Je pense à celles et ceux qui font chaque jour l'aller-retour vers Paris pour travailler. Ce projet, c'est aussi l'espoir d'emplois de qualité à moins de 30 minutes de chez eux. Acteur économique sur la plateforme, j'ai vu notre équipe passer de 25 à 68 salariés depuis 2019. Une vraie dynamique ! Ce projet est responsable : il intègre les enjeux environnementaux et prend en compte les préoccupations des riverains. Les expertises sont mobilisées pour étudier chaque impact. Restons mobilisés, à l'écoute et tournés vers un développement durable, au service de notre territoire.				
Contribution	STOP A CE PROJET	Je suis mère de trois enfants. À Bonliert, on subit déjà le vacarme des avions jour et nuit. On entend leurs moteurs même fenêtres fermées. Et maintenant, ils veulent encore agrandir ? C'est un non catégorique ! L'air est déjà pollué, nos enfants respirent du kérosène au lieu d'air pur. Les médecins alertent sur les conséquences : troubles du sommeil, stress, maladies respiratoires. Et pour quoi ? Pour être une zone de transit entre Paris et les autres destinations ? Notre qualité de vie passe avant vos profits. Cette extension, c'est le mépris total de nos vies. Nous disons NON !				
Contribution	ARRETEZ LE MASSACRE ! pensez à nos enfants, à nos vies...C'est invivable !!!	Comment peut-on vouloir agrandir un aéroport déjà disproportionné par rapport à Beauvais ??? Pour faire partir les parisiens en vacances et faire venir les touristes sur Paris ! Nous sommes le 3ème aéroport parisien. A nous la pollution, la vie impossible, les bruits incessant toute la journée jusque tard dans la nuit pour enrichir les actionnaires de Bellova et Ryan air. Quand on paie 30 euros un billet d'avion, on ne peut pas avoir un aéroport du standing de Roissy ou Orly, soyons cohérent. Je suis contre ce projet et je ferai tout ce qui m'est possible pour protéger mes enfants, cette terre qui m'a vue naître, ma santé et ma qualité de vie. REJOIGNONS LES ASSOCIATIONS en masse pour faire changer les choses et arrêter ce projet qui nous mène droit dans un mur !!!				
Contribution	Commerçant de Beauvais en colère	Je suis un professionnel de des métiers de bouche dans le centre ville L'aéroport ne m'apporte aucun nouveau client. Il suffit de voir l'état du centre ville pour comprendre et c'est pas 3 millions de passagers supplémentaires qui feront une différence. Pire les parkings gratuits du centre sont squattés par les voyageurs de l'aéroport et nos clients n'ont plus de place. Vous pourrez créer des parkings à Tillé, les voyageurs low-cost ne veulent pas payer de parking.				
Contribution	Nuisance à Laversine	Nous nous trouvons sur la commune de Laversine, et je ne suis pas seul à faire ce constat. Les avions passent littéralement sur notre maison. Demain, vous augmentez, même doublez le trafic aérien au dessus de notre habitation. Vous argumentez une amélioration des avions, qui polluent moins, qui font moins de bruit, ... Comment pouvez-vous imposer les compagnies aériennes à les adopter ? Vous visez du low-cost, donc ces compagnies cherchent de faibles frais. Nous voyons mal ces compagnies engager ces coûts importants.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Engagement 3 : Défi énergétique et décarbonation	Bellova annonce une zéro émission nette au sol d'ici 2035, avec les mesures suivantes : 1. Le raccordement des terminaux au réseau de chaleur urbain de Beauvais. 2. La production de 1 030 à 1 270 MWh/an d'énergie via 115 000 m ² d'ombrières photovoltaïques. 3. L'équipement 100 % LED des pistes et bâtiments. 4. Le renouvellement des engins de piste et des navettes par des véhicules B100 ou électriques. 5. La contractualisation de l'usage de carburants d'aviation durables (SAF, e-fuel) pour au moins 20 % des besoins à l'horizon 2035. Pour obtenir une compensation des émissions carbone, il faut tout d'abord commencer par une quantification des émissions actuelles et futures. Les documents disponibles en ligne ne permettent pas d'appréhender cette quantification. Nous ne doutons pas ici qu'un bilan carbone ait été réalisé. Cependant, la neutralité est visée sur quel scope ? Comment est compensée les émissions ?				
Contribution	Clermont, Fitz-James, Agnetz, Thury-sous-Clermont devenus INVIVABLES	Nous habitants du Clermontois, ne supportons plus les nuisances de l'aéroport de Madame Cayeux : le bruit est incessant du petit matin jusqu'au milieu de nuit. C'est insupportable alors que nous sommes éloignés. STOPPEZ IMMEDIATEMENT CE PROJET. STOP LES AVIONS !!! Nous avons le droit de vivre dans un environnement sain et avoir une qualité de vie. Les parisiens n'ont qu'à prendre leur avions à Paris				
Contribution	Favorable au développement de l'aéroport	Je pense que le développement de l'aéroport est une bonne chose pour l'économie du bassin du beauvaisis il est important de penser à l'avenir de notre région. Je suis pour cette évolution malgré les nuisances que cela engendre.				
Contribution	Stop à l'affairisme dont nous sommes les victimes !	https://observatoire.anticor.org/2024/08/14/anticor-porte-plainte-contre-laeroport-de-beauvais/				
Contribution	Vous nous méprisez !	Bruit , pollution , impossibilité de profiter de nos maisons , de nos jardins , dévalorisation de notre environnement , dévaluation de nos propriétés , explosions des loyers grâce aux RBN'B, impossibilité pour nos jeunes de se loger , spéculation foncière et rétribution de nos élus , privatisation de l'espace public , manipulation des fonds afin d'amplifier cette aberration , pour le profit d'une minorité vous sacrifiez la majorité , un parfait exemple de la dépravation des valeurs de la démocratie .				
Contribution	Non assistance en personne en DANGER	Les élus de l'agglomération de Beauvais prétendent défendre l'intérêt général, mais ferment les yeux sur les conséquences sanitaires de la pollution. Ils savent pourtant que l'augmentation du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais-Tillé aggrave les nuisances sonores et la pollution de l'air, reconnues comme mortelles par les autorités sanitaires. Malgré cela, ils soutiennent ce projet, sous la pression de Mme Cayeux , présidente de l'agglomération. Leur silence et leur approbation posent une question simple : à qui rendent-ils vraiment des comptes, aux citoyens ou aux intérêts ?				
Contribution	Attention aux confusions...	Certains défendent ce projet au nom de l'emploi, mais il est essentiel de distinguer l'emploi existant, qui n'est pas remis en cause, et les emplois prétendument créés par le projet d'extension. L'exploitant promet 500 emplois pour une hausse de trafic de 4 millions de passagers (de 6 à 10 millions), soit seulement 125 emplois par million de passagers supplémentaires. C'est dérisoire. Ces chiffres relèvent davantage de l'effet d'annonce que d'un véritable levier pour l'emploi local. Par ailleurs, le dossier insiste sur la consolidation de l'emploi existant, ce qui révèle une fragilité préoccupante : si même ces emplois sont incertains, quel avenir garantit-on vraiment ? À l'heure où les conséquences sanitaires et environnementales sont lourdes, ce projet est clairement disproportionné au regard de ses promesses économiques.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	L'irresponsabilité n'est pas là où certains souhaiteraient la voir	Je lis que ce projet de développement serait irresponsable. Et oui, à notre époque, vouloir développer une activité est jugé inconscient. Quelle tristesse! Oui tout projet de développement industriel à un impact environnemental qu'il faut minimiser, mais ça ne doit pas être une raison pour ne rien faire. Sans développement notre territoire mourra... en bonne santé ! En tant que Beauvaisienne je soutiens à 100% ce projet. Merci à l'Aéroport pour son dynamisme !				
Contribution	Les bénéfiques sont générés grace aux bus	Les lignes de bus depuis Paris et bientôt Lille, à prix élevé, sont la manne, la partie rentable de l'aéroport. Cet aéroport nous coute, nous, citoyens, dans nos impôts.				
Contribution	NON à l'extension destructrice de nos vies	On subit déjà trop de nuisances aériennes. Le bruit des avions nous rend fous, la pollution est invisible mais bien là. On veut en rajouter ? Pour des intérêts économiques qui ne profitent même pas aux riverains ? C'est une insulte à notre intelligence. Nous voulons un avenir pour nos enfants, pas un ciel saturé de kérosène. Ce projet va à l'encontre du bon sens, de la justice environnementale et sociale. L'aéroport est assez grand. Le territoire peut créer des emplois verts, durables. Nous disons NON à cette extension destructrice.				
Contribution	Développons le train, les transports en commun !	Il faut accorder des crédits à la modernisation des lignes ferroviaires, des infrastructures de mobilité douce, des transports en commun, PAS des aéroports !				
Contribution	stop aux nuisances	Respect des heures de trafic. Respect des couloirs. Non à la pollution. Pas d'agrandissement. STOP ÇA SUFFIT.				
Contribution	Un projet complètement démesuré : STOP à l'extension de l'aéroport et à la croissance du trafic aérien !!!	Ce projet d'extension de l'aéroport de Beauvais relève d'une véritable folie des grandeurs. Envisager un trafic de 8 à 10 millions de passagers par an pour une ville de seulement 58 000 habitants est une hérésie, totalement déconnectée des réalités locales et territoriales. Pour comparaison, l'aéroport de Marseille, deuxième ville de France avec plus de 877 000 habitants, atteint un trafic équivalent. Où est la cohérence ? Ce projet ne répond à aucun besoin local réel, mais sert des intérêts économiques à courte vue au détriment des habitants et de l'environnement. Il y a en plus Roissy-CharlesDeGaulle, le plus grand aéroport européen en terme de taille à 45 min de là. STOP, STOP, STOP à ce projet qui s'accompagne inéluctablement d'une augmentation du trafic et des nuisances. On est déjà à 6,5 millions de passagers pour 2024 : CA SUFFIT !				
Contribution	Prise en compte des demandes des habitants de Tillé	Contributions dans l'fichier à part				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Attention à la désinformation ! Ne soyez pas dupes...	Il est facile de valoriser un projet en ne montrant que ses « bénéfiques » et en écartant d'un revers les effets négatifs. Ce projet ignore la principale source de nuisance : les avions. À Beauvais, on se limite à l'aérogare ! L'omerta règne sur l'extension réelle (Bellova parle de « modernisation »), sur la pollution, le bruit, les embouteillages et leurs conséquences économiques. Les études montrent une décote immobilière pour les riverains. Et la santé ? Inexistante chez Bellova ! Les nuisances sonores du transport aérien coûtent jusqu'à 6 milliards d'euros/an à la collectivité, sans parler des impacts sanitaires. Ces coûts - santé, productivité, immobilier - ne sont ni chiffrés ni débattus publiquement. Ce manque de transparence s'apparente à de la désinformation. Moderniser, oui, mais pas au détriment de la qualité de vie et de l'équité territoriale. Exigeons une étude indépendante intégrant pollution, santé et retombées socio-économiques.				
Contribution	Stop aux nuisances !	Quand on parle de réchauffement climatique, quand on voit que Beauvais est devenue une ville où la qualité de l'air est déplorable, quand on voit des avions survoler son jardin, quand on ne s'entend plus parler à cause des mêmes avions, quand décollages et atterrissages nous réveillent la nuit. Bref, quand notre qualité de vie s'est plus que détériorée à cause du trafic aérien, pensez-vous vraiment que l'on soit pour une extension de l'aéroport de Beauvais ? Demandez l'avis des habitants des bourgs et villages survolés par les avions, ils vous diront que cet aéroport est une énorme nuisance - d'ailleurs, les élus qui ont voté le projet et les investisseurs se sont bien arrangés pour que les avions ne passent pas au dessus de leur lieu d'habitation ! Eux non pas de problème de dévalorisation de leur bien immobilier et de leur qualité de vie. Arrêtez le massacre !				
Contribution	Projet dystopique (conclusion)	Tentons d'évoquer la symbolique tragique qui se lie à l'extension de cet aéroport. Au lieu de réunir les gens autour d'un territoire à respecter et à sauver, ce projet est une incitation à continuer d'ignorer son espace proche pour mieux se sauver au loin. De toute façon notre monde est tout pourri, rêvons d'évasion ! Ô Individualisme... En ton nom, sacrifions le Beauvaisis pour participer au spectacle absurde d'une modernité destructrice. Pour pas cher, allons ailleurs faire des selfies ! Et en un lieu où la fierté des dirigeants de l'aéroport n'a d'égal que la bêtise d'un consommateur lambda, pourquoi ne pas payer le prix d'accélérer l'apocalypse ?				
Contribution	Projet dystopique 3/3	Cessons de mentir : la création d'un méga-terminal n'a rien d'écologique quel que soit la provenance de l'énergie qui l'alimente et la façon dont est respecté le tri de ses déchets. Planter quelques arbres sur son parvis ne pardonnera pas ceux qui seront abattus pour créer le bois qui va maquiller la façade. Qui dit méga-terminal dit méga-flux. Toujours plus de voyageurs, mais dans un bâtiment unique. Ceci permettra très probablement de réduire le nombre de professionnels nécessaires pour les recevoir. L'expérience capitaliste nous montre bien qu'il faut toujours faire plus avec moins. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi ici ?	Suite			
Contribution	Projet dystopique 2/3	Pour l'or qu'apporte le stationnement de leurs automobiles, de nouveaux parkings vont être créés. Des terres arables vont encore être étouffées d'asphalte, alors qu'entre mon village et Beauvais il n'existe aucune piste cyclable pour pouvoir me rendre en ville en toute sécurité. Pour améliorer les chemins de ceux qui circulent au dessus de ma tête, des financements sont trouvés. Cette situation est indécente ! Alors que des voies vertes seraient nécessaires pour désenclaver nos villages, c'est dans le ciel qu'on va créer de nouvelles voies. Je suis écœuré.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Projet dystopique 1/3	Chacun de nous est bien conscient que «l'humanité va droit dans le mur». Alors que le trafic aérien est déjà bien trop grand dans nos cieux, amenant de la pollution atmosphérique, du bruit, des résidus de kérosène dans nos jardins et une baisse de la valeur immobilière de nos biens, voici qu'une poignée de puissants souhaite faire toujours plus... L'aéroport parle de davantage de confort pour ses usagers, les mêmes qui n'habitent pas ici et souhaitent juste fuir au loin, ceux qui ne visitent pas nos campagnes et qui vont parfois même jusqu'à les mépriser.	Suite			
Contribution	Modération	Limiter les trajets en avion et éviter le sur-tourisme pour préserver le bien-être de tous, c'est être bienveillant pour chacun d'entre nous.				
Contribution	De plus de cancer chez les enfants	On observe aujourd'hui une hausse alarmante des cas de cancer chez les enfants, y compris chez les très jeunes. Ce phénomène tragique n'est pas sans lien avec l'augmentation de la pollution atmosphérique, notamment celle causée par le trafic aérien. Les émissions d'oxydes d'azote, de particules ultrafines et de composés organiques volatils générées par les avions contaminent l'air que nous respirons, bien au-delà des seules zones aéroportuaires. Des études scientifiques montrent que les enfants sont particulièrement vulnérables à ces polluants, leur organisme étant en plein développement. À Beauvais, l'aéroport est proche de zones résidentielles, d'écoles, de crèches. Accepter d'augmenter le trafic aérien ici, c'est accepter de mettre davantage d'enfants en danger. Il est urgent d'inverser la tendance, de réduire les vols et de protéger la santé des plus jeunes. Aucun développement économique ne justifie de tels risques pour nos enfants.				
Contribution	stop à l'augmentation des vols	habitant de Saint Germain la Poterie je dis le bruit et la pollution ras le bol, un si jolie village où il fait bon vivre laissez nous notre tranquillité stop au bruit , à la pollution et aux vols de plus en plus nombreux				
Contribution	3 raisons du mal-être des habitants du Beauvaisis	sur fichier à part				
Contribution	Elus vendus. Santé et environnement ignorés.	Le projet va à l'encontre du Plan Climat-Air-Énergie du Beauvaisis, qui prévoit une réduction de 24% des GES d'ici 2026 par rapport à 2016. L'Autorité environnementale (Ae) exige que le projet démontre sa compatibilité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), ce qui est non démontré à ce jour. Le développement du trafic routier et aérien accroîtra les nuisances sonores, la pollution de l'air et les risques pour la santé publique, notamment via les particules ultrafines, ce que l'Ae considère comme un enjeu majeur. Mais à Beauvais on se fout de la santé publique ! Que fait la maire de Tillé pour protéger sa population ? Idem à Laversines, Troissereux, Plouy St Lucien, Mont Saint Adrien ? Tous vendus à la communauté d'agglomération du Beauvaisis et à la reine mère et son chef de cabinet...Ces élus auront à rendre des comptes et seront tenus responsables des cas de cancers et autres maladies. A vos bulletins de vote pour tout faire changer !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Quelle est la véritable justification du projet?	L'axe n°2 du projet «Maîtriser la croissance du trafic» est très discutable. > Si on veut limiter le nombre de vols, il suffit de ne pas augmenter l'offre. Hors il est prévu totalement l'invers. > Je ne vois pas en quoi nous ne pouvons pas augmenter le confort des voyeurs, et l'organisation générale de l'aéroport sans augmenter le trafic. > Je ne comprends pas pourquoi on veut encore développer des infrastructures aéroportuaires pour accélérer la dégradation de notre planète. Bref...				
Contribution	L'axe n°2 du projet «Maîtriser la croissance du trafic» est très discutable.	> Si on veut limiter le nombre de vols, il suffit de ne pas augmenter l'offre. Hors il est prévu totalement l'inverse. > Je ne vois pas en quoi nous ne pouvons pas augmenter le confort des voyeurs, et l'organisation générale de l'aéroport sans augmenter le trafic. > Je ne comprends pas pourquoi on veut encore développer des infrastructures aéroportuaires pour accélérer la dégradation de notre planète.	Suite			
Contribution	Attention aux chiffres que l'on manipule	Les promoteurs de l'aéroport de Beauvais vantent sans cesse les 5 000 emplois de l'aéroport. C'est trompeur ! Le rapport officiel ORSEA 2019 montre qu'en réalité, seuls 1 166 emplois concernent l'Oise, soit moins d'un quart. L'impact local est donc très limité. Pire encore : pour faire passer le trafic de 4 à 9,4 millions de passagers par an (entre 2019 et 2053), ils annoncent 500 emplois supplémentaires... soit 1 emploi pour plus de 10 000 passagers, contre 1 pour 1 165 aujourd'hui. Cette extension repose sur des promesses largement surestimées, sans détail ni fondement. On sacrifie notre environnement et notre santé au profit d'un mirage économique. Nous refusons qu'on maquille un projet industriel nuisible en opportunité sociale. C'est une manipulation.				
Contribution	Stop !!	Je ne suis plus vraiment en colère, juste à bout. Les avions , je les entends chaque nuit, encore et encore. Ce ne sont plus des bruits, ce sont des murs qui m'empêchent de passer de l'autre côté, là où je pourrais enfin dormir. Je me couche fatigué, je me lève épuisé. Je ne vis plus, je tiens. C'est devenu impossible. Je ne demande pas grand-chose : juste un peu de silence, juste le droit de fermer les yeux sans être réveillé par le vacarme des 6h du matin à fouquénies. MR le maire aider nous!				
Contribution	Patrimoine d'exception et trafic aérien	«Conservons notre patrimoine d'exception» titre le dernier numéro de Oise Magazine. J'assimile à ce patrimoine notre bel environnement naturel du Beauvaisis rural où nous sommes installés ma famille et moi. J'ai choisi d'habiter un village verdoyant et paisible. D'année en année, j'ai l'impression d'avoir été trompé par nos élus. Hier encore, ma maison a été survolée par trois avions à basse altitude (hors trajectoire habituelle). Depuis des années, on nous affirme que tout est maîtrisé au niveau du trafic. Il n'en est rien ... Un consortium d'entreprises n'investit pas plus de 400 millions d'euros pour simplement atteindre son seuil de rentabilité fixé aux environs de 45000 mouvements annuels. Aucun élu du département siégeant au SMABT n'est transparent à ce sujet . Conservons notre patrimoine d'exception disent-ils ! A terme, les humains ont apparemment moins de valeur que les vieilles pierres.				
Contribution	Informations sur le SMABT	Le site internet du SMABT, le propriétaire (public) ayant concédé l'exploitation de l'aéroport pour 30 ans à Bellova (privé), ne fonctionne pas. C'est fâcheux: j'aimerais en savoir un peu plus sur ce fameux «cercle vertueux» qu'il semble défendre, sa composition (élus et des exécutifs), pourriez-vous ré animer les site internet pendant cette période de consultation ? Il me semble important que le SMABT se présente de manière un peu plus officielle... https://www.smabt.fr «Le SMABT en est au cœur, et son rôle principal consiste à promouvoir et entretenir un véritable cercle vertueux, favorable à toutes les dimensions [...] .»				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Désastre écologique et pour la santé	Le projet d'agrandissement est un désastre écologique. Et les répercussions dues aux nuisances sonores sont désastreuses. Mon fils se réveille tous les jours à 6 heures du matin. Il faut stopper ce ravage.				
Contribution	Déni de démocratie	Ce projet d'agrandissement a été décidé en petit comité. Il ne nous a jamais été présenté par les élus. Malgré les manifestations des maires et des citoyens (22 motions d'opposition qui émanent des communes rurales impactées) vous restez inflexibles. Les associations de riverains ne sont pas écoutées. Votre réponse la plus courante en public : vous nous agressez... Impossible de connaître le nombre de vols pour 2050 . Aucune transparence. Jean Monnet disait : Négocier , s'entendre est une chose, imposer en est une autre. Nous avons des élus court - termiste (profit) sans envergure (déconnectés des enjeux actuels) et irresponsables (mise en cause de la santé d'autrui)				
Contribution	Pollution et santé dégradée pour les habitants du Beauvaisis , emploi hors du Beauvaisis	L'emploi est le critère principal de décision des élus du SMABT, mais ont - ils tenu compte : - Dans le BTP, les entreprises recrutent de la main d'œuvre étrangère via l'aéroport qui travaillent 8 semaines d'affilée sans aucun repos avant de repartir chez eux. - Dans l'agriculture , c'est aussi le choix de la main d'œuvre étrangère. - RYANAIR annonce pour 2026 le choix d'aéroports «déshumanisés» (suppression du personnel d'embarquement...) Ajouter à cela l'augmentation des coûts de la sécurité sociale pour notre santé qui se dégrade , les coûts pour assurer la sécurité (trafic de cigarettes...) liés à l'aéroport FAITES LE BILAN ECONOMIQUE AU SMABT	Suite			
Contribution	Santé et espérance de vie sacrifiées	Les conséquences néfastes sur la santé : bruit, qualité de l'air : problèmes respiratoires, AVC , maladies chroniques , manque de sommeil ... La réponse de Bellova : effectuer des mesures. l'exposition permanente prolongée est le plus grave pour notre santé. Rien sur l' élargissement du couvre feu. La réponse de la préfecture : Nous contrôlons les risques pour les espèces protégées et pour l'eau. L'Homme est moins considéré que les espèces protégées !!! Les augmentations de bruit au niveau des projets routiers sont réglementées par des décrets. Pour l'aviation RIEN !!! Un décret à l'initiative de la préfecture serait le bienvenue La réponse de l'ARS : 3 représentants de l'ARS sans aucun document à présenter...en fait personne ne suit le risque sanitaire !!! En conclusion, je me sens en pleine insécurité sanitaire sans aucune aide de l'Etat, et trahie par les élus du SMABT.	Suite			
Contribution	Aéroport Paris Beauvais	Stop au développement de l'aéroport Paris Beauvais				
Contribution	Empreinte carbone : de qui se moque-t-on ?	L'empreinte carbone du projet n'est pas neutre comme aime à le faire croire Bellova dans sa communication ! L'objectif «zéro émission nette au sol» ne prend pas en compte : - Les émissions des avions au décollage, en croisière et à l'atterrissage, - L'augmentation du nombre total de passagers et de vols (de 6,5 à 9 millions), - Les effets indirects (tourisme low-cost, surconsommation, artificialisation). Résultat : les émissions absolues augmenteront. Le projet ne contribue pas à la réduction des émissions globales, mais à leur externalisation.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Entre-soi politique, démocratie étouffée	Cette extension a été décidée par une poignée de personnes, sans réel débat démocratique. Pendant plus de 20 ans, Caroline Cayeux a cumulé les fonctions de maire, présidente de l'AGGLO et du SMABT, concentrant tous les leviers du pouvoir local. Avec son chef de cabinet et des figures toujours identiques (comme Pia, Lefebvre, Herbanne ou Doridam), c'est un système verrouillé qui gouverne, où les mêmes décident de tout, partout. Peut-on encore parler de démocratie quand le pouvoir ne se renouvelle jamais ? Ce n'est plus une gestion collective au service de l'intérêt général, c'est une captation du pouvoir par un petit cercle, au détriment des citoyens. Cette concentration empêche tout débat ouvert sur les projets d'envergure comme l'extension de l'aéroport. L'avenir d'un territoire ne devrait pas dépendre de si peu de personnes, prêtes à tout pour préserver leur influence.				
Contribution	STOP AU DEVELOPPEMENT DE L AEROPORT DE TILLE	J'habite SAINT GERMAIN LA POTERIE et depuis des années je subi comme tous l'augmentation du trafic de l'aéroport, bruit jour bruit tard le soir tot le matin de la pollution j'ai un endroit du jardin ou j'avais des fleurs mais qui depuis reçoivent je ne sais quelle substance qui tombe du ciel au passage des avions j'ai choisi ST GERMAIN LA POTERIE il y a des années pour son calme sa proximité de BEAUVAIS mais maintenant c'est du bruit tous les jours les avions passent juste au dessus de ma maison c est infernal je ne veux pas de l'augmentation du trafic je dis stop à ces nuisances je veux retrouver la tranquillité merci				
Contribution	Créer de l'emploi durable qui ne tue pas ! et honte à Pia !	Les élus de Beauvais, au lieu d'agrandir l'aéroport bien assez grand, devraient plutôt réfléchir à faire implanter sur le territoire des entreprises non polluantes qui créeraient de l'emploi «propre» et durable. Il y a des dizaines de milliers de villes sans aéroport qui font vivre leur territoire, qui le font rayonner ! Pas besoin d'un aéroport pour cela...quelle honte quand j'entends Mr Pia dire qu'«il faut agrandir cet aéroport sinon il fermera» !!! QUEL MENSONGE. Je suis allée à une réunion à Troissereux où une dame de l'aéroport a bien expliqué les différents scénarios possibles et elle a bien dit que si le projet ne se faisait pas...et bien l'aéroport resterait comme il est actuellement avec 6,6 millions de passagers et 40000 mouvements (ce qui est largement suffisant pour un territoire comme le Beauvaisis). DONC affirmer comme l'a fait Mr Pia que l'aéroport fermera s'il n'y pas de travaux est UN MENSONGE !				
Contribution	projet extension aéroport	je suis contre l'agrandissement de l'aéroport de Tillé.les nuisances sonores et environnementales sont déjà importantes.				
Contribution	Élus, nous n'avez pas honte!	Honte à ces élus qui osent agrandir un aéroport low cost au mépris de la population. Ils savent pourtant : les preuves sont là, comme l'étude DEBATS de l'université Gustave Eiffel sont sans appel. Le bruit tue, les riverains paient le prix fort. Et malgré tout, ils choisissent le profit sur la santé, le béton sur le bon sens. C'est une trahison. Faire le jeu des compagnies à bas coût, c'est piétiner l'intérêt général. Ce projet n'est pas du progrès : c'est une régression sociale, écologique et humaine. Ils devront en répondre.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Non à l'extension de l'aéroport	Habitante de Pisseleu et du Beauvaisis, élue municipale, le Conseil municipal s'est concerté sur le sujet de l'extension de l'aéroport et a pris une motion contre. L'intérêt général et la protection des générations futures commandent aujourd'hui la modération du trafic alors que le secteur aérien est encore loin d'être capable de se décarboner. C'est aux voyageurs de s'adapter à l'offre et certainement pas un besoin impératif d'adapter les capacités de l'aéroport. Pisseleu est aujourd'hui concernée par des nuisances sonores que ce village ne connaissait pas et je sais l'impact qu'aurait l'extension de l'aéroport sur le Beauvaisis quand nous entendons depuis des années la colère des riverains de Tillé, des habitants de Troissereux, de Plouy-Saint-Lucien, de Laversines. Le trafic est passé de 2 à 6 millions de voyageurs. CELA SUFFIT et face aux enjeux CLIMATIQUES et de SANTE, seule la soif du gain peut expliquer une telle irresponsabilité.				
Contribution	Étudiant à UniLaSalle s'opposant à ce projet	L'agrandissement de cet aéroport serait un miasme, des nuisances sonores déjà présentes qui serait accentuée par ce projet, une émission de particule fine et de pollution encore plus forte, le tourisme est un domaine particulièrement non-écologique, l'ambition d'agrandir cet aéroport ne ferait qu'augmenter toutes les nuisances induites par celui-ci, Je compte sur vous pour entendre nos voix, et repenser votre projet. Cordialement				
Contribution	L'expérience passager ...	Habitant à mi chemin entre Roissy et Beauvais, je privilégie toujours un vol depuis l'aéroport de Beauvais quand il m'arrive de voyager en avion. Le gigantisme de Roissy est stressant alors que la facilité de se garer et de rapidement embarquer à Beauvais a du bon. La route est agréable. Les parkings accessibles même les plus éloignés mais moins chers qui nous font marcher un peu plus. Le personnel est plus détendu et souriant. Malgré tout, les aérogares manquent d'espaces et les commerces sont peu nombreux. Le projet de modernisation ne fera que renforcer ma préférence pour Beauvais.				
Contribution	La richesse d'une concertation s'évalue par la richesse des propositions faites	Difficile exercice pour le concessionnaire Bellova que d'enrichir son projet en cette phase de concertation : les contributions à charge et nombreuses tribunes proposées aux associations sont pauvres en propositions concrètes pour améliorer le projet proposé.	Suite			
Contribution	Parlons largement des nuisances pour les riverains, mais pas que...	Lors de la réunion publique du 18 juin, les aéroclubs sont venus présenter leur activité, son inscription dans le patrimoine du Beauvaisis, les formations menées pour les métiers de mécanicien, pilote, mais aussi les actions gratuites menées en faveur des enfants des groupe scolaire du Beauvaisis pour leur faire découvrir une partie de ce patrimoine et le musée de l'aviation. «Hors Sujet !» a-t-on pu entendre au milieu d'un brouhaha de huées de la foule de riverains peu respectueux. C'est bien dommage...				
Cahier d'acteur	MEDEF SOMME					

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	RESPECT DU COUVRE FEU ET RESPECT DES TRAJECTOIRES	Respectez le couvre-feu. Minuit c'est déjà trop tard pour entendre encore des avions et le bruit recommence des fois vers 5h30 du matin, comment cela se fait-il ? Respect des trajectoires ! Comment cela se fait-il que les avions survolent aussi bas des petits villages, mais ne passent jamais au-dessus de Bailleul sur Thérain Trop de bruit, trop d'avions. La nouvelle société d'exploitations n'a aucun respect pour les populations locales rurales et veut faire beaucoup de profits !! Il faut arrêter la pollution et préserver le climat. Il faut arrêter d'acheter des billets à 30€ pour aller se dorer la pilule au soleil, c'est un non sens écologique !! Pensons au monde que nous laisserons à nos enfants !!				
Contribution	Prendre en compte l'environnement de l'aéroport !	L'aéroport étant proche d'habitations, une hausse du trafic aérien renforcerait les nuisances. La concentration actuelle des mouvements le matin et le soir les limitent. Le trafic lié à l'aéroport encombre les axes routiers, les ronds-points où il faut démarrer en trombe pour s'engager. Une rocade ou l'A16 gratuite à l'est de Beauvais permettrait de faire le chaînon manquant de la N31 pour éviter la ZAC de Ther. Davantage de transports en commun permettrait de limiter l'usage de la voiture pour aller à l'aéroport ; Beauvais est difficilement accessible depuis Rouen, Amiens, Compiègne, Gisors. Des véhicules tournent autour de l'aéroport pour ne pas payer le parking en allant chercher des passagers : pourquoi ne pas allonger la gratuité du dépose-minute ? Est-il assez grand ? Les tarifs et la saturation des parkings incitent à se rendre au parking Verdun, souvent plein maintenant. L'avion est-il un moyen de transport d'avenir ? Pensons d'abord à la qualité de vie dans le Beauvaisis !				
Contribution	Beauvais n'est pas une banlieue low-cost de Paris	À nous de ne pas remplacer la ville par la zone. À nous de ne pas laisser les pistes effacer les ruelles. À nous de refuser qu'un ciel plus bruyant recouvre nos toits de silence. Beauvais peut, et doit, rester elle-même. Non à l'extension de cet aéroport. Non à l'effacement de notre territoire au profit d'une logique comptable et fugitive.				
Contribution	Vous engagez vous à 45000 mouvements ?	Il est prévu que le trafic aérien augmente fortement dans les années qui viennent. Par ailleurs Monsieur Martin (DG de Bellova) a déclaré à la presse vouloir ouvrir des nouvelles lignes vers l'Europe de l'Est et des lignes intérieures. Comment allez vous faire sachant que l'aéroport est presque déjà à 45 000 mouvements/an ? J'espère que les organismes qui doivent vous donner leur accord pour ce projet saurons vous mettre des limites qui respectent les riverains.				
Contribution	Ce n'est pas une concertation, c'est une consultation qui cachent quelques mystifications	Cette consultation curieusement dénommée concertation fait partie des différentes mystifications qui émaillent votre démarche : - Vouloir améliorer l'accueil mais en profiter pour augmenter la capacité de 30%, - Consulter les riverains alors que c'est ce qu'on aurait pu attendre plutôt des élus, - Parler continuellement d'un plafond de 45000 mouvements sans s'y engager et déclarer à la presse son intention d'ouvrir des lignes avec l'Europe de l'Est ou avec des villes françaises. - Se mettre sous l'égide de la commission Nationale du Débat public et faire conduire les échanges par des animateur de l'Egis, actionnaire de Bellova - Vouloir réduire les nuisances sonores et ne pas mettre de mur anti-bruit sur la partie de piste qui jouxte Tillé	Suite			
Contribution	Une augmentation de 30% du trafic	En regardant les rapports de Bellova, nous pouvons constater une augmentation de 30% pour les places de parking (passage de 6000 à 8000) et pour les postes d'avions on passe de 12 à 16 soit également 30%. On peut donc imaginer que la population supportera 30% de nuisances en plus.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Projet climaticide des élus	Outre la communication carbone mensongère de Bellova (sources données aux garants), le problème de fond est un choix du SMABT incompatible avec le Plan Climat Air Énergie Territoire de l'agglomération. La hausse massive des émissions est validée par ceux qui s'engageaient à ne pas augmenter le nombre de passagers en 2027. Le dernier rapport du Haut Conseil pour le Climat pointe (https://www.hautconseilclimat.fr/publications/rapport-annuel-2025-relancer-laction-climatique-face-a-laggravation-des-impacts-et-a-laffaiblissement-du-pilotage/) un affaiblissement de l'action climatique et du pilotage de l'Etat. Ce projet en est l'exemple. Les citoyens devront donc attaquer leur propre État pour mise en danger des futurs générations, avec ce projet à 300 000 tCO2e. C'est dramatique, probablement frustrant pour les deux garants qui ne peuvent s'exprimer sur le fond du dossier. Je les remercie du temps qu'ils ont dédié à cette concertation.				
Contribution	Aberration !	Je suis profondément opposé à l'augmentation du trafic aérien à l'aéroport de Beauvais-Tillé. Je trouve aberrant qu'un tel projet soit envisagé en 2025, alors que l'on connaît les nuisances liées à la suractivité aéronautique : pollution sonore, atmosphérique, et impact sur la santé. Je ne comprends pas que les décideurs privilégient les profits des compagnies aériennes comme Ryanair au détriment du bien-être des citoyens. J'aime voyager, mais pas au prix d'une telle détérioration de l'environnement. La région de Beauvais, autrefois paisible, est désormais survolée en continu, surtout le week-end, ce qui rend la vie insupportable. Les avions volent bas et font un bruit incessant. Peu de personnes bénéficient réellement de cette activité, qui apporte bien trop de nuisances. Je ne souhaite pas que Beauvais-Tillé devienne le troisième aéroport parisien !				
Contribution	Oui à ce beau projet !	Ce projet va nous permettre de voyager en alliant coût du billet raisonnable (compagnies telles que WIZZAIR et RYANAIR), parcours simple (on passe rapidement du stationnement voiture à l'avion), et bâtiments de qualité permettant enfin un accueil de nous, passagers, dans d'excellentes conditions ! J'attends que les travaux soient terminés avec impatience ! J'espère qu'il y aura toujours le même nombre de destinations pendant la phase de travaux (à quand un retour de Nice au départ de BEAUVAIS ?). BEAUVAIS, ce sont des équipes au service des passagers: j'ai failli rater un vol pour l'Italie en 2022 à cause d'un accident sur la route depuis PARIS (j'utilisais la ligne de bus de l'aéroport), à l'arrivée du bus les équipes nous ont fait passer en priorité : on ne voit pas ça partout, et c'est un savoir-faire/une proximité qu'il faut conserver !				
Contribution	C'est déjà invivable, beaucoup trop d'avions DONC pas de hausse du trafic	Le niveau de trafic actuel est déjà bien trop élevé pour un territoire comme le Beauvaisis ! Je dis stop à ce projet !!! pensez donc un peu à nos vies au quotidien et à nos enfants qui subissent les nuisances des avions. Que valent nos vies ? Rien ?				
Contribution	La pollution sonore aérien affecte les oiseaux	Le bruit des avions n'est pas seulement une nuisance : il bouleverse le chant des oiseaux et menace la biodiversité. À proximité des aéroports, les espèces sont contraintes à chanter plus fort, plus haut, ou à chanter plus tôt, afin de se faire entendre dans le vacarme ambiant . Mais ces adaptations coûtent cher : le masquage sonore rend les chants moins variés, diminue le succès reproductif et choque les oiseaux face aux prédateurs . Le bruit permanent induit un stress chronique qui altère l'immunité, freine le développement des oisillons, les rend plus petits, moins bien plumés, et réduit leur capacité à se reproduire . Des études en Australie montrent même que les embryons exposés au bruit ont un taux d'éclosion diminué, une croissance ralentie et un vieillissement cellulaire accéléré . À long terme, la surcharge sonore conduit à l'abandon des habitats fragmentant les populations En résumé : les nuisances aériennes sont très dangereuses pour les oiseaux.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Avis défavorable à l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé	Il est nécessaire de plafonner les aéroports et d'arrêter le greenwashing concernant la décarbonation du transport aérien. L'impact climatique d'une telle activité est énorme. Les riverains ont droit au sommeil et à ne pas subir la pollution de l'air.				
Contribution	Aérobis et la modernisation de l'aéroport,	Aérobis, c'est plus de 100 salariés qui permettent de proposer une offre de transport en commun confortable, facile et rapide depuis Paris avec environ une centaine d'A/R par jour. Aérobis est pleinement engagé dans une démarche de durabilité, en plaçant en priorité la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre. Parmi les actions concrètes mises en œuvre, à ce jour, 50 % de la flotte d'Aérobis fonctionne au biocarburant B100. Le renouvellement complet des véhicules restants, prévu d'ici fin 2025, permettra d'atteindre une conversion à 100 %. Ce biocarburant, en remplacement du diesel, permet de réduire les émissions de CO ₂ de 60 %. Il est produit localement, dans des usines situées à Rouen et à Nogent sur Seine. Convaincu que le transport en commun sera aussi au cœur de la modernisation de l'aéroport, Nous sommes fiers de transporter des milliers de familles et de contribuer ainsi à l'économie du territoire tout en limitant les effets pour l'environnement.				
Contribution	Paris - Beauvais , l'aéroport des «pauvres» des Hauts de France	Depuis les années 1970, les Hauts-de-France ont subi un profond déclin économique. La fermeture des mines de charbon, pilier de l'économie régionale, a marqué le début d'une désindustrialisation rapide. Les filatures textiles du Nord, autrefois prospères, ont disparu face à la concurrence étrangère. La sidérurgie, durement frappée par les crises, a vu ses sites réduire fortement leur activité, voire fermer. À cela s'ajoute la disparition progressive de nombreuses autres industries, entraînant chômage massif et perte d'attractivité. Malgré des efforts de reconversion, la région peine encore à compenser ces pertes historiques. Alors, pour «oublier en voyageant» , on nous «vend' un aéroport Low-cost mais, en retour, nous devons subir une forte pollution . Nous répondons NON c'est TROP				
Contribution	Poème du désespoir	Au nord, il y avait les corons, la terre c'était le charbon Ici, à Beauvais, le ciel est gris, un voile épais de pollution. Les cheminées crachaient leur fumée, un temps révolu, hélas. Aujourd'hui, ce sont les avions, qui nous gâchent le ciel, sans jamais s'arrêter. Les corons, les corons, souvenirs d'un passé lointain, Beauvais, Beauvais, l'air est lourd, la pollution est là, c'est certain. Le charbon noircit les poumons, les avions polluent le ciel bleu. Il faut trouver une solution, pour un avenir plus sain et plus doux. Les corons, les corons, souvenirs d'un passé lointain, Beauvais, Beauvais, l'air est lourd, la pollution est là, c'est certain.	Suite			
Contribution	Paris-Beauvais, un trop grand aéroport pour une si petite ville !	L'activité actuelle de l'aéroport «asphyxie» déjà la ville de Beauvais : embouteillages en centre-ville et sur les principaux axes routiers de plus en plus fréquents, stationnements sauvages ou «abusifs» source de nuisances, Incivilités dans l'espace public d'un certain nombre de voyageurs. Comment peut-on décider de faire de Paris-Beauvais un des 8 plus importants aéroports de France alors que la ville de Beauvais n'est que la 108ème ville de France avec 55 906 habitants et que les proches infrastructures routières et ferroviaires sont déjà insuffisantes ?	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Honte au responsable environnement Partie 2	Lors de la réunion le responsable environnement de Bellova a cité une étude régionale de Santé publique France pour diluer l'impact local de l'aéroport. En s'appuyant sur des moyennes régionales, il masque les pics locaux de la zone aéroportuaire. C'est une manipulation pour ne pas répondre à la vraie question : l'exposition directe des riverains. Pire, il admet que la région est déjà très polluée et justifie d'y ajouter une source supplémentaire. C'est irresponsable. L'exposition chronique aux polluants de l'air cause des milliers de maladies et des décès évitables. Utiliser une moyenne régionale sur les Hauts de France pour relativiser l'impact local relève de la manipulation. Cela trahit un profond mépris pour les habitants et un grand cynisme.				
Contribution	Honte au responsable environnement de Bellova Partie 1	Lors de la dernière réunion publique sur l'extension de l'aéroport, le responsable environnement de Bellova a tenu des propos choquants et irresponsables. Il a osé déclarer que le territoire des Hauts de France est le plus pollué de France, alors un peu plus, un peu moins avec les avions...ça ne va pas changer grand chose et qu'il ne faut pas focaliser sur sa pollution. Cette méthode de comparaison hallucinante est révélatrice d'un profond mépris pour les citoyens et d'une tentative grossière de minimiser la pollution aérienne. Ce type de comparaison toxique entre deux fléaux environnementaux n'est pas seulement indécent, il est dangereux. Cela revient à détourner le débat, à relativiser l'impact des avions sur la santé publique, tout en admettant qu'ils polluent mais selon lui, moins que les pesticides. Donc, ça va...Ce comportement est indigne d'un responsable environnement et jette une ombre inquiétante sur la sincérité de la concertation.	Suite			
Contribution	Il faut REDUIRE les sources d'émissions de CO2	Nous savons que chaque personne ne doit pas dépasser les 2 tonnes de CO2eq émis par an, toutes activités confondues, afin de limiter le réchauffement climatique à 2°C à la fin du siècle. Chaque vol en avion compromet les chances d'un voyageur de rester sous cette limite, un seul aller long-courrier peut même la lui faire dépasser. Il est donc impératif de REDUIRE l'utilisation de l'avion, comme toutes sources d'émissions de CO2. A l'heure de l'internet et des visioconférences, est-il encore responsable d'aller à l'autre bout du monde pour une réunion de travail ? Est-il soutenable que, pour son plaisir immédiat de voir du pays, une minorité condamne l'avenir de toute l'humanité et peut-être du monde vivant ? Selon l'Ademe en 2023, la proportion de personnes disant ne pas prendre l'avion pour ses loisirs était passée de 36 à 56 % en l'espace de 5 ans. Cette prise de conscience collective ne peut que croître, rendant bientôt obsolètes les infrastructures projetées à Beauvais.				
Contribution	Ciel mes oreilles !	À l'heure où on nous rabâche quotidiennement les oreilles avec le réchauffement climatique, les émissions de gaz à effets de serre, le CO2 etc..... Vous voulez augmenter le trafic aérien ? J'avoue ne pas comprendre la logique ! J'ai cependant une petite idée...l'argent vaut mieux que la santé de vos concitoyens !! Je dis NON à l'augmentation du trafic, les nuisances actuelles sont déjà difficilement supportables !				
Contribution	Un système bien verrouillé	Franck PIA, nous apprend la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (HATVP), avant d'être maire nommé par le conseil municipal (et non pas élu par les Beauvaisiens) a travaillé 30 ans à la chambre d'agriculture, y ayant même occupé le poste de «Chef du service territoires et environnement» jusqu'en 2022 tout en étant élu local (avec un nombre de mandats incroyable, voir sa fiche...). Quand on est élu d'une ville comme Beauvais, c'est un poste bien pratique pour connaître et influencer sur toutes les opportunités immobilières, le foncier agricole étant une mine d'or ! comme toute ville Beauvais et ses entrepreneurs sont en recherche constante de terrains à bâtir, entrepôts bidons à construire, contrats avec le BTP.. On y apprend également que sa compagne est attachée principale à la préfecture de l'Oise ! Quel dévouement !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Respect des trajectoires	Pourquoi les vols à l'atterrissage passent systématiquement au dessus de la commune de plouy saint Lucien alors que la trajectoire se trouve dans les champs entre rieux et plouy !!?				
Contribution	Ras-le-bol des avions	On est de plus en plus cernés par tous ces vols aériens de plus en plus nombreux. On ne peut plus profiter de son jardin, de ses fenêtres ouvertes, de la campagne, sans entendre ce bruit qui finit par prendre la tête. 1 ça va, mais 10 voire 20 en soirée comme celle du 11 juillet, ça devient insupportable! Donc stop, arrêtez de vouloir moderniser l'aéroport car on le sait c'est pour encore plus de trafic aérien. En fait, vous faites fi des riverains et des nuisances qu'ils subissent.				
Contribution	Meilleurs recettes pour les riverains et l'aéroport	Plafonnement à 35000 mouvements. Un couvre feu de 23h à 6h sans dérogations. Des avions plus silencieux et moins polluants. Et résultat tout le monde y trouve son compte.				
Contribution	MERCI LES GRÉVISTES	Quel bonheur d'être dehors avec ce soleil, et avec le chant des petits oiseaux . Ce petit vent avec le bruit des feuilles. Nous sommes bien à la campagne, alors profitons de ces deux jours pour respirer sans ces particules fines. Nous avons l'impression d'avoir fait un retour en arrière . Donc oui au plafonnement pour rester un village de campagne et que l'aéroport continue de fonctionner dans le respect des riverains. Merci aux grévistes de ce plaisir				
Contribution	Les avions sont le cœur du problème climatique	L'intégration du LTO dans l'étude d'impact n'est pas l'intégration des avions dans les objectifs de décarbonation. C'est une modélisation technique, pas un engagement contraignant de réduction des émissions liées aux vols eux-mêmes. Même avec des moteurs plus modernes, le kérosène reste une énergie fossile, non taxée, et dont les émissions en altitude ont un effet radiatif amplifié. Les avions «nouvelle génération» réduisent de 15-20 % les émissions par siège, mais cette efficacité est annulée dès lors que le trafic croît fortement.				
Contribution	Cessons de tout faire porter contre ce projet	J'interviens peu mais en lisant certaines contributions ici même on a le sentiment que l'aéroport est la cause de bien des maux et pourtant ce même aéroport est fréquenté par plus de 6 millions de passagers dont certains sont réguliers. J'entends et peux comprendre les craintes, les doutes, les peurs que des riverains peuvent avoir mais de nombreux sujets ont été expliqués en réunion et si l'on reproche à l'aéroport de ne pas écouter certaines personnes devraient aussi se remettre en question sur leur façon d'écouter et de comprendre des propos justifiés de l'aéroport. Pensez vous un instant à ces millions de passagers qui eux prennent plaisir à prendre un avion pour voyager prendre du temps en famille découvrir d'autres cultures. Il ne faut pas non plus les oublier eux !! Et je reste convaincu que tout sera fait dans le sens du développement mais aussi en toute intelligence.				
Contribution	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 !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Un projet ambitieux et ancré dans le développement local	Le nouveau projet de modernisation de l'aéroport, permettra de conjuguer attractivité et responsabilité sociale, au service de l'intérêt général . Sans étendre son emprise foncière, l'aéroport s'engage à transformer ses infrastructures existantes et à les valoriser, tout en restant ancré dans nos réalités locales. Plus qu'une simple évolution technique, cette modernisation incarne un développement responsable et plus respectueux de l'environnement. Les voyageurs au départ de Beauvais profiteront d'une expérience plus fluide, plus agréable et plus durable. Tout le monde sera mieux accueilli, et en plus cela accompagnera également la dynamique du territoire. A ce titre, et en tant qu'acteur économique employant des salariés recrutés localement, il est primordial d'associer un développement durable et raisonné de l'aéroport, engagements pris dans ce projet de modernisation.				
Contribution	Le directeur du SMABT est un ancien...d'EGIS	Le monde est petit : le directeur du SMABT est en fait un ancien d'Egis ! Je m'étonne que les garants de la concertation n'aient pas soulevé le cas de M. Trubert, directeur du SMABT. De 2006 à 2014, il a travaillé pour l'aéroport Paris-Beauvais, puis pour Egis (2014-2018), aujourd'hui partie prenante du consortium Egis Serena Bouygues (Bellova), maître d'oeuvre du projet d'extension. Depuis 2018, il est directeur du SMABT, propriétaire de l'aéroport et responsable de la politique de développement de celui-ci. Ce parcours interroge sérieusement : peut-on parler d'indépendance quand une même personne a évolué au sein des trois structures clés du dossier ? Ce mélange des genres laisse planer un fort soupçon de conflit d'intérêts. Une telle situation devrait être examinée avec rigueur, dans un souci de transparence et d'intégrité.				
Contribution	«Quid de l'honnêteté de certains de nos politiques»	Soyons francs. Quel réel effet bénéfique de l'agrandissement de l'aéroport ? Le bien être des passagers oui, mais on priorise les passagers de passage alors que nous, nous avons choisi de vivre ici, mais pas d'être pollué en nuisances sonores, en pollution des avions. Le climat, qu' en faites vous ? Les décideurs, Mme Cayeux d'ici quelques temps, partira loin des avions et nous, nous les aurons toujours... pourquoi a t elle pris contact en personne avec nos élus qui s'élevaient contre l'agrandissement de l'aéroport.... où sont les vrais chiffres des retombées économiques ? Pour quelles raisons tuez vous notre agglomération ? L'argent, toujours l'argent mais ouvrez les yeux !				
Contribution	Quelle dévalorisation pour le Beauvaisis!	« Avec l'investissement de BELLOVA certains bâtiments vont prendre de la valeur !... » - Mr Martin réunion publique de Tillé le du 13 mai 2025 - C'est vrai pour les investissements de BELLOVA et pour les boutiques à touristes, les hôtels de l'aéroport, mais pas pour les maisons des riverains qui subissent les nuisances. Quelle image pour le Beauvaisis assimilé au troisième aéroport de Paris plutôt qu'à une région Innovatrice et prospère où il fait bon vivre! C'est triste. Quels sont les projets innovants que peuvent proposer nos élus pour dynamiser le Beauvaisis ?				
Contribution	STOP !!! L'emploi c'est pour le national pas le local !!!	Je suis absolument contre ce projet. Les nuisances sont déjà inacceptables aujourd'hui alors STOP !!! L'aéroport transporte 6,5 millions de passagers mais ne génère que 1166 emplois dans l'Oise (sur 5000) (source Bellova), soit un emploi «local» pour 5574 passagers. Le territoire local profite 4 à 5 fois moins que la moyenne nationale des retombées en emploi liées à l'aéroport. Ces chiffres montrent que les retombées économiques locales sont extrêmement faibles comparées aux nuisances massives générées : bruit, pollution de l'air, saturation des routes. L'argument de l'emploi ne tient pas. Pourquoi faire peser autant de nuisances sur l'Oise pour si peu de bénéfices ? C'est un non-sens territorial.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Invivable !	Au Mont saint Adrien, la vie devient invivable Réveil des 6 h du matin et le dernier vers minuit. Et du bruit toute la journée. Pourquoi sacrifier notre santé et notre sommeil. Que font élus pour protéger notre santé ?				
Contribution	Intérêt général, vraiment?	-diminution anormale du couvre-feu ; -contradiction entre l'augmentation du trafic (sans taxe énergétique) et les efforts pour s'équiper en produits décarbonés (pompes à ch., voitures électr., panneaux sol.) ; -perte de qualité de vie ; -aspect psychologique non pris en compte (bruits de la campagne VS des avions) ; -les mesures chiffrées des nuisances sonores pas en phase avec la réalité ; en outre, il y a plus d'avions aux périodes où les habitants sont en extérieur ; -forte évolution du mécontentement des victimes (éduquées!) ; -modèle touristique low cost qui alimente le sur-tourisme (le voyage du WE ou de la journée n'est pas une nécessité sociale) ; le transport aérien est mieux accepté pour les vacances, le travail ou pour la famille ; on se prive d'un tourisme rural qui peine à se développer ; -les opposants veulent une société à taille de la ville de Beauvais (pas une succursale de Paris) ; -perte de valeur, sans compensation, des maisons impactées.				
Contribution	Respect des couloirs aériens et altitude d'approche	Nous sommes sur la commune de Bresles, mais mon constat est partagé par d'autres. Nous avons évité les communes proches de Beauvais notamment à cause des nuisances de l'aéroport. Officiellement, notre commune n'est pas concernée par le plan de nuisance sonore et aucun couloir aérien officiel n'est censé être au dessus de la ville (un à l'ouest et un à l'est). Cependant, depuis ces dernières années, nous constatons un survol de la ville, des avions sont autorisés à faire un «direct» en coupant au dessus de la ville ou sont sur «la limite». Nous constatons aussi un passage plus bas aujourd'hui. L'augmentation de trafic nous inquiète fortement. Aucune disposition n'est prise pour vraiment limiter les nuisances.				
Contribution	DEVELOPPEMENT DE LA VILLE	Ce projet de développement générera des retombées économiques importantes pour les entreprises locales, ce qui aura indirectement des effets positifs sur l'emploi dans la région. Par ailleurs, la création de ce nouvel aéroport contribuera à renforcer l'image de la ville et du département.				
FAQ	RYANAIR, principale compagnie sur BVS prétend basculer sa flotte de B737 vers des B737 Max et des B737Max-10, Mais A quelle rythme ? Compte-tenu de difficultés chroniques de livraison de BOEING, quand doit-on s'attendre à une bascule en totalité SUR BEAUVAIS ? Cette engagement de bascule est-il accompagné de clauses contraignantes entre l'exploitant et la compagnie aérienne ?	Les B737-800NG actuels (189 sièges) cèdent progressivement leur place à des B737-8200 (max-8 de 197 sièges) qui représentent déjà aujourd'hui un tiers des mouvements de Ryanair sur BVA, et en moyenne 4 des 5 avions basés. Les 737-8200 sont particulièrement appréciés à BVA par Ryanair car plus économes en carburant (-20% / 737-800) que la moyenne de leur réseau (-16%), au vu de la nature des lignes exploitées à BVA qui sont un peu plus longues que la moyenne des lignes exploitées par Ryanair par ailleurs. En effet, l'aéroport Paris-Beauvais n'échappe pas au risque lié aux livraisons tardives de Boeing. Ryanair s'attendait à la livraison de 210 Boeing 737-8200 en décembre 2024, mais Boeing accusait un retard de 34 livraisons encore en mars 2025. A l'échelle de la flotte globale de la compagnie, 5 supplémentaires ont été livrés en avril 2025, mais les 29 restants ne devraient pas être livrés avant la seconde moitié de l'exercice fiscal 2026, idéalement à temps pour l'été 2026. La qualité et la ponctualité des livraisons de Boeing se sont récemment améliorées sous leur nouvelle direction, mais cette amélioration doit encore se traduire par une augmentation du rythme de production mensuel pour permettre à Boeing de résorber son carnet de livraisons en retard. Les livraisons ont ralenti en 2024-25 mais vont accélérer en 2026. Puis l'objectif d'entrée en flotte des Max-10 (228 sièges) toujours prévu en 2027. Les échanges se poursuivent entre Bellova et RYAN AIR pour tendre vers une optimisation des fréquences de remplacement, pas de disposition contractuelle jusqu'alors.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Définition des particules ultrafines (https://10nm.de/info)	Les particules ultrafines (PUF) sont des particules de taille nanométrique de moins 100 nanomètres (100nm) de diamètre, qui se comportent comme des gaz. Sans exception, toutes les PUF issues des processus de combustion sont nocives. Les moteurs à haute performance émettent beaucoup de particules fines ; ainsi les réacteurs d'avion émettent exclusivement des PUF. Alors que la technologie des filtres peut être utilisée sur les moteurs de voiture, cela est impossible pour les réacteurs. En raison de la forte consommation de kérosène, les aéroports sont d'énormes points chauds (Hot Spots) régionaux de particules ultrafines. Des centaines de tonnes de kérosène y sont brûlées chaque jour. Les PUF émises sont transportées par le vent dans les villes et villages environnants. Exposés aux vents venant de l'aéroport, chaque riverain devient un «fumeur passif» des gaz d'échappement et PUF des avions. Les enfants et les personnes malades sont particulièrement touchés.				
Contribution	Engagement de RYANAIR et des autres compagnies	Bjr, En toute connaissance des difficultés du constructeur BOEING à livrer les appareils B737max 7 et B737max 10 futurs, L'engagement de basculer à court terme vers ces modèles + économiques et «moins bruyants» est plus qu'incertain. Quel est l'engagement vis à vis de l'exploitant ou vis à vis du syndicat d'opérer des appareils de nouvelle génération sur Beauvais, les autres destinations ne nous intéressent pas du tout. Si cet engagement existe, est-il FORMALISE et CONSULTABLE par les riverains ou les associations opposés au projet? Si cet engagement existe, est-il CONTRAIGNANT (financièrement parlant) en termes de date de dernier vols des B737 ancienne motorisation ? Même question pour tous les modèles des autres compagnies aériennes opérantes (ex: A320 NEO, A319 NEO et A321 NEO)				
Contribution	Engagement de RYANAIR et des autres compagnies #2	SUITE à ma question du 30/06, vous avez répondu : Je cite : «Les B737-800NG actuels (189 sièges) cèdent progressivement leur place à des B737-8200 (max-8 de 197 sièges) qui représentent déjà aujourd'hui un tiers des mouvements de Ryanair sur BVA, et en moyenne 4 des 5 avions basés.» J'en déduis donc que déjà aujourd'hui 30% des avions RYANAIR qui passent au dessus de nos têtes sont prétendument « PLUS SILENCIEUX». Ce n'est absolument pas rassurant et c'est exactement ce que nous craignons, les prétendues perspectives d'amélioration en termes de nuisances sonores sont ILLUSOIRES. Les avions sont et resteront BRUYANTS et leur nombre va croître sans limite. Le chiffre avancé de 45000 n'étant qu'un seuil de rentabilité, BELLOVA doit/devra largement dépasser pour que la concession soit rentable. LE CAUCHEMAR est déjà là, L'ENFER est pour demain matin.	Suite			
Contribution	Manque de visibilité de la consultation !!!	Je m'étonne du manque de visibilité de cette concertation. Très peu de riverains sont informés : mes voisins, des parents d'élèves, des commerçants, des artisans autour de moi n'en ont même pas entendu parler. Trois réunions publiques (dont celle de Tillé, avec une salle bondée et des gens repartis faute de place), trois ateliers limités à 20 personnes, une présence sur un marché un mercredi matin (et non un samedi), et à l'aéroport avec une date erronée sur le site (9/10 juin), ce n'est pas suffisant. Aucune communication papier en boîte aux lettres, contrairement à la concertation de Paris-Roissy, qui a été largement diffusée. En zone rurale, tout le monde n'a pas internet ni accès aux réseaux sociaux. Il n'y a eu ni campagne d'affichage, ni flyers en boîte aux lettres, alors que pour les élections, cela ne pose jamais problème. Cette concertation n'est pas accessible et les premiers concernés ne sont pas informés. mais cela est peut-être délibéré...				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Cahier d'acteur	Association Marissel Qualité Environnement					
Contribution	stations de mesure de bruit	Lors de la première réunion publique en date du 13 mai 2025, il a été rappelé par un employé de Bellova qu'il était possible de faire installer une station mobile de mesure de bruit. Or, il s'avère que j'ai déjà demandé l'installation de cette station mobile sur notre quartier Marissel à Beauvais... sans avoir de réponse jusqu'alors ! Par ailleurs, comme déjà signalé (je n'ai pas attendu la concertation publique) la station de mesure de bruit située à Beauvais ne fonctionne pas toujours, notamment au passage de l'avion de chasse qui décolle régulièrement désormais de Beauvais et atterri régulièrement à Beauvais.				
Contribution	Station mobile de mesure de bruit	Lors de la première réunion publique en date du 13 mai 2025, il a été rappelé par un employé de Bellova qu'il était possible de faire installer une station mobile de mesure de bruit. Or, il s'avère que j'ai déjà demandé l'installation de cette station mobile sur notre quartier Marissel à Beauvais... sans avoir de réponse jusqu'alors ! Par ailleurs, comme déjà signalé (je n'ai pas attendu la concertation publique) la station de mesure de bruit située à Beauvais ne fonctionne pas toujours, notamment au passage de l'avion de chasse qui décolle régulièrement désormais de Beauvais et atterri régulièrement à Beauvais. D'ailleurs, cet avion de chasse, très bruyant, n'a pas été évoqué par les employés de la société Bellova qui ont pourtant affirmé qu'il n'y jamais pas de jets privés. L'avion de chasse est un Fouga Magister, modèle non récent donc : est-il comptabilisé dans la flotte servant de référence pour donner le pourcentage d'avions récents sur l'aéroport ?	Suite			
Contribution	Habitants de tillé en colère !!	Depuis des années, les habitants de Tillé, installés juste à côté de l'aéroport, subissent un calvaire quotidien. Entre les émondices intempestives qui jonchent nos trottoirs, les individus qui souillent nos façades en urinant partout, et les amas de déchets abandonnés dans chaque recoin, notre cadre de vie se dégrade chaque jour un peu plus. Le vacarme des avions résonne dès 5 h du matin et ne s'apaise pas avant minuit, souvent même bien au-delà. nous en avons assez. Nous ne tolérerons aucune nuisance supplémentaire : silence, propreté et respect doivent redevenir la règle à Tillé STOP À L'AUGMENTATION DU TRAFIC !				
Contribution	Des arguments peu convaincants	Je m'oppose au projet d'extension de l'aéroport Paris-Beauvais. L'augmentation du trafic aérien entraînerait inévitablement une hausse des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores, dans un contexte où la lutte contre le dérèglement climatique impose au contraire une réduction du transport aérien. Ce projet va à l'encontre des engagements environnementaux nationaux et européens. Par ailleurs, les mesures actuelles concernant les trajectoires de vol et le couvre-feu sont déjà insuffisantes, et risquent d'être encore moins efficaces en cas d'extension. Enfin, les prétendues retombées économiques locales sont incertaines : le modèle low-cost ne garantit ni emplois durables ni valorisation du territoire. L'aéroport remplit déjà largement sa fonction actuelle. Je demande l'abandon de ce projet au profit d'une stratégie de développement plus sobre et respectueuse des habitants du Beauvaisis.				
Contribution	Aggravation des risques de santé publique physique et psychique	J'habite Campdeville . J'ai assisté à l'essor de l'aéroport de Beauvais . Jusqu'à ces dernières années le trafic était supportable mais ces derniers temps le trafic est d'une nuisance absolue tant sur le plan du bruit que sur la pollution qu'il induit. En tant que Professeur de Médecine je suis très inquiet pour l'avenir. Ainsi autant pour des raisons de confort des habitants que pour des motifs de santé publique je suis opposé à toute augmentation du trafic de l'aéroport.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	UN REFERUNDUM s'impose !!!	Si le maître d'œuvre Bellova souhaite vraiment consulter toute la population sur la modernisation et l'extension de l'aéroport de Beauvais, il devrait aller au-delà d'une simple consultation publique limitée dans le temps et l'accès. La vraie démocratie, c'est de permettre à tous les citoyens concernés de s'exprimer de manière claire et contraignante, via un référendum. Seule une telle démarche légitime le projet ou son rejet, car elle reflète la volonté réelle de la majorité. Une consultation en ligne ou des réunions publiques ne suffisent pas à saisir l'opinion générale, souvent limitée à une minorité active. Le respect des habitants et la transparence exigent un vote démocratique qui donne un vrai pouvoir décisionnel au peuple.				
Contribution	Condescendance...	... bien à l'image de leur médiocrité: «La richesse d'une concertation s'évalue par la richesse des propositions faites. Difficile exercice pour le concessionnaire Bellova que d'enrichir son projet en cette phase de concertation : les contributions à charge et nombreuses tribunes proposées aux associations sont pauvres en propositions concrètes pour améliorer le projet proposé». Pitoyable.				
Contribution	«Développement» puis «Modernisation», étrange renversement sémantique !	Depuis des mois, la terminologie employée, par les élus, pour désigner 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...				
Contribution	Pas d'accord.	L'environnement devrait être la préoccupation majeure.				
Contribution	Aéroport 2030 : une belle opportunité pour l'économie locale	La modernisation de l'aéroport est une belle opportunité de développer de nouvelles activités locales que cela soit en termes d'hébergement ou en termes d'activités locales à proposer à une clientèle diversifiée. Il faut aussi saisir cette opportunité pour avoir un bel outil qui améliore la qualité de service et donne encore plus à l'aéroport ses lettres de noblesse. Convaincu que la concertation est ouverte au plus large à la vue des contributions déjà présentes, il est tout naturellement nécessaire que la voix des riverains soit écoutée et partagée mais des explications et des réponses sont et seront sans nul doute apportées. Que ce bel outil soit porteur d'une économie locale encore plus riche.				
Contribution	PLUS POSSIBLE DE DORMIR CORRECTEMENT	J'habite à 5 km de l'aéroport et je suis réveillé tous les jours à 6 h du matin et le dernier avion est à minuit. Pourquoi l'aéroport sacrifie mon sommeil, ma santé ?? Les élus devront rendre des comptes sur leur choix				
Contribution	Merci aux élus à la tête de l'extension	Merci aux élus qui veulent agrandir l'aéroport et qui vont transformer nos campagnes en parking géant et en Airbnb. Ou est le bon vivre ? Entre particules fines au-dessus de nos têtes par les avions et déchets laissés par les voyageurs qui n'ont aucun respect. Stationnement la nuit avec claquages de portières, urines sur nos clôtures ou encore la grosse commission. Entre les avions qui nous réveillent la nuit et nuisances passagers, on dort quand ? Alors quel avenir dans le Beauvaisis ?	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Parking à GOGO	Merci à Madame Cayeux et au SMABT de rendre nos campagnes en parking géant et en Airbnb. Les touristes qui urinent et jettent leurs déchets dans les rues. Entre les avions qui nous réveillent la nuit ,les touristes qui claquent les portières, on dort quand ? Pour de l'argent, on est prêt à faire subir n'importe quoi à ses citoyens !!!	Suite			
Contribution	Extension = plus de pollution et de nuisances sonores	L'aéroport fonctionne très bien aujourd'hui alors pourquoi l'agrandir en sachant que le climat change. Encore une preuve avec la canicule que nous venons de subir pendant deux jours. Et après on nous demande de faire attention à notre empreinte carbone alors chercher l'erreur. Merci, de nous faire respirer cette pollution, alors oui au plafonnement pour rester en vie dans nos villages.	Suite			
Contribution	Une modernisation au service de tous aussi bien localement que pour les passagers.	L'aéroport Paris Beauvais se modernise pour offrir une expérience passager améliorée tout en respectant l'environnement. La rénovation des terminaux, l'agrandissement des espaces d'attente et l'optimisation des flux garantiront un parcours plus fluide et agréable. L'aéroport met également l'accent sur la durabilité avec des solutions écologiques : gestion optimisée de l'énergie, réduction des déchets, et infrastructures plus respectueuses de l'environnement. L'amélioration des accès en transports publics et l'extension des parkings complètent cet engagement vers un transport plus durable. Grâce à ces modernisations, Paris Beauvais renforce sa position au niveau local et européen tout en réduisant son empreinte écologique.				
Contribution	Félicitations pour ce projet ambitieux et tourné vers un bel avenir !	La modernisation de l'aéroport Paris Beauvais marque une étape décisive dans la transformation durable des infrastructures aéroportuaires régionales. Ce projet ambitieux illustre la volonté de conjuguer performance opérationnelle, qualité d'accueil et responsabilité environnementale. Les nouveaux aménagements apportent des améliorations concrètes pour les passagers, les compagnies aériennes et les partenaires économiques, avec la volonté de considérer les attentes des riverains. Des efforts notables ont été engagés pour réduire l'empreinte carbone, améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, et limiter les nuisances sonores Cette modernisation démontre qu'il est possible de faire évoluer les infrastructures en tenant compte de l'intérêt général, dans une démarche équilibrée entre développement économique, exigence environnementale et dialogue avec les territoires.				
Contribution	Au service du territoire et de l'écosystème local, dans le dialogue constructif avec les riverains, l'aéroport Paris-Beauvais : un atout majeur	L'aéroport Paris-Beauvais joue un rôle essentiel dans la desserte aérienne régionale, l'attractivité touristique, et le développement économique de l'Oise et des Hauts-de-France. Son développement se conçoit dans une logique de dialogue, lors des réunions publiques ou des ateliers mis en place par l'aéroport, même si parfois le dialogue est quelque peu houleux. Il est à même de créer des partenariats avec des entreprises locales, de valoriser le tourisme de proximité, de favoriser l'emploi local aussi. Il est à même de se moderniser par des bâtiments avec des normes environnementales ambitieuses, de développer une mobilité d'accès bas carbone ou encore de gérer de façon durable le trafic aérien grâce à des flottes moins bruyantes. Ce projet est un projet collectif, évolutif et partagé, au service de la cohésion territoriale et de la transition écologique. C est en travaillant ensemble et surtout en s'écoutant que la modernisation sera une réussite.	Suite			
Contribution	Voiture tampon et faux taxis	Tillé est envahi de voitures tampons et faux taxis , le nouveau parking ne changera pas les pratiques frauduleuses et leurs amoncellement de déchets , une fourrière instantanée H 24 est nécessaire.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Des propos un peu extrapolés.	Je me permets cette contribution car en lisant un peu les phrases voire les récits de certains, on a le sentiment que l'aéroport est responsable de tous les malheurs au niveau de la santé alors que si l'on ne parle que de nuisances et de pollution, bien des sujets sont tout autant voire plus dangereux qu'un aéroport. En contre partie il ne faut pas oublier que cet aéroport fait vivre des couples, des familles et contribue à la richesse locale et du beauvaisis et cela semble un peu oublié. Des différentes réunions tenues on note que c'est une minorité de gens et souvent les mêmes qui interviennent et pas la majorité, certes peut être silencieuse mais qui ne se plaint pas. Je ne peux que souhaiter que ce développement se fasse en toute transparence et intelligence et que de belles opportunités se présentent encore.				
Contribution	A b e r r a t i o n environnementale	Développement grossièrement maquillé en modernisation, allant à l'encontre des accords de Paris, c'est affligeant de malhonnêteté. Les élus qui ont participé à cela doivent être sanctionnés. Tous les voyants sont au rouge, mais on appuie l'accélérateur.				
Contribution	Augmenter les redevances plutôt que le trafic !	Bellova pourrait augmenter sensiblement les redevances aéroportuaires qui sont extrêmement faibles et très inférieures à celles des autres aéroports français. Ainsi, la rentabilité de l'aéroport serait élevée sans avoir besoin d'augmenter le trafic et de polluer encore plus le Beauvaisis. Et Ryanair, qui propose des billets à des prix très compétitifs, ne verrait pas son activité baisser, même en augmentant un peu ses tarifs.				
Contribution	Pas de FRET à l'aéroport de Beauvais - A confirmer par écrit	Plusieurs plateformes logistiques voient le jour dans l'agglomération de Beauvais. Lors des réunions de concertation, Bellova a affirmé plusieurs fois qu'il n'y aura pas de contrat avec des compagnies de fret aérien. Ce serait bien de le confirmer par écrit au SMABT et aux associations qui ont pris part aux ateliers dans le cadre de la concertation.	Suite			
Contribution	S t a t i o n n e m e n t s sauvages ou «abusifs» de plus en plus nombreux dans la ville de Beauvais	Bien que le projet d'extension de l'aéroport comporte la création de 1500 nouvelles places de parking pour couvrir les besoins de 2 millions de passagers additionnels, les stationnements sauvages seront de plus en plus nombreux et seront une nuisance insupportable pour les habitants de Beauvais et de l'agglomération, ceux-ci ayant déjà beaucoup de mal à se garer dans l'espace public. Comment pouvez-vous croire qu'une clientèle de vols «low cost» est toujours prête à payer de 78,50€ à 128€ pour un stationnement de 7 jours ? Pour info, la mairie de Beauvais a été alertée de cette problématique fin 2024 mais aucune action concrète n'a été menée à ce jour.	Suite			
Contribution	ça suffit	L'époque n'est plus à développer les aéroports qui restent utilisés par la minorité aisée de la population. Préservons notre planète et mettons l'argent dans le développement du ferroviaire !				
Contribution	Réunion publique 18 juin et aéroclub	Lors de la réunion publique, les membres de l'aéroclub sont intervenus pour défendre leur activité, sans réaliser que l'extension de l'aéroport et l'augmentation du trafic commercial menacent directement leur existence. Plus de vols commerciaux signifie moins de créneaux pour les petits aéronefs, plus de contraintes opérationnelles et, à terme, une disparition progressive de l'aviation de loisir sur ce site. Ils sont utilisés comme caution locale pour faire passer un projet industriel qui ne leur profitera en rien. Il est regrettable que ces passionnés ne mesurent pas que leur liberté de voler est incompatible avec un aéroport toujours plus tourné vers le low cost de masse. Cette extension est une impasse écologique, sanitaire, et aussi humaine pour ceux qui pensent encore pouvoir partager le ciel avec des avions de ligne low cost toutes les dix minutes.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Essai	Plusieurs personnes se plaignent ne pas avoir accès à la possibilité de contribuer sur le site, d'où le présent essai.				
Contribution	Atmo Hauts de France	A Tillé, tous les jours, les riverains sont exposés à des pics représentant 90 000 particules par cm ³ , conséquence des mouvements d'avions. Ce qui correspond à plus de 4 fois les mesures enregistrées à Roubaix Serres au pic du trafic !! Et encore... ces valeurs ne représentent "que" la conséquence des trois décollages successifs intervenus ce jour-là entre 6h05 et 6h30 (3 vols à destination de Tanger, Catane et Oujda). Qu'attendent Atmo Hauts de France et l'ARS pour venir faire une étude, au lieu de confier à l'exploitant cette mission qui ne peut pas, ne doit pas ! lui être confiée. Où est l'étude sérieuse conduite avec autant de soin méthodologique que celle présentée dans son rapport concernant La Neuville sur Oudeuil, paisible bourgade de l'Oise épargnée par les avions ? Qui viendra la faire ??? L'ARS n'est-elle qu'un organisme payeur, sans responsabilité devant la société, sans pouvoir de contrôle ni sanction ?				
Contribution	Grand flou sur les futurs emplois...	Dans cette extension d'aéroport qui va dégrader la vie de dizaines de milliers de personnes bien au-delà du Beauvaisis (jusqu'au Clermontois ou au Pays de Thelle), Bellova promet de «consolider» les emplois existants (qu'elle menace elle-même ?) et de créer 500 postes. Chiffre sans aucun détail ni méthodologie ! Pourtant, beaucoup d'emplois actuels sont occupés par des travailleurs d'Île-de-France ou même de Belgique, faute de compétences locales ? On nous a déjà fait le coup avec le centre commercial du Jeu de Paume ou AGCO : des promesses non tenues. Le maire de Beauvais annonce 3000 emplois pour sa zone NOVAPARC, alors pourquoi imposer cette extension d'aéroport ? STOP ! Il est déjà bien assez grand et nuisible. Nous refusons d'en subir davantage. Créez de l'emploi ailleurs !				
Contribution	Avis défavorable au projet d'extension de l'aéroport de Beauvais	J'habite sur la commune de Saint-Sulpice où nous subissons le passage croissant des avions et leurs nuisances. Les riverains avaient-ils été consultés sur l'accroissement des mouvements passant de 15 000 à 39 500 par an ? Concernant ce nouveau projet d'extension, le dossier de présentation détaille certaines solutions de décarbonation qui semblent encore être de l'ordre de l'utopie. C'est ce qu'affirment les publications des ingénieurs de l'ISAE, du Shift project, de l'Ademe et du Haut conseil pour le climat. Selon ces organismes, tout projet d'extension va à rebours des objectifs de décarbonation du secteur aérien. La première solution qu'ils préconisent à court et moyen terme pour que le secteur aérien tienne ses objectifs est le plafonnement des vols. Sur la base de ces études sérieuses, je me questionne sur les soutiens à ce projet d'élus du Beauvaisis, garants de notre sécurité et de la bonne tenue de nos objectifs climatiques.				
Contribution	Limitation du nombre de vols	Je ne suis pas contre l'aéroport, mais avec une limitation du nombre de vols, pas de mouvements entre 23h et 7h, respect des couloirs aériens au décollage Pour que tous les riverains puissent vivre correctement sans trop de pollution sonore				
Contribution	nuisances sonores	qui devons nous contacter pour faire modifier les horaires du couvre-feu. actuellement c'est de 0h. à 5h., alors que même à Orly le couvre-feu est plus important. l'extension de l'aéroport ne devrait être permise que si le couvre-feu est étendu de 23h. à 7h. au minimum.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Non à l'extension de l'aéroport	La planète est déjà méga , giga , supra ..sur-saturée de,polluants en tout genre . Inutile d'en rajouter. Il y a déjà CDG . Tout devient anxiogène, malsain et nuisible à la santé. Pour le profit de quelques uns ? Non merci . C'est assez . Extension non souhaitée !				
Contribution	C o n c e r t a t i o n développement du trafic aérien de l'aéroport paris Beauvais	Je m'oppose au au développement du trafic aérien de l'aéroport Paris Beauvais, pour des raisons de nuisances sonores, de pollution, sachant que le trafic aérien survole à son décollage un site classé natura 2000.				
Contribution	Stop nous n'en pouvons plus...	Stop à ce projet d'extension maquillé en modernisation. Il est évident que cet aéroport est bien trop grand par rapport à Beauvais et ne profite qu'aux parisiens et visiteurs étrangers qui transitent par Beauvais pour visiter Paris. L'agrandir en temps de crise climatique est une pure folie des élus. Nous, habitants des communes rurales ne supportons plus le bruits : nous sommes des milliers et bien éloignés parfois de l'aéroport victimes du bruit infernal de ces avions soi-disant récents et moins bruyants ! Enfant, adultes, c'est infernal !!! bien sûr Beauvais est épargné par tout ce bruit pour protéger l'électorat de Mme Cayeux !!! STOP, la projet devrait porter sur une modernisation qui s'accompagne d'une réduction du trafic et de ses nuisances pour trouver un équilibre vivable pour les riverains !				
Contribution	Non à l'agrandissement	Projet qui ne doit son existence qu'à une vision aberrante d'un développement économique consistant à précipiter le bien être des beauvaisiens, à court et long terme, quand il s'agit de réduire l'impact écologique et d'investir dans le développement durable.				
Contribution	Moi, salarié à l'aéroport, je dis non à cette extension !!!	Salarié de l'aéroport depuis 8 ans, j'ai connu la Sageb, puis Bellova. À mon arrivée, c'était un aéroport à taille humaine. Aujourd'hui, je le regrette. Et je ne suis pas seul, mais ici, il ne faut rien dire. Nous savons ce qui se prépare : bien + que 53000 mouvements et bien + que 10 millions de passagers. Leur business modèle repose sur les navettes et le parking, alors ils vont tout faire un faire un max de passagers... Les salaires sont loin d'être mirobolants. Bellova vend une image faussée de nos conditions de travail. Ils préparent une infrastructure pour des volumes de trafic gigantesques. Je n'ai pas le choix de rester pour vivre, mais je comprends ceux qui s'opposent. Résistez, dites NON. Je suis avec vous.				
Contribution	La concertation : une mascarade !!	Pourquoi organiser une concertation alors que le contrat est déjà signé ? C'est une mascarade. La population du Beauvaisis n'est pas écoutée : on lui donne l'illusion de participer, mais les décisions sont déjà prises. L'augmentation du trafic est inévitable, et avec elle, ses conséquences : plus de pollution, plus de maladies, une dégradation de nos sols, de notre air et de la biodiversité locale. On sacrifie notre santé et notre environnement au nom d'intérêts économiques. C'est une hypocrisie totale, un déni de démocratie. Les habitants méritent mieux que ce simulacre de dialogue.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	La pollution des avions un danger invisible pour les insectes !	La pollution affecte également les plus petits habitants de notre planète : les insectes. 1. Des particules fines qui obstruent les antennes Des chercheurs de l'université de Melbourne et la Beijing Forestry University ont démontré que les particules PM _{2,5} s'accumulent sur les antennes des mouches, abeilles, papillons et guêpes, réduisant significativement leur capacité à détecter les odeurs de nourriture ou de partenaires 2. Baisse dramatique de la capacité de recherche L'étude publiée dans Nature Communications montre qu'après seulement 12 heures d'exposition les pollinisateurs – comme les abeilles et papillons – subissent une baisse de 39 % de leur efficacité de butinage Les avions et leurs émissions (particules ultrafines, gaz tels que NO) contribuent directement à la pollution de l'air. Celle-ci : • Désoriente les insectes • Affecte plus gravement les pollinisateurs,. Protéger les insectes, c'est nous protéger. Stop à l'augmentation du trafic aérien .				
Contribution	On nous condamne à la perpétuité	Les élus ont décidé d'augmenter le trafic aérien sans demander l'avis de ses habitants. Qu'avons nous fait pour mériter autant de mépris en nous condamnant à toujours plus de bruits et de pollution ? Par pitié arrêtez d'augmenter le trafic !!!				
Contribution	Élus du Beauvaisis, pourquoi avez vous peur de la démocratie ?	Dans le Beauvaisis, les élus semblent redouter la démocratie lorsqu'il s'agit de donner la parole aux habitants sur l'avenir de l'aéroport de Beauvais. Pourquoi ? Parce que ce projet, climaticide par nature, met en lumière une contradiction majeure : d'un côté, les discours sur l'urgence écologique, de l'autre, le soutien à un modèle de transport ultra-polluant. Permettre aux citoyens de s'exprimer, c'est prendre le risque qu'ils rejettent un développement qui aggrave la crise climatique, détruit les écosystèmes et nuit à la qualité de vie locale. Ce refus de consultation révèle une peur du débat public, une volonté de préserver des intérêts économiques à court terme, au détriment de l'intérêt général et de l'avenir des générations futures. Mais la démocratie ne doit pas s'arrêter aux portes des grands projets. Il est temps que la population du Beauvaisis puisse faire entendre sa voix avec un référendum.	Suite			
Contribution	Pas toujours les mêmes !	J'ai appris que les élus avaient refusés une voie au sud de Beauvais pour mieux répartir les survols. Pourtant il va falloir mieux répartir le trafic ! Pas toujours les mêmes qui trinquent (Troissereux, Fouquenies, le mont saint adrien)				
Contribution	NON A L'ACCROISSEMENT 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 GUEHENGNIEN, 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				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	A Paris-Beauvais, Ryan Air maître des airs	Canicule depuis 2 jours, pas un nuage à l'horizon, pas d'orage, pas de vent et les avions passent bien en dehors des trajectoires (mais comme ils ne sont jamais sanctionnés), bien au dessus des communes pour réveiller le maximum de personnes : c'est le 4ème avion depuis ce matin 6h. Les belles promesses en ateliers sont illusoires : la réalité est tout autre. La réalité ce n'est pas des tableaux excels sur des powerpoints, ce sont des adultes et des enfants qui subissent des nuisances au quotidien. Rien n'est respecté, Ryan air fait ce qu'il veut, vole où il veut, réduit ses trajectoires pour économiser le carburant...Ils n'évitent pas les communes. Quel danger a bien pu les faire dévier de leur trajectoire...un moustique. Pas de conflit avec d'autres appareils. Plus il y aura d'avions, plus il y aura de sorties de trajectoires, plus des communes vont être impactées comme c'est déjà le cas. L'aéroport est bien assez grand, pas besoin de le développer.				
Contribution	Pourquoi l'on nous demande tout les jours de faire des efforts pour la planète quand les élus ne le font pas?	Je m'appelle Simon Dalleinne, j'ai 15 ans et je vis en Haute-Savoie. Je vais souvent à Beauvais voir mes grands-parents. C'est un endroit que j'aime pour son calme et son air encore respirable. C'est pourquoi je suis contre l'agrandissement de l'aéroport. Plus d'avions, c'est plus de pollution, plus de bruit et une dégradation de la qualité de vie. Alors qu'on nous demande de faire attention à notre empreinte carbone, on continue à développer un transport ultra polluant ? Je suis jeune, mais comme beaucoup, je veux un futur vivable. Ce projet va à l'encontre du bon sens écologique. Je demande son abandon, pour protéger l'environnement, la santé des habitants, et les générations à venir. Simon Dalleinne 15 ans, Haute-Savoie				
Contribution	l'aéroport de Beauvais a besoin d'une modernisation	Je suis effaré par les contributions que je viens de lire. Ce ne sont que critiques, la mauvaise foi règne, l'aéroport serait responsable de tous les maux, un malthusianisme de petit boutiquier se développe, une petite cinquantaine d'activistes sont de toutes les réunions braillent et brandissent les éternelles pancartes. Certains devenus «écologistes» par opportunisme nous assenent des slogans travestis en vérités A ceux-là je rappelle que l'aéroport existe depuis les années 1950 et que la piste ne s'est pas déplacée. et qu'un taxiway existe et qu'il n'est plus adapté aux gros porteurs. Les installations de l'aéroport sont obsolètes et vétustes indignes de son rang. Il est donc urgent d'entreprendre des travaux de modernisation indispensables et d'envisager une hausse raisonnable du trafic.				
Contribution	Irresponsable	Cette décision est irresponsable, elle met en danger la santé de tous pour le simple «confort» de certains. Augmentation du bruit, de la pollution de l'air, bétonisation et perte de biodiversité... si vous voulez augmenter la fréquence des avions, ayez le courage de venir habiter sur la trajectoire de décollage! Le mode de transport de demain n'est en aucun cas l'avion! Il n'y a pas de bonne solution à ce projet, votre entreprise appartient déjà au passé, les investissements et l'énergie de tous doit être mise pour permettre à chacun de se déplacer en proximité sans avoir besoin de véhicule individuel et non pas de pouvoir visiter le monde en transportant à l'occasion un petit virus qui deviendra une nouvelle pandémie.				
Contribution	Aéroport et nuisances sonores	Les nuisances sonores augmentent d'années en années. Les amplitudes horaires également. Nous sommes réveillés à 6h tous les matins des mois pendant lesquels nous dormons la fenêtre ouverte. Ça devient pénible.				
Contribution	Ni aujourd'hui ni demain.	NI AUJOURD'HUI NI DEMAIN nous n'accepterons de nous laisser EMPOISONNER au sens propre: VOUS NE JOUEZ PAS QU'AVEC NOS VIES, MAIS EGALEMENT AVEC LES VÔTRES, sachez-le et soyez en certains.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Réduire l'avion!	Il faut développer les autres alternatives par rapport à l'avion. Surtout ne pas augmenter la taille de l'aéroport				
Contribution	Non à l'agrandissement de l'aéroport.	les nuisances sont assez grandes pour les riverains et riveraines, l'augmentation du trafic met en péril la tranquillité du voisinage				
Contribution	Commencer par respecter les trajectoires, sans les changer	Selon le Directeur de la SMABT (03/2024), 23% des avions ne respectent plus les trajectoires, celles de 2019. Ils survolent désormais les villages alentours. BELLOVA dit que c'est pour une raison de sécurité, la seule raison qui autorise les sorties de trajectoires. Cela veut dire que 23% des vols auraient un problème de sécurité, d'espacement entre avions ? Je crois que c'est surtout par facilité, par convenance non avouée. En effet, avec 33 000 vols par an actuellement, la moyenne est d'1 vol toutes les 10 minutes, c'est largement suffisant pour la sécurité ! Il faut que BELLOVA se donne dès maintenant les moyens et les compétences pour assurer la sécurité et supprimer les convenances afin de respecter scrupuleusement les trajectoires de 2019.				
Contribution	Une modernisation OUI, une extension NON	Pourquoi avoir laissé l'aéroport dépasser sa capacité initiale de 33 000 mouvements pour ensuite justifier son extension ? Ce projet entre dans une logique absurde : on augmente les capacités pour répondre à un trafic déjà excessif, ce qui va mécaniquement générer plus de trafic, saturer à nouveau, et relancer une nouvelle extension. Quand cette fuite en avant prendra-t-elle fin ? Plutôt qu'un agrandissement hors-sol, une modernisation raisonnable, adaptée à un aéroport entièrement low-cost, aurait suffi. Injecter 440 millions d'euros à terme sur 30 ans pour un aéroport qui ne dessert que des compagnies à bas coût est déconnecté de la réalité. On veut lui donner les attributs d'un grand aéroport international, au mépris de son identité et de son rôle initial. Ce projet n'est ni cohérent économiquement, ni soutenable écologiquement, ni raisonnable sur le plan de l'aménagement du territoire.				
Contribution	Pas plus d'avions basés.	Notre qualité de vie régresse sans cesse depuis l'arrivée de RYANAIR à Beauvais et l'impact délétère de l'aéroport s'est amplifié démesurément depuis que RYANAIR a souhaité des dérogations au couvre-feu pour implanter sa base. Les élus n'ont rien fait et ont accepté ces dérogations, les conséquences n'ont pas tardé à arriver, un avion basé, puis deux, puis trois, puis quatre, puis cinq et 39000 mouvements en 2024 contre 24000 en 2019. Le nouveau contrat de concession prévoit quatre postes avions supplémentaires, quel est l'objectif de BELLOVA ou quels sont les accords avec les compagnies concernant le nombre d'avions basés ? Le nombre d'avions basés ne doit plus augmenter s'il existe un minimum de respect pour les riverains, nos nuits sont déjà trop perturbées.				
Contribution	Couvre-feu très insuffisant.	Il existe un couvre-feu à l'aéroport de Beauvais de minuit à 5h00 avec 25 dérogations possibles entre minuit et 1h00 par année calendaire, cette période sans avion est insuffisante et ne respecte pas les recommandations de l'OMS qui préconise un niveau sonore nocturne (de 22h00 à 6h00) dû au trafic aérien inférieur à 40 dB. Un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil. L'augmentation du trafic génère mathématiquement davantage de décollages et d'atterrissages la nuit et multiplie les risques de perturber le sommeil des riverains. La nuit ne se limite pas à la période « minuit 5h00 ». Le couvre-feu de 23h00 à 6h30 à Beauvais améliorerait la qualité du sommeil de tous les riverains de l'aéroport.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	ACA: certification mensongère	Le nouveau contrat de concession de l'aéroport de Beauvais prévoit des améliorations environnementales de différentes natures sur la plateforme aéroportuaire dictées par l'auto-certification des aéroports ACA « Airport carbon accreditation ». Cette certification ne prend en compte les aéronefs que durant le cycle LTO. Le cycle LTO permet de quantifier les émissions du trafic aérien en dessous de 915 m, les émissions de polluants émises par les aéronefs en vol ne sont pas prises en compte. L'appréciation des émissions des gaz à effet de serre provoquées par l'augmentation du trafic est donc largement sous-évaluée, ce mode d'évaluation fallacieux de l'impact de la croissance du trafic sur les émissions de CO2 n'est pas compatible avec les objectifs nationaux. Le contrat de concession ne respecte pas les engagements climatiques de la France et les droits fondamentaux des riverains à vivre dans un environnement sain sont bafoués.	Suite			
Contribution	Trafic de Beauvais = Trafic de Bordeaux : une aberration.	S'agissant d'un aéroport de province les modalités en termes de trafic du nouveau contrat de concession pouvaient être plus vertueuses en matière d'environnement, Beauvais pouvait impulser au niveau national des choix corrélés avec les engagements climatiques de la France et du droit pour chaque citoyen à vivre dans un environnement sain qui passent obligatoirement par la limitation du trafic. En 2024 Le nombre de voyageurs à Beauvais est équivalent à celui de Bordeaux avec une augmentation de 64 % depuis 2019, on marche sur la tête. Il est temps et légitime de stopper la croissance pour que cette ville moyenne puisse garder son âme. Malheureusement le propriétaire de la plateforme, le SMABT, n'a pas vérifié le contrat afin de protéger les riverains en plafonnant le trafic et en participant ainsi à la réduction des gaz à effet de serre. Le Beauvaisis mérite mieux qu'être une passerelle vers Paris, source de nuisances multiples ne présentant que peu d'intérêts pour ses habitants.	Suite			
Contribution	L'ENFUMAGE JOUE LES PROLONGATIONS.	La SAGEB qui a géré l'aéroport de 2008 à 2024 a plus que doubler le trafic de l'aéroport en le portant de 18000 mouvements annuels en 2008 à 39000 en 2024. Est-ce cela le DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ que la SAGEB et le SMABT n'ont eu de cesse de mettre en avant ? Aujourd'hui c'est un DÉVELOPPEMENT RAISONNÉ qui est annoncé par BELLOVA alors même que le nouveau contrat de concession accordé en 2024 pour 30 ans prévoit encore une croissance très importante du trafic (45000 mouvements en 2033, combien en 2054 ?). CES QUALIFICATIFS DE DÉVELOPPEMENT SONT MENSONGERS. Il faut stopper l'expansion de l'aéroport de Beauvais qui dégrade le Beauvaisis et sacrifie les villages impactés par les trajectoires. Les progrès annoncés concernant les carburants aéronautiques sont un leurre, il faudra plusieurs décennies pour qu'ils permettent de réduire les émissions de CO2 de façon significative et ne pourront en aucun cas absorber l'augmentation du trafic. IL FAUT PLAFONNER LE TRAFIC DE L'AÉROPORT.	Suite			
Contribution	Création de 500 emplois : réalité ou baliverne ?	L'emploi, l'argument incontournable du SMABT et des dirigeants de BELLOVA pour justifier la nécessité d'augmenter le trafic de l'aéroport. Dans son dossier, BELLOVA prévoit la création de 500 emplois pour 45000 mouvements à l'horizon 2033 sans préciser la nature des emplois. Le dossier donne 1166 emplois temps pleins en 2019 pour 24000 mouvements et 1500 en 2024 pour 39000 mouvements. Entre 2019 et 2024, 15000 mouvements supplémentaires et 344 emplois créés (principalement occupés par les équipages des avions basés qui n'existaient pas avant 2019). Le ratio représente 23 emplois pour 1000 mouvements. En gardant le même ratio le passage à 45000 mouvements, 6000 de plus qu'en 2024, devrait créer 138 emplois, on est loin des 500 emplois prétendus. Encore un point du dossier qui est peu convaincant voire fallacieux. Concernant l'emploi, la hausse du trafic provoquerait surtout une augmentation de la charge de travail des salariés déjà embauchés.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	FIGER LE TRAFIC et AUGMENTER LA REDEVANCE AÉROPORTUAIRE	À cause des facilités accordées à RYANAIR, pour augmenter leurs bénéfices BELLOVA comme son prédécesseur semblent ne pas avoir d'autre proposition que d'augmenter encore et toujours le trafic pour faire rouler davantage de cars et remplir les parkings, ces deux activités représentant une très grande part de leurs revenus. RYANAIR fait des bénéfices monstrueux, soyez courageux ! FIGEZ LE TRAFIC et AUGMENTEZ LA REDEVANCE AÉROPORTUAIRE, vous pouvez alors limiter les travaux, faire moins de dépenses et les actionnaires remplissent leurs poches dès demain. Vous l'avez dit et le représentant de RYANAIR aussi durant les réunions publiques « 28 ans de présence à Beauvais, RYANAIR ne partira pas ». Vous bradez votre travail aux compagnies aériennes et les riverains en sont les victimes. La recherche de bénéfices pour les actionnaires ne doit pas passer par l'augmentation du trafic, soyez inventifs, courageux et respectueux des riverains et de la planète (STOP à l'augmentation du trafic).	Suite			
Contribution	Non à l'augmentation du trafic	Habitant la commune de Bresles depuis plus de 40 ans où nous étions tranquille jusqu'à l'extension de l'aéroport et étant juste à côté d'un couloir aérien qui est en augmentation. Je ne comprends pas pourquoi vu la superficie de plaine et de zone boisée qui nous entourent que les avions passent au dessus des habitations ce qui occasionne des nuisances sonores et pollution et le non respect des couloirs aériens				
Contribution	La clé de la croissance incontrôlée du trafic : le taxiway !!!	Bellova va dans une 1ère phase modifier le taxiway (premiers travaux dès 2026) pour à terme avec la phase 2 en faire un taxiway complet ce qui permettra de déplaçonner le trafic, même sans construire une «seconde piste». C'est une stratégie connue : à Gatwick, une seule piste est officiellement en service. Mais avec un taxiway parallèle, l'aéroport gère + de 265 000 mouvements et 43 millions de passagers/an. À San Diego, une unique piste et un taxiway complet suffisent pour 290 000 mouvements et 25 millions de passagers/an. Ces exemples montrent qu'un tel aménagement double la capacité réelle, tout en contournant les limites légales. Bellova affirme qu'il n'y aura pas de 2ème piste et pour cause : pas besoin avec un taxiway complet !				
Contribution	Un ciel bas pour Beauvais : quand l'intérêt général reste cloué au sol	L'aéroport de Beauvais est une aberration écologique, économique et sociale. Alors que le dérèglement climatique s'accélère, les élus locaux continuent de défendre un modèle de transport low-cost polluant, bruyant et nocif pour la santé et la biodiversité. Ce choix va à l'encontre des alertes scientifiques et des exigences de justice environnementale. Plutôt que d'adapter le territoire aux défis du XXIe siècle, on persiste à soutenir une infrastructure dépassée, fondée sur une vision court-termiste du développement. Il est temps de sortir du déni, de regarder la réalité en face et de remettre l'intérêt général, la santé publique et la transition écologique au cœur des décisions. Défendre l'aéroport, c'est tourner le dos à l'avenir.				
Contribution	Déni de démocratie avec toutes ses composantes: un résumé très lucide et clair de la situation, hier à la réunion publique à Savignies (04/07/2025)	Merci à l'intervenant d'hier après-midi d'avoir réussi à caractériser clairement, posément et de manière si bien circonstanciée, ce que comme beaucoup d'autres habitants nous ressentons précisément. Un déni de démocratie. La réunion étant publique, je me suis permis de l'enregistrer. Une transcription du fichier audio à télécharger est en pièce jointe				
Contribution	L'ECOLE EST NOTRE AVENIR	INSTALLEZ UN ANALYSEUR D'AIR DANS L'ECOLE DE TILLÉ et rendez les données réelles publiques.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Concertation publique Aéroport Paris-Beauvais 2030	Je souhaite que le développement de l'aéroport Paris-Beauvais pour 2030 se fasse dans le respect des enjeux environnementaux et de la qualité de vie des riverains. Il est essentiel que toute croissance du trafic aérien s'accompagne de mesures concrètes pour réduire les nuisances sonores et favoriser des transports d'accès durables. Dans le même temps, il faut que ce bel aéroport poursuive son rôle de fer de lance de l'économie locale mais aussi régionale.				
Contribution	Un autre projet plus raisonnable serait possible (fin)	Si on essaye d'être objectif, un autre projet était possible pour améliorer le confort des passagers, en limitant ceux-ci à 4 millions, jauge réaliste sur la période 2010 -2020. La période COVID puis celle de l'augmentation qui a suivi et qui sert aujourd'hui d'argument au projet doivent être écartées si on est sérieux. Le projet actuel, sous couvert d'une hausse limitée, permettra une véritable explosion du nombre de vols et de passagers (10, 15 millions à terme ?). Dans les conséquences négatives, si l'aéroport n'a que peu d'intérêt localement, il participe également au surtourisme des villes qu'il dessert, générant également pollution sur ces territoires et conséquences pour les populations sur place. Il suffit de se rendre dans certains de ces territoires (Venise est l'un des meilleurs exemples) pour comprendre pourquoi les populations locales sont exaspérées. Il faut espérer que cette concertation, ou plus sûrement la justice ramène ce projet dans des proportions raisonnables.				
Contribution	Un autre projet plus raisonnable serait possible (suite)	La comparaison entre les avantages et les inconvénients semble tellement évidente quand on analyse ce projet au-delà des enjeux purement locaux. L'aviation civile contribue de façon importante à la production mortifère de CO2. Le dérèglement climatique et l'effondrement de la biodiversité prouvent chaque jour que l'activité humaine doit être repensée à l'aune de ses impacts. Le dossier est à ce sujet criant de malhonnêteté intellectuelle. Comment mettre au même plan l'usage à venir de véhicules électriques au sol et de panneaux solaires pour justifier le projet ? Cela s'apparente à du « green washing ».	Suite			
Contribution	Un autre projet plus raisonnable serait possible ! 1	Le projet de développement de l'aéroport et la concertation engagée interrogent à plus d'un titre. Le premier concerne le processus de ce projet, qui ne figurait pas au programme des élus lors de leur dernière élection. Ensuite la signature de la concession est intervenue sans aucun débat public sérieux. Enfin, la concertation arrive après la signature de la concession, qui de fait acte déjà l'accord de ce projet entre le concédant et le concessionnaire. Sur le fond, on peut également s'interroger sur les intérêts de ce projet pour le Beauvaisis et ses habitants. En dehors de l'emploi direct et de façon marginale, des emplois indirects, il est difficile de trouver d'autres aspects positifs. La pollution atmosphérique, la pollution des sols, les nuisances sonores et l'impact sur la qualité de vie (sommeil des riverains notamment) sont déjà fortes et ne pourront qu'augmenter avec ce projet.	Suite			
Contribution	Oui au développement du bien VIVRE 1	Beauvais est de sources agricoles et non aéro ! Ce sont les investisseurs et certains élus intéressés qui jugeront bon le développement de cette plateforme low-cost ! Elle est et restera low-cost ! Même avec un développement ambitieux déclaré ! Aucune réelle retombée économique comme prévu comparé au millions donnés à cette pseudo compagnie qui exige beaucoup de l'aéroport et de ses riverains pour son intérêt personnels. Quasiment aucun salariés de cette Compagnie résident et paient des impôts sur le territoire, (contrairement à CDG) Pas de retombée fiscale en France de là part de Ryanair (contrairement à Air France) . Les qlq salariés de l'aéroport de Beauvais sont exploités et sous payés (salaire quasiment x2 à CDG sur les mêmes fonctions). Ce n'est pas les investissements promis qui changeront les faits ! Mais dégraderons plus encore le quotidien des locaux et l'environnement. Aéroport low cost il restera dans son ensemble !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Oui au développement du bien VIVRE dans l'Oise	Suite De Beauvais, les élus encouragent et sont fières de constater que l'on peut aller à Barcelone pour 20 euros très facilement, alors que les étudiants et travailleurs (qui eux sont du territoire) mettent des heures pour aller et venir de Paris avec des horaires de trains inadaptés !!! L'argent devrait être fléché pour un développement des transports vers Paris ou CDG pour booster les possibilités de travail, études et voyages des habitants de l'Oise en transitant à Beauvais, les retombées fiscales et économiques locales seraient durables et vertueuses !!! Il n'y a pas besoins d'un aéroport à Beauvais !!! Beauvais doit plutôt se doter de transports pour les riverains vers PARIS ET CDG, et garderai sont attrait de ville paisibles et campagne toute en étant proches des pôles économiques et attractifs ! Oui à développement du calme et bien vivre à Beauvais et dans l'Oise non à l'investissement polluant avec l'argent des contribuables !!!	Suite			
Contribution	Une chance inespérée pour le territoire	La présence d'un aéroport de cette dimension est un atout pour le Beauvaisis qui en a bien besoin. Le projet de modernisation des infrastructures devrait être une source de fierté pour la population. Sans économie et sans emplois le déclin démographique et social est inéluctable, et le Beauvaisis va rejoindre les territoires de la France périphérique si bien décrite par Jérôme Fourquet. Consterné par le torrent de haine qui se déverse sur le site web.				
Contribution	Non à l'extension de l'aéroport de Beauvais !	À l'heure où les questions environnementales sont cruellement d'actualité, l'extension de l'aéroport est un projet monstrueux dont les raisons économiques ne concernent que quelques sociétés au grand mépris des résidents de Beauvais et de ses alentours. Ce projet se justifie honteusement par une démarche « responsable, sobre » en faveur de la décarbonation. Ce ne sont pas quelques gestes éco-responsables et quelques emplois créés qui peuvent faire oublier les irréremédiables conséquences sur la qualité de vie des résidents (pollution sonore insupportable, dépréciation de l'immobilier..) Les chiffres de prévisions laissent imaginer comment Beauvais deviendra une zone aéroportuaire dédiée au tourisme de masse. L'heure est à la sobriété intelligente et aux vraies problématiques environnementales, humaines, sociétales dont Beauvais a besoin !				
Contribution	Absence de communication	1-Il n'y a eu aucune information des habitants. Aucun affichage sur les tableaux d'affichage de la mairie. Pour de tels sujets, ce sont des invitations dans les boites à lettres des habitants qu'il faut utiliser. 2-Comment allez-vous nous protéger des nuisances sonores quand nous voudrions profiter de no jardins ?Et de la pollution chimique engendrée par ces passages ? 3-Quid de la pollution engendrée par les personnes que vous attendez si nombreuses en voiture ? Celle des cars pour lesquels vous prévoyez QUATORZE QUAIS de stationnement. 4-Pourquoi encourager les gens à voyager encore et encore ? Il faudrait moins voyager pour préserver un minimum de qualité de vie sur la Terre. 5-A Beauvais les magasins ferment. Les prix de nos maisons baissent. L'emploi des uns ne justifie pas la misère des autres. Je suis contre l'extension de l'aéroport.				
Contribution	Du bruit, du bruit et encore du bruit.	On est réveillé moi et ma famille des 6 H du matin tous les jours. On n'a plus de vie. Que font les élus pour nous protéger nous et notre santé Rien !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Non à l'aggravation d'une situation déjà difficile !!!	Habitant depuis 40 ans à Milly sur theraïn, j'assiste à la dégradation dramatique de la qualité de vie dans cette commune autrefois si agréable. Terminés les petits déjeuners ou les longues soirées d'été sur la terrasse... Le bruit des avions passant au dessus de la commune empêche toute discussion entre amis et que dire de la pellicule grasse sur le mobilier extérieur. Maintenant à la retraite, je ne supporte plus cet état de fait et cela commence à se traduire par des problèmes de santé (dépression). Ne sacrifiez pas une fois de plus la santé publique sur l'hôtel de la rentabilité financière car cela va aussi à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique !!!				
Contribution	Modernisation ben voyons !!! Nous prendrait -on pour des imbéciles ????? Modernisation rime avec trafic en augmentation !!!	De plus en plus de trafic, de plus en plus tôt, de plus en plus tard . Trop de pollution, aucun respect de l'écologie!!!				
Contribution	Service relations riverains???	Contraint de rester chez moi j'ai réalisé à quel point les avions sont envahissants. La mairie me communique une adresse mail pour les contestations. Au début les réponses s'enchaînent «vol dans sa trajectoire» «vol hors trajectoire pour des raisons de sécurité» Puis silence radio, il a fallu une relance insistante de ma mairie pour que mes réclamations soient prises en compte A ce jour à nouveau les réclamations mails ne sont plus prises en compte. Le responsable de service vous oblige à utiliser une plateforme mais les réclamations ne sont pas pour autant traitées. Proposition d'actions: - créer un réel service relation riverains - nommer un responsable qui fasse preuve d'écoute et d'empathie - traiter les réclamations, en faire une synthèse et mettre en place des actions correctives. Seule une poignée de riverains se mobilisent, mais ils représentent des villages complets! Traitez les avec respect, l'aéroport n'a pas tous les droits				
Contribution	Laversines exclue des aides insonorisation	Dans le prolongement de la piste Laversines a la «chance» de cumuler les décollages comme les atterrissages. Avec près de 80% des flux au dessus de son territoire pourquoi la commune est elle exclue des aides à l'insonorisation? Malgré plus de 27 000 mouvements par an, la commune ne dispose que d'une seule station de mesure permanente. Cette dernière ne mesure que les atterrissages, les décollages passent à environ 2km (oui, la commune est tout en longueur) ne sont donc pas mesurés; Un comble d'autant que le dernier bulletin de l'environnement indique que 76% des décollages empruntent la piste 12 Pistes d'actions 1- installer une station de mesure pour la prise en compte des décollages 2- remettre à plat le PEB qui est obsolète 3- organiser des réunions d'informations avec cette commune sinistrée pour communiquer sur les plans d'action 4- inclure Laversines dans les aides insonorisation 5- supprimer / corriger la trajectoire décollage 85° trop près des habitations	Suite			
Contribution	Un Plan d'Exposition au Bruit obsolète depuis plusieurs années	Le PEB (plan d'exposition au bruit) est caduque pour plusieurs raisons: - Le dernier PEB date de 2011, il aurait du être refait en 2021 (délai contractuel) - Le PEB de 2011 indique un seuil maximum de 30 000 mouvements à ne pas dépasser. En 2023 l'aéroport se targue de dépasser les 33 000 mouvements. Pourquoi malgré ces deux indicateurs dépassés la préfecture ainsi que l'aéroport n'ont ils pas lancé ce chantier? Le COVID (excuse avancée) est désormais bien loin. Il est largement temps de prendre en compte les nuisances sonores, olfactives, nerveuses générées par le flux et reflux des avions	Suite			
Contribution	Stop à la fuite en avant !	Notre planète brûle. L'espoir d'un avenir viable pour nos enfants est de plus en plus mince. Le transport aérien est l'une des principales causes du dérèglement climatique. Oui, il faut restructurer l'Aéroport de Beauvais... en réduisant drastiquement le trafic !				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	Incohérence totale avec les engagements climatiques de la France	La France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030 et à atteindre la neutralité carbone en 2050. Or, l'aviation est l'un des secteurs les plus émissifs par passager. Le projet de Bellova, en visant près de 10 millions de passagers en 2054, est en totale contradiction avec ces engagements. Il contribue au développement d'un mode de transport qu'il faudrait au contraire réguler, voire limiter. Aucun mécanisme de plafonnement des émissions, de limitation des vols ou de compensation sérieuse n'est proposé. Ce projet va à contre-courant de l'histoire et doit être rejeté.				
Contribution	Non à l'aéroport plus polluant	Si l'aéroport s'agrandit, la pollution sonore, environnementale et publicitaire va augmenter et restreindre encore notre qualité de vie				
Contribution	Moins d'avions, plus de trains	au nom de l'avenir de nos enfants à tous, il est nécessaire de réduire les atteintes à l'environnement donc en tout premier lieu de stopper la course folle aux déplacements en avion lorsque le train permettrait les mêmes déplacements. Les mêmes, c'est non seulement une question de temps (trains de nuit à travers l'Europe) mais aussi et surtout une question de budget. Les transports propres devraient être moins chers que l'avion et non l'inverse.				
Contribution	Bellova perdra des millions d'euros	Bellova investira 480 millions d'euros en se basant sur une croissance du transport aérien. Que se passera-t-il si en Europe: Les coûts d'énergie s'envolent, lié à une baisse des ressources pétrolières. Lire ShiftProject qui prévoit une division par 2 à 10 du pétrole exporté vers l'Europe. Des gouvernements, en difficile équilibre budgétaire, taxent le kérosène ou augmentent la TSBA. Le trafic low-cost sera le premier affecté. Le PIB diminue. Le vieillissement de la population, l'augmentation des coûts de santé, des coût pétroliers, des dépenses liées au dérèglement climatique laissent penser qu'une diminution du PIB est probable dans les prochaines années. Enfin, Ryanair a déjà abandonné un aéroport, au moins sur une période. Et si cela arrivait à Beauvais ? Si un de ces scénario se produit, il y aura baisse de la fréquentation de Beauvais aéroport, les travaux de Bellova deviendront peu utilisés, non rentabilisés. Des centaines de millions d'euros perdus par Bellova.				
Contribution	Une tiers Expertise ? pour quels impacts et risques ? Sans critique des représentants de l'État Republicain !	On peut plus que douter du contenu de ces études réglementaires lorsqu'on contacte effectivement des nuisances environnementales et sonores dans un rayon de 20 km souvent considérés comme convenables dans les conclusions des experts. Regardons la réalité lorsque les passagers parqués ou transférés entre deux avions sont exposés aux risques sonores et ou toxiques et ou inflammables lors des opérations simultanées de ravitaillement, d'embarquement et de débarquement. La passivité des représentants de l'État Republicain interpelle... Alors imaginons un nouveau trafic, avec plus de bruit, de kérosène et toujours sans tramway ou TER pour l'acheminement des usagers... Le Bon Sens Paysan s'impose. Mesurons vraiment l'impact et par exemple la pollution atmosphérique au bon endroit... pour diagnostiquer et choisir... et non imposer.				
Contribution	NON L'AUGMENTATION DU TRAFIC A	L'augmentation du trafic de l'aéroport de Beauvais est une aberration de plus, à tous les niveaux. En tant que riverain, le bruit est insupportable et ce facteur ainsi que les particules fines représente un fort danger pour la santé, ce qui est totalement ignoré dans la procédure. Cet aéroport est une aberration écologique, et ne va pas du tout dans une trajectoire de réduction des gaz à effet de serre. Enfin, l'idée selon laquelle cela créerait des emplois est illusoire et les personnes qui y croient ne comprennent rien à la logique des compagnies low cost.				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
	Incohérence écologique et climatique	Ce projet est en totale contradiction avec les engagements climatiques de la France, notamment la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et les accords de Paris. L'aviation est le mode de transport le plus polluant par passager/km, et toute extension d'aéroport est une aberration climatique. Alors que d'autres pays freinent les projets aéroportuaires, Beauvais choisit l'expansion et le tourisme de masse low-cost ? Cette fuite en avant est injustifiable. Il est temps de choisir la sobriété plutôt que le béton. Honte aux élus ! Il est temps de revenir à la raison !				
	EGIS condamné pour CORRUPTION dans une affaire d'aéroport via sa filiale EGIS Avia	Je tiens à dénoncer fermement la présence de Bellova (Bouygues, Serena, Egis) dans la concession pour l'extension de l'aéroport de Beauvais. Egis, via sa filiale Egis Avia, a été condamnée par le PNF le 10 décembre 2019 à une amende de 2,6 M€ pour corruption dans le cadre du marché de modernisation de l'aérogare d'Oran, un marché de 4 M€. Cette condamnation via une CJIP démontre des pratiques inacceptables d'Egis ! Corruption pour un marché à 4 millions d'euros donc imaginez pour un marché à 4 milliards sur 30 ans à l'aéroport de Beauvais !!!! On ne peut pas laisser notre territoire à de tels brigands tant les élus que le maître d'ouvrage ! STOP à ce projet pipé et pourri de bout en bout !				
Contribution	Conflits d'intérêts...	Comment peut-on encore parler de transparence ? M. Trubert, actuel directeur du SMABT, a travaillé pour la SAGEB jusqu'en 2014, puis pour Egis Airports Opérations (qui comprend Egis Avia, condamnée en 2019 à une amende de 2,6 M€ pour corruption dans le cadre du marché de modernisation de l'aérogare d'Oran) jusqu'en 2018. Or Egis fait partie de Bellova, désignée maître d'œuvre de l'extension de l'aéroport. Étrange coïncidence ? L'appel d'offres n'en fut pas vraiment un : seule Egis restait candidate, la CCI s'étant retirée tout en maintenant une présence de façade. Tout cela jette un doute sérieux sur l'impartialité du processus. Ce mélange de genres entre décideurs publics et intérêts privés ressemble fortement à un conflit d'intérêts manifeste, sinon à une forme de capture institutionnelle. Pour un projet aussi impactant, la transparence devrait être totale. Nous exigeons une enquête indépendante et la suspension immédiate du processus.	Suite			
	De la futilité de l'agrandissement de l'aéroport (suite et fin)	Les beauvaisiennes & beauvaisiens ont les mêmes besoins que partout : rénovation énergétique des logements, transports en commun, infrastructures médicales et de santé. Ce n'est pas compliqué à comprendre, ni même à mettre en place. Il suffit d'un tout petit peu de courage politique. Je pourrais écrire encore des pages et des pages tant le sujet est vaste et le projet rédhibitoire. Mais je me contenterai de conclure ainsi : si nous vivons encore dans un pays un tant soi peu éclairé où on écoute en premier lieu ses citoyens, le projet doit être stoppé immédiatement, sans compromis, sans concessions. Merci pour votre prise en compte. Yves Pierre Harry Dalleinne				
Contribution	5/5	Et si par emploi on parle de postes précaires, fragiles et vides de sens, et par économie d'intérêts privés, les arguments « pour » sont d'autant plus caduques. L'Aéroport de Beauvais opère principalement des liaisons vers l'Europe. Or, il existe des moyens bien moins polluants pour rejoindre les mêmes destinations : le bus, le train. Oui c'est plus cher, mais cette différence de prix est due à une concurrence déloyale du secteur aérien qui ne paie aucune taxe sur le kérosène quand le secteur du rail paie des taxes considérables. Agrandir l'aéroport participe à renforcer cette insupportable injustice. Et puis franchement. Personne n'a besoin de cet agrandissement de l'aéroport, personne. Il s'agit de petits intérêts privés et rien d'autre. Encore une fois une immense majorité pourrait pâtir des caprices de quelques uns.	Suite			

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Contribution	4/5	Rajoutons à cela les problèmes de pollution atmosphérique, qui sont DISTINCTS des émissions de gaz à effet de serre car il s'agit principalement d'autres gaz, aérosols, et particules qui se retrouvent dans l'air, l'eau, les sols, donc fatalement la population. En lisant les contributions à cette concertation publique je constate une proportion écrasante d'arguments défavorables à cette extension. Et les arguments « pour » sont toujours les mêmes : l'emploi, l'économie. Il faut arrêter avec cette sérénade rance, on est plus en 2005. Si on continue dans cette direction de toujours plus bétonner, artificialiser, consommer, l'emploi et l'économie sont DIRECTEMENT sous la menace grave d'aléas climatiques extrêmes et de pénuries de ressources. Ce n'est pas une opinion, ce n'est pas un débat, ce sont des faits directement sourcés, démontrés et vérifiables.	Suite			
Contribution	3/5	L'agrandissement de l'aéroport impactera fortement cette ressource qui est pourtant cruciale pour le territoire. Mes grands parents, agriculteurs à la retraite, habitent un corps de ferme médiéval à côté de Beauvais. Ce corps de ferme a traversé les siècles, révolutions, conflits, occupations, joies et tragédies. Je connais son histoire, y ayant passé une bonne partie de mon enfance et y repassant de temps en temps, à vrai dire trop rarement. Aujourd'hui, les avions survolent le corps de ferme de très près à l'atterrissage, engendrant des nuisances sonores difficiles à supporter. On se réveille ainsi parfois plusieurs fois par nuit. J'ai parlé de mes grands-parents mais mon oncle et sa compagne aussi, habitant Tillé, subissent aussi ces nuisances, c'est un réel problème de santé publique.	Suite			
Contribution	2/5	Pour rappel, au delà de +2 degrés Celsius de réchauffement par rapport à l'ère préindustrielle, les catastrophes climatiques se multiplieront de manière ingérable et de larges zones densément peuplées de la Terre deviendront inhabitables. Et quand bien même on sortirait les Changements Climatiques de l'équation en se disant qu'en France, on n'émet qu'une fraction des GES, qu'on n'a aucun pouvoir réel sur l'action climatique, qu'on est insignifiants dans l'équation. Ces affirmations sont fausses, mais prenons-les en compte un instant. Une extension d'aéroport comme celle-ci augmente notre dépendance au pétrole, dont, pour rappel, nous ne disposons d'AUCUNE ressource sur le territoire national. De plus l'accroissement des nuisances sonores sur les riverains sera considérable. Quant aux sols et à la biodiversité, nous en dépendons directement pour notre eau et notre alimentation.	Suite			
Contribution	De la futilité de l'agrandissement de l'aéroport (1/5)	L'aéroport de Beauvais, par sa proximité avec Beauvais et avec Paris, permet de desservir efficacement le nord de la France avec l'international. Je l'admets, l'ayant utilisé quelques fois durant mes études (à UniLaSalle Beauvais) pour des raisons de loisirs et de voyages à travers l'Europe à un moindre prix. Qu'on soit très clair : ce type d'utilisation, dont j'ai bénéficié, soyons honnêtes, est complètement dépassé aujourd'hui mais constitue encore l'utilisation majeure de l'aéroport. Aujourd'hui se pose la question de son extension, pour faire face à une demande croissante pour le trafic aérien. Cela, malgré l'épuisement des ressources fossiles et l'augmentation des prix. Absolument TOUS les rapports du GIEC, du Haut Conseil pour le Climat, préconisent une décroissance rapide et immédiate du trafic aérien. Cette décroissance entre autres efforts, est indispensable pour maintenir des conditions de vie décentes sur Terre.	Suite			
Contribution	Trop d'avion	Nous avons déjà trop d'avions au dessus de nos têtes, et tous les dégats qui vont avec. Je pense que l'on devrait investir dans le démentellement de tous les réseaux aériens et n'en garder que pour la sécurité DE TOUTES ET TOUTES!!!!				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Registre		«Après avoir assisté à plusieurs réunions sur le projet de rénovation de l'aéroport, habitant de Savigny je souhaite faire part de mon mécontentement. Le bruit, la pollution et les nuisances sonores sont insupportables. À l'atterrissage les avions passent au-dessus de ma maison empêchant de profiter de l'extérieur (sur la terrasse ou vos enfants). Demain ce sera encore pire, car d'autres milliers des terrains familiaux ne meurent que ça. Question : Pourquoi un couloir aérien passe au centre du village alors qu'à quelques centaines de mètres les champs permettraient d'éviter les nuisances sonores aux habitants ? Que font nos élus s'ils tolèrent que cette rénovation soit essentielle pour agrandir le trafic sans les nuisances. Pour aller plus loin un bâtiment construit comme en face de l'aéroport ne finira tôt par nous amener des vols commerciaux. Je ne suis pas contre l'aéroport et son amélioration, je dis que j'aime voyager mais ne ferais-il pas tout mieux en profit raisonnable pour les générations futures du site.»				
Registre		«Je tiens à m'exprimer sur l'augmentation du trafic sur l'aéroport de Beauvais Tillé. Nous étions à la limite du supportable mais aujourd'hui et surtout demain ce ne sera plus possible de vivre sereinement dans ce village dont je suis natif et qui s'est bien embelli. Autrefois, les avions passaient plus au Sud et arrivaient mieux à nous contourner, alors pourquoi n'est-il pas possible aujourd'hui de faire la même chose en modifiant vos couloirs aériens ? J'habite au numéro 22 rue St Germain et je suis surtout concerné par les hérisssages mais aujourd'hui nous avons aussi des décollages et des sorties de trajectoire beaucoup trop nombreuses. Aucune aide n'est apportée aux riverains concernant l'isolation phonique et c'est bien dommage car nous subissons de plein fouet le bruit des avions et tous ces passages répétitifs (parfois toutes les 3 ou 4 minutes) font que nous devrions être éligibles.»				
Registre		«Nous sommes très inquiets du projet actuel d'extension de l'aéroport Beauvais-Tillé et ses conséquences pour l'environnement et la santé des riverains. Nous vous demandons d'agir pour plafonner le trafic aérien. On marche sur la tête ! Alors que la crise climatique s'aggrave partout, l'aéroport low-cost de Beauvais valide l'intensification des vols et l'explosion des émissions de CO ₂ dans l'atmosphère. Ce projet climaticide est incompatible avec les engagements du gouvernement. Sur place, les habitants se mobilisent pour contester ce projet démesuré devant la justice. Déjà confrontés aux bruits incessants et à la pollution des avions, ils sont très inquiets pour leur santé et leur avenir. NOTRE AVENIR STOP À CETTE BOMBE CLIMATIQUE»				
Registre		«Nous sommes très anxieux, inquiets, hyper stressés de voir notre village entouré d'énormes bruits de passage d'avions jusque très tard le soir 23h30 = 23h50. Notre village de Fouquerolles jadis calme est entouré du survolage de chaque côté. Quelle tristesse !!!! Il faut du progrès certes mais passez plus éloigné du village, ne coupez pas sur nos villages.»				
Registre		«Bonjour, je ne suis pas pour l'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Nous habitons un village proche de Beauvais et nous trouvons qu'il y a déjà bien assez de décollages/atterrissages comme cela. Cordialement. Le développement de l'aéroport est nécessaire pour la vie.»				
Registre		«Le développement de l'aéroport est nécessaire pour la vie économique du Beauvaisis. Cependant, certaines règles doivent être respectées, pour l'harmonie de tous. (les horaires nuit à respecter)»				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
Registre		<p>Nous remercions les porteurs du projet pour la tenue de cette concertation, qui permet enfin aux habitants de Laversines de faire entendre leurs préoccupations face à un pacte incessant des activités aériennes.</p> <p>La commune de Laversines est particulièrement affectée par les nuisances sonores intenses et une concentration du trafic aérien : plus de 10 à 20% des mouvements se déroulant au-dessus de notre territoire, au-dessus des habitations, à 350m d'altitude pour la plupart. Tant en phase de décollage qu'en atterrissage.</p> <p>Cette situation entraîne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des nuisances sonores intenses - Une dégradation du cadre de vie - Des risques sanitaires avérés - Des interrogations sérieuses sur la sécurité <p>La concentration du vent est d'autant plus difficile pour nos habitants.</p> <p>Nos attentes pour une concertation utile et équitable</p> <p>Nous demandons que cette concertation aboutisse à des réponses claires et des engagements concrets, notamment sur :</p> <p>1°) Le respect des trajectoires aériennes réglementaires</p> <p>La réduction du bruit et des vols aux heures sensibles</p> <p>La prise en compte transparente des plaintes</p> <p>Une équité territoriale dans les compensations</p> <p>Questions adressées aux responsables du projet</p> <p>1°) Respect des trajectoires et cadre réglementaire</p> <p>Quelles actions concrètes sont mises en place pour assurer le respect des trajectoires de vol au-dessus de Laversines ?</p> <p>Existe-t-il un mécanisme de suivi et de sanction pour les avions qui ne respectent pas les itinéraires prévus ?</p> <p>Pourquoi autant de sorties de trajectoires ?</p> <p>Quel impact sur la croissance du mouvement et la sécurité pour tous (avions en passage) ?</p> <p>2°) Fréquence des vols et nuisances sonores</p> <p>Avez-vous réalisé une étude d'impact sur le bruit généré par les vols répétés à basse altitude ?</p> <p>Est-il possible de limiter la fréquence des vols aux heures plus sensibles (tôt le matin, tard le soir) ?</p> <p>3°) Sécurité aérienne</p> <p>Les trajectoires actuelles présentent-elles des risques sérieux spécifiques pour les habitants ?</p> <p>4) Traitement des plaintes</p> <p>Pourquoi les réponses aux réclamations du habitat semblent-elles indignes malgré les plaintes répétées ?</p> <p>Peut-on envisager un dispositif plus transparent et efficace pour la prise en compte des réclamations des habitants ?</p> <p>Pourquoi refuser les plaintes par mail ? Le site Aérovision manque de souplesse.</p> <p>5) Solutions et aménagements possibles</p> <p>Des ajustements de trajectoires ou des mesures de réduction du bruit, pour l'aviation, sont-ils envisageables ?</p> <p>Comment compenser ou aider les riverains les plus impactés ?</p> <p>6) Optimisation et utilisation de piste</p> <p>Les travaux prévus sur l'amélioration en piste 12 mais rien n'est prévu en 30. Pourquoi ? Un taxiway en 30 permettant l'utilisation de la piste 30. L'intérêt du taxi concerne sur la piste 19. Cette solution est-elle viable ?</p>				

Type	Intitulé	Contribution	Répétition	Tonalité		
				Favorable	Défavorable	Ambivalente
		<p>Quelles sont les raisons opérationnelles qui empêchent une meilleure répartition des mouvements entre pistes 12 et 30 dans un bon sens de l'équilibre de pistes ?</p> <p>7) PGS caducité et désorganisation pour habitants de Laversines Pourquoi Laversines est-elle au PGS exclue du bruit aviation ? Étant donné la fréquence et la multiplicité des nuisances observées, la pertinence d'une étude acoustique militaire peut-elle être mise en place ?</p> <p>8) Suivi Post Consultation et Engagements Quelles garanties pouvez-vous donner sur l'exécution des mesures après cette consultation ? Un rapport de suivi sera-t-il publié pour informer les habitants des décisions prises ? LES HABITANTS DE LAVERSINES NE PEUVENT PLUS ÊTRE LES OUBLIÉS DU DÉBAT. Nous attendons un traitement équitable, des réponses fondées sur les faits, et des mesures concrètes à l'issue de cette concertation. RUPTURE D'ÉGALITÉ devant les charges publiques. L'exclusion de Laversines du périmètre d'indemnité alors que la commune subit une concentration inédite de nuisances liées aux mouvements aériens constitue un préjudice anormal et spécial au regard du droit administratif. La clarté législative du survol de la commune (le choix de piste devient systématique et sans justification claire) engendre un constatable déséquilibre en répartition des nuisances aériennes et concerne toute une commune, ce qui engendre une rupture d'égalité.</p>				
Registre		«Bonjour, le développement de l'aéroport ajoute de nombreuses nuisances. En plus, les trajectoires de vol (décollage) e sont pas respectées. Trop de décollages. Aucun respect des villages voisins. Nuisances – bruit – pollution – augmentation du CO ₂ .»				
Registre		«Les petits avions volent de plus en plus et créent des nuisances pour les riverains pour le bien d'un seul. Qu'en est-il de l'avion de chasse, avec vols commerciaux ? Combien de fois pousse-t-il tout près de beauvais...»				
Registre		<p>«Comment osez-vous faire une concertation ? avec un projet à horizon 2033, alors que vous avez fait un appel d'offre et signé un contrat de concession sur 30 ans ! Pourquoi n'avons-nous aucune information sur le développement de l'aéroport à horizon 2054 ? Cette consultation organisée par Bellova est une mascarade. Grande opacité !</p> <p>STOPPEZ ce projet de développement et d'extension de l'aéroport qui est déjà bien assez grand. Pensez à la santé de nos enfants !</p> <p>Pensez aux nuisances que subissent les riverains !</p> <p>Que valent nos vies ? Notre santé ?</p> <p>Vous serez responsables des conséquences environnementales et sanitaires !</p> <p>Habitants en colère»</p>				
Registre		«Gardons l'aéroport tel qu'il est ! Stop aux vols trop bas ! Stop aux trajectoires non respectées Stop à la pollution, au bruit et autres nuisances !»				
FAQ		Dans le dossier, il est fait mention en page 26 du document «Observatoire des retombées socio économiques de l'Aéroport Paris Beauvais», indiquant la disponibilité de celui ci en annexe. Or, en annexe page 47, le lien vers celui ci renvoi vers un Cloud privé Egis, ne permettant pas d'accéder au document. Pouvez vous svp mettre ce document à disposition dans le dossier de MOA ?				



NOM DE L'ORGANISME OU DE L'INSTITUTION

HALTE AU TARMAC

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR

Collectif¹ regroupant des associations locales du Beauvaisis et nationales engagées pour la protection de l'environnement, la lutte contre le dérèglement climatique et la protection des populations souffrant de la pollution de l'air, de l'eau, sonore, notamment celles générées par l'activité de l'aéroport de Beauvais-Tillé,

Ce cahier a été rédigé avec la participation de **Pierre Sassier**, docteur en médecine et docteur en biologie

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION :

Des millions de personnes sont exposées aux nuisances de l'aérien, qui peuvent se décliner en trois composantes : la surexposition au bruit, la pollution par les nanoparticules et la participation du transport aérien au réchauffement climatique. Il en résulte un véritable problème de santé publique identifié et étudié depuis de longues années.

Les perspectives de croissance du secteur ne peuvent qu'aggraver le problème de santé déjà existant, en particulier pour les riverains des aéroports - qui subissent des intensités sonores supérieures à la « ligne rouge » fixée par l'OMS (>45 dB Lden), du seul fait des avions. D'autres polluants sont en cause pour aggraver encore les effets du bruit et ajouter d'autres pathologies à une liste déjà longue. L'ensemble de ces données fait du problème de la pollution aéroportuaire un véritable sujet d'épidémiologie, à traiter d'urgence et pas à l'horizon 2050, par la mise en place de mesures visant à l'allègement de ces nuisances.

¹ ACNAT, ADERA, Générations Futures, Lutte et Contemplation, Notre Affaire à Tous, Réflexion-Action, Sauvez le Beauvaisis

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET :

1. LA SUREXPOSITION AU BRUIT

Les nuisances liées au bruit ont été documentées par des rapports officiels et par des centaines d'articles parus dans la littérature médicale. Les données exposées ici ont fait l'objet d'une tribune signée par plus que 200 professionnels de santé (*Le Monde*, 9 décembre 2022), Cette contribution concluait à la nécessité d'un plafonnement des vols et d'un couvre-feu sur tous les aéroports où il n'existe pas encore.

La France souffre d'un véritable cancer aéroportuaire. Partout, des projets d'extension exposent les Français à des nuisances sonores sans cesse croissantes. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, 25 millions de métropolitains subissent les nuisances sonores du transport routier et aérien. Et les projets à venir ne peuvent qu'en allonger la liste.

En 2017, l'OMS a passé en revue les différents effets de l'exposition au bruit. Ces effets sont un véritable problème de santé publique marqué par l'apparition de troubles cardio-vasculaires pouvant aller jusqu'aux maladies cardio-ischémiques, de troubles hormonaux et de troubles du sommeil.

Sur la base d'une cartographie du bruit établie pour l'étude DEBATS autour de trois grands aéroports, on étudie l'incidence de pathologies diverses en fonction de l'intensité du bruit, avec une comparaison statistique par tranche de 10 décibels (DB) supplémentaires d'exposition. Cette méthodologie est reprise dans de nombreux articles de la littérature médicale pour l'ensemble des pathologies.

1.1 MALADIES CARDIO-VASCULAIRES, DIABETE, CANCERS DU SEIN, OBESITE

L'étude DEBATS fait état de 18% d'accroissement de la **mortalité pour l'ensemble des maladies cardiovasculaires** par 10 Db supplémentaires subis, de 24% pour les maladies cardiaques ischémiques et de 28% pour l'infarctus du myocarde. Ces résultats sont confirmés par les conclusions de l'étude germano-danoise du professeur Thomas Münzel (cardiologue à Mayence), qui préconise de considérer le bruit comme un facteur de risque cardiovasculaire à part entière.

L'influence du bruit sur d'autres pathologies mentionnées par l'OMS est aussi documentée dans la littérature médicale :

- **Cancer du sein chez les femmes de plus de 44 ans** : une étude conclut à une augmentation de fréquence de 10% par 10 DB supplémentaires.
- **Diabète de type 2** avec une augmentation de 6% par 5 DB supplémentaires.
- **Obésité** avec un risque augmenté sur 5 ans par 10 DB d'exposition au bruit.

1.2 TROUBLES DU SOMMEIL

Un autre aspect des nuisances sonores et de leurs conséquences concerne le sommeil : chez l'adulte, les préconisations de l'OMS sont de 7 à 9 heures de sommeil continu par nuit, avec endormissement immédiat. Selon l'étude DEBATS, les troubles du sommeil peuvent affecter le temps d'endormissement, la **durée du sommeil** et sa continuité,

provoquant une sensation de fatigue au réveil chez 22% des hommes et 35% des femmes exposés au bruit, avec une fréquence augmentée de 20% par 10 DB supplémentaires d'exposition. Il s'en suit, pour les enfants d'âge scolaire, des **troubles de l'apprentissage** qui sont également l'objet d'études à proximité des aéroports.

2. LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE

Les polluants atmosphériques liés à l'aviation sont aussi une cause importante de morbidité pour les personnes exposées à la pollution des aéroports. Ils entrent dans l'organisme humain par voie respiratoire, cutanée, ou digestive.

2.1 PARTICULES FINES ET ULTRAFINES

Les particules fines (2,5 à 10 microns de diamètre) et ultrafines (<0.1 microns) sont des effluents de combustion du kérosène. Cette pollution est particulièrement importante pour les riverains des aéroports, du fait de l'impossibilité d'adapter aux avions des filtres à particules. Ces particules sont nocives du fait de leur taille, car elles pénètrent profondément dans l'organisme par les voies respiratoires.

De nombreux articles établissent une relation entre les particules fines et divers états pathologiques : incidence accrue de **cancers pulmonaires**, de **maladies cardiovasculaires** (hypertension, maladies coronariennes), **respiratoires** (bronchiolites et asthme). L'exposition aux microparticules a été également mise en relation avec une **altération du système immunitaire** et une **augmentation de la mortalité infantile**.

Deux études établissent aussi une relation entre l'exposition sur le long terme aux particules ultrafines et l'apparition de cancers : la première, portant sur les **cancers cérébraux**, mentionne la présence de particules ultrafines (0,1 microns) dans le cerveau et établit une relation entre l'exposition à ces particules et l'incidence de ces cancers. Mais cette relation n'est pas confirmée pour des particules de taille plus élevée (2,5 microns). Quant aux **cancers de la prostate**, les résultats suggèrent aussi une relation avec l'exposition aux particules ultrafines, mais celle-ci, selon les auteurs, doit être confirmée par des études épidémiologiques plus poussées.

2.2 AUTRES POLLUANTS ORGANIQUES

Divers autres polluants émis par les transports routier et aérien sont cause de pathologies diverses (maladies cardiovasculaires, cancers pulmonaires, asthmes, bronchiolites), en particulier :- **polluants organiques** (composés organiques volatiles et hydrocarbures aromatiques polycycliques), aussi mentionnés comme cancérigènes, mutagènes et tératogènes. Chez la femme enceinte, ils sont causes de prématurité. Des désordres immunitaires : baisse de l'immunité et maladies auto-immunes – ont également été associés à ces substances.

3. LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

Le réchauffement climatique n'est pas l'exclusivité du transport aérien, mais celui-ci est un fort émetteur de gaz à effet de serre : La Direction Générale de l'aviation civile évalue les seules émissions de dioxyde de carbone à 15,6% des émissions du transport et à 6,8% du total des émissions pour la France. L'aviation est le secteur qui connaît la croissance

la plus rapide (146% entre 1990 et 2019), avec des prévisions de doublement du trafic aérien d'ici 2040. Sa part, actuelle et future, dans le réchauffement climatique est donc loin d'être négligeable. Un rapport de l'INSERM consécutif à la canicule de 2003 estime à environ 15000 décès la surmortalité enregistrée au cours de ce mois d'Aout exceptionnellement chaud. Au cours de cette période, 41548 décès ont été enregistrés en France métropolitaine. Ces données numériques permet d'évaluer l'augmentation de la mortalité à 55%.

Au premier rang des causes de décès identifiées, la mortalité directement liée à la chaleur (hyperthermie, déshydratation) a été multipliée par 20 au cours des trois semaines de canicule. Cette augmentation touche tous les âges, mais n'est significative que chez les hommes. Les patients atteints de maladies cardiovasculaires présentent également un terrain favorable, chacun de ces deux groupes étant affecté d'une surmortalité de plus de 3000 décès. Suivent, pour 1741 décès, des symptômes et états morbides mal définis. Les maladies respiratoires et neurologiques comptent pour plus de 1000 cas chacun dans les causes de surmortalité.

D'autres causes, variables en fonction de l'âge, contribuent également à la surmortalité : maladies nerveuses et respiratoires, maladies infectieuses, troubles endocriniens. Il faut aussi mentionner, à partir de 45 ans, une surmortalité significativement plus élevée chez les femmes que chez les hommes.

4. CONCLUSION

L'ensemble des nuisances décrites dans cette revue n'est pas l'exclusivité de l'aérien, mais les perspectives de croissance de ce secteur ne peuvent qu'aggraver le problème de santé déjà existant pour les riverains des aéroports qui subissent des intensités sonores supérieures aux préconisations de l'OMS (<45 dB) du seul fait des avions. Mais d'autres polluants sont en cause pour aggraver encore les effets du bruit et ajouter d'autres pathologies à une liste déjà longue. L'ensemble de ces données fait du problème de la pollution aéroportuaire un véritable sujet d'épidémiologie, à traiter d'urgence et pas à l'horizon 2050, par une limitation des mouvements aériens sur l'ensemble des aéroports français.

5. REFERENCES

Cette contribution est un résumé d'une revue écrite par Pierre Sassier (MD, PhD) qui s'appuie sur vingt références médicales. Les lecteurs intéressés par nos sources peuvent demander le texte complet de cette revue à l'adresse mail psassier91@gmail.com

CONTACT

Nom acteur : Pierre Sassier

Mail : psassier91@gmail.com



NOM DE L'ORGANISME OU DE L'INSTITUTION

TaxyMatch

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR : 400 SIGNES MAXIMUM

TaxyMatch est une société spécialisée dans les transferts aéroports durables, déployée sur 3 continents.

En 2023 elle a été choisie pour être partenaire de l'aéroport BVA, notamment pour sa technologie de transport à la demande partagé en taxi et vtc.

La solution TaxyMatch est accessible via le site de l'aéroport en complément des navettes, pour des transferts privés et partagés jusqu'à 8 voyageurs.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION : 1000 SIGNES MAXIMUM

Afin de contribuer à l'amélioration de l'expérience voyageur tout en réduisant l'impact de leur déplacement, nous proposons une diversification de l'offre d'accès à l'aéroport, toujours en complément des navettes Aérobus.

Il s'agit d'une offre de réservation de vans électriques à la demande pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle et satisfaire le souhait des franciliens qui veulent rejoindre l'aéroport mais qui n'ont pas de voiture et qui sont éloignés des sites desservis par les navettes Aérobus.

Il s'agit d'une solution qui permet de réduire :

- l'impact environnemental des déplacements (100% électrique),
- le coût d'accès des voyageurs (moins cher qu'un taxi/vtc non partagé),
- la dépendance à la voiture individuelle pour accéder à BVA tout en touchant un public plus large et jeune qui aime énormément voyager,
- la pollution visuelle et sonore dans les villes voisines de BVA,
- le flux de véhicules sur le site de l'aéroport et qui ne stationnent pas dans les parkings payants.

1. Complémentarité

La modernisation de l'aéroport par l'innovation est une nécessité pour l'amélioration de l'expérience voyageur et pour sa capacité à absorber positivement plus de trafic.

Dans notre hypothèse, aucune connexion ferroviaire n'est à l'ordre du jour.

TaxyMatch a développé une technologie innovante labellisée Greentech Innovation par les ministères de l'énergie et de l'environnement et est soutenue par l'ADEME.

Les préoccupations des riverains liées aux nuisances sont légitimes et notre volonté en tant que partenaire, est de nous impliquer pour le succès de cette modernisation, grâce à notre connaissance métier complémentaire. Si la gestion du ciel n'est pas notre 1^{ère} compétence, l'accès aux aéroports est notre spécialité.

Comment accroître le trafic voyageur sans accroître les nuisances routières, voire en les réduisant ?

L'offre de la navette Aérobus se développe avec plusieurs sites pour Paris et certaines villes en région. C'est très positif. La diversité des sites couplée à l'approche par HUB permet le regroupement large de voyageurs et de remplir les cars sans avoir à réaliser d'arrêt sur la route.

Cependant toute une part de la population est exclue de cette offre et c'est là que notre solution complémentaire prend le relais.

Les véhicules de taille réduite, jusqu'à 7 ou 8 passagers, offre plus de flexibilité et sont capables de transporter les passagers à la demande, en dehors des zones desservies par la navette Aérobus.

Ils sont plus faciles à remplir et donc à être rentable.

Notre algorithme permet de regrouper en temps réel les voyageurs qui vont dans la même direction. Seuls les passagers ayant un trajet similaire vont partager un même véhicule, occasionnant des détours réduits mais permettant la prise en charge de passagers éloignés les uns des autres.

2. Contribution de l'Aéroport Paris-Beauvais

- Compte tenu de l'autonomie des véhicules électriques 7-8 places et des distances à parcourir, il serait nécessaire qu'ils puissent avoir accès à une borne de recharge rapide, directement à l'aéroport.
- Donner de la visibilité à l'offre en la proposant en parallèle avec son offre Aérobus, sur le même site internet, afin que l'ensemble des voyageurs ait connaissance de son existence, avec un prix fixe connu à l'avance, selon la zone géographique.

Ces passagers qui résident dans la zone d'achalandage de l'Aéroport Paris-Beauvais, sont susceptibles de prendre l'avion plus souvent que les touristes et pourraient accroître le trafic voyageur, tout en utilisant une solution de transport partagé « CO2-Free » et silencieuse. Plus de passagers, sans les nuisances.

Une meilleure visibilité entrainerait une hausse du taux d'occupation des véhicules et la possibilité de proposer des prix plus attractifs **pour la population locale**. Les prix des vols à BVA sont attractifs. Si l'accès à l'aéroport aussi...

Pour illustrer, c'est sympa de voir les avions passés au-dessus de sa tête mais c'est quand même mieux d'être dedans à l'occasion. C'est un peu la position des riverains en campagne qui ont une autoroute qui passe devant chez eux mais dont l'accès est 30km plus loin. Cela ne donne pas envie de valider le projet et peut créer un sentiment de frustration, de rejet voire de colère.

3. Bénéfices

Les bénéfices d'une telle solution de mobilité sont multiples.

Réduction :

- de l'impact environnemental des déplacements (100% électrique),
- du coût d'accès des voyageurs (moins cher qu'un taxi/vtc non partagé),
- de la dépendance à la voiture individuelle pour accéder à BVA,
- de la pollution visuelle et sonore dans les villes voisines de BVA,
- du flux de véhicules sur le site ou à proximité de l'aéroport et qui ne stationnent pas dans les parkings payants.

Hausse :

- du panel de voyageurs, notamment les plus jeunes adultes qui ont envie de voyager mais qui n'ont pas de voiture pour rejoindre BVA ni les moyens de prendre un taxi ou un vtc (les études montrent que les plus jeunes prennent plus souvent l'avion que les autres générations)
- de la marge pour l'aéroport en percevant une commission sur chaque place vendue, afin de rester dans une offre complémentaire et constructive avec Aérobus, dans l'intérêt des voyageurs, des riverains et de l'environnement.

CONTACT

Nom acteur : Jean-Edern Rougagnou

Adresse : 8 bis rue Abel 75012 PARIS

Téléphone : WhatsApp +33689450104

Mail : jeanedern@taxymatch.com

Pour qu'elle soit prise en compte, cette contribution sous forme de cahier d'acteur doit être envoyée entre le 12 mai et le 13 juillet 2025 inclus via le formulaire en ligne sur la page dédiée.



NOM DE L'ORGANISME OU DE L'INSTITUTION

HALTE AU TARMAC

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR

Collectif¹ regroupant des associations locales du Beauvaisis et nationales engagées pour la protection de l'environnement, la lutte contre le dérèglement climatique et la protection des populations souffrant de la pollution de l'air, de l'eau, sonore, notamment celles générées par l'activité de l'aéroport de Beauvais-Tillé,

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION :

Le Plan Régional Santé et Environnement 4 (« PRSE4 ») montre une situation inquiétante de l'état de santé des habitants de la Région des Hauts de France et notamment de ceux du département de l'Oise par rapport à la situation générale de la population française.

Bien que les causes de cette situation ne pointent pas sur une activité industrielle en particulier, toute activité économique qui induirait une pollution, qu'elle soit atmosphérique, sonore ou autre, et plus particulièrement un accroissement de cette pollution en raison d'un accroissement d'activité, doit être scrutée avec attention.

Les bénéfices de l'activité sont-ils si important qu'ils justifient une mise en danger de la population concernée ?

L'extension de l'aéroport et les pollutions qu'il va générer, principalement par l'accroissement du trafic aérien induit, aggravera l'état sanitaire du territoire et le projet d'agrandissement de l'aéroport doit être abandonné.

Un plafonnement du nombre de mouvements assorti d'une limite de bruit des aéronefs, exprimée en valeur absolue (et non en marge de bruit) des trois points de mesure : latéral, survol et approche, tels que défini pour la certification acoustique des aéronefs sont nécessaires afin de préserver la santé des habitants du Beauvaisis.

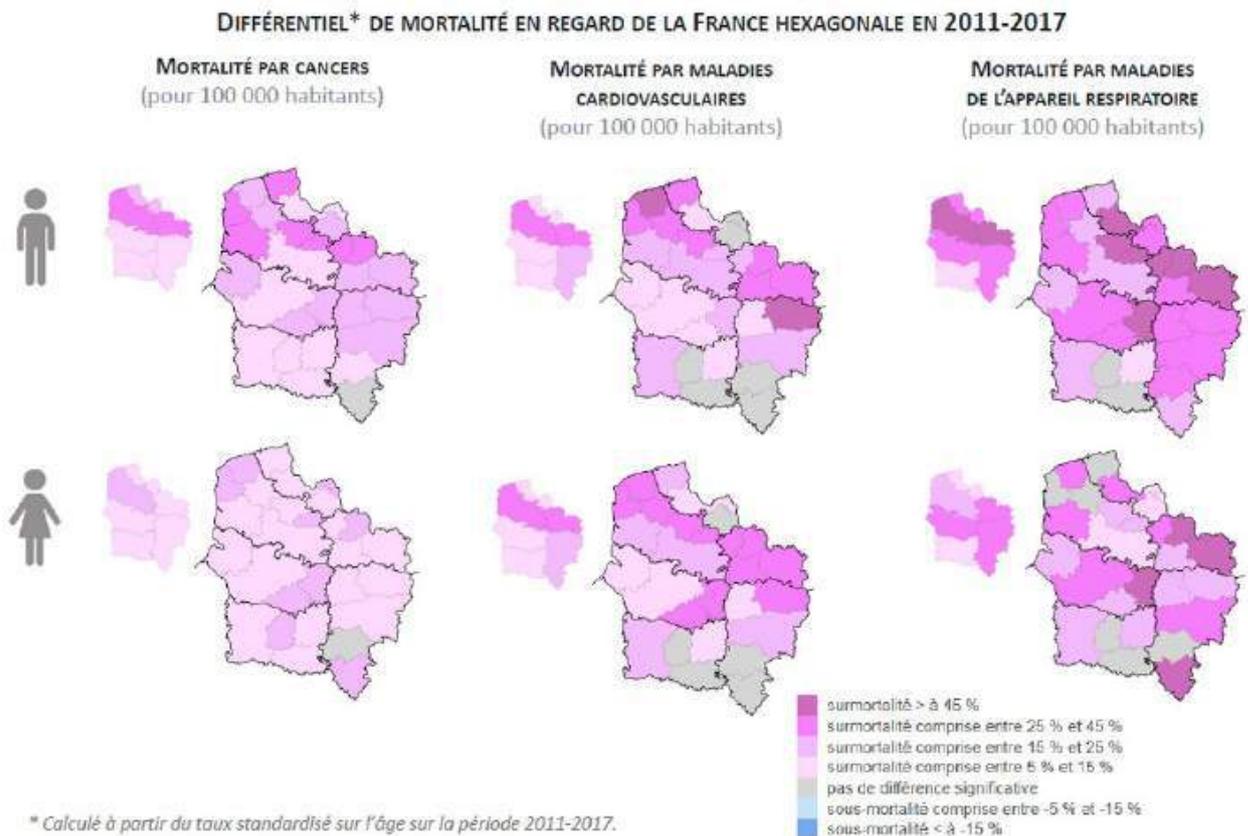
¹ ACNAT, ADERA, Générations Futures, Lutte et Contemplation, Notre Affaire à Tous, Réflexion-Action, Sauvez le Beauvaisis

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET :

1. LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLE MECONNAIT LE PLAN REGIONAL SANTE-ENVIRONNEMENT 4 (PRSE) POUR LES HAUTS DE FRANCE

Le PRSE² est établi pour la période 2024-2028, « il vise à réduire les expositions environnementales présentant un risque pour la santé ».

Le PRSE fait un constat : « Quelle que soit la période, en Hauts-de-France et pour les six Territoires de santé, l'espérance de vie féminine et masculine à la naissance sont largement en-deçà des valeurs nationales. La région des Hauts-de-France affiche la mortalité la plus élevée des régions hexagonales, et ce, aussi bien chez les hommes que chez les femmes. » (PRSE page 16)



PRSE page 17

Pour le territoire de l'Oise concerné plus spécifiquement par la pollution générée par l'activité de l'aéroport de Beauvais-Tillé, le PRSE constate une surmortalité pour les hommes et les femmes par rapport au reste de la France :

² Plan Régional Santé-Environnement 4 pour les Hauts-de-France [Modèle document polyvalent](#)

- Pour la mortalité par cancers, le différentiel de mortalité est compris entre 5 et 15% pour les hommes et les femmes,
- Pour la mortalité par maladies cardiovasculaires, le différentiel de mortalité est compris entre 15 et 25% pour les hommes et les femmes,
- Pour la mortalité par maladie de l'appareil respiratoire, le différentiel de mortalité est compris entre 15 et 25% pour les hommes et les femmes.

Le PRSE contient une liste de mesures à mettre en place pour réduire l'impact sanitaires des activités humaines, sur la faune comme sur les humains.

Le 2^{ème} axe d'action est ainsi défini :

« AXE 2 – Réduire l'impact des activités humaines sur l'eau, l'air et le sol

« Certaines pathologies surreprésentées en région sont liées à une dégradation de l'environnement et des milieux (sol, air, eau...). En réponse, divers acteurs peuvent intervenir pour limiter les risques sanitaires induits par les polluants environnementaux et liés aux activités humaines. Ainsi, le PRSE4 Hauts-de-France vise à accompagner les évolutions de pratiques des acteurs économiques et territoriaux de la région en faveur d'une meilleure prise en compte des enjeux de santé-environnement et d'une réduction des risques sanitaires pour la santé humaine et pour les écosystèmes. »

Pour ce qui concerne plus particulièrement les transports, *« L'objectif du PRSE4 est d'accompagner la réduction des impacts sanitaires de ces activités et s'articule étroitement avec la stratégie régionale Rev3 de développement de la mobilité durable décarbonée. Périmètres d'action λ Promotion des bonnes pratiques pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques auprès des acteurs du transport »* (PRSE page 38)

Compte tenu des axes de développement de l'activité aéroportuaire à Beauvais-Tillé, résultant de l'application du contrat de Concession, de l'émission actuelle et de l'augmentation attendue des polluants atmosphériques, le contrat méconnaît les obligations mises à l'égard tant des acteurs publics que des entreprises de la région des Hauts-de-France.

2. CONCLUSION

Bien que les causes de cette situation ne pointent pas sur une activité industrielle en particulier, toute activité économique qui induirait une pollution, qu'elle soit atmosphérique, sonore ou autre, et plus particulièrement un accroissement de cette pollution en raison d'un accroissement d'activité, doit être scrutée avec attention.

Les bénéfices de l'activité sont-ils si important qu'ils justifient une mise en danger de la population concernée ?

L'extension de l'aéroport et les pollutions qu'il va générer, principalement par l'accroissement du trafic aérien induit, aggravera l'état sanitaire du territoire et le projet d'agrandissement de l'aéroport doit être abandonné.

Nous avons expliqué dans notre précédent cahier d'acteurs sur les impacts sanitaires liés au transport aérien, la nature et l'importance des effets des diverses pollutions (atmosphériques, bruit, climatiques) sur la santé des riverains des aéroports.

Un plafonnement du nombre de mouvements assorti d'une limite de bruit des aéronefs, exprimée en valeur absolue (et non en marge de bruit) des trois points de mesure : latéral, survol et approche, tels que défini pour la certification acoustique des aéronefs sont nécessaires afin de préserver la santé des habitants du Beauvaisis.

CONTACT

Nom acteur : Dominique Lazarski

Adresse : BP 8, 60112 Milly-sur-Thérain

Téléphone : +33 6 30 82 65 93

Mail : dlazarski.adera@gmail.com



NOM DE L'ORGANISME OU DE L'INSTITUTION

HALTE AU TARMAC

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR

Collectif¹ regroupant des associations locales du Beauvaisis et nationales engagées pour la protection de l'environnement, la lutte contre le dérèglement climatique et la protection des populations souffrant de la pollution de l'air, de l'eau, sonore, notamment celles générées par l'activité de l'aéroport de Beauvais-Tillé,

Ce cahier a été rédigé avec la participation de Laurent GOUJON, Ingénieur.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION :

En 2020, la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis (CAB) a établi un PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) et ce PCAET a été approuvé l'ensemble des Élus de la CAB (53 communes) lors du conseil communautaire du 11 décembre 2020.

Pour établir ce PCAET, les services de la CAB ont fait faire une étude permettant d'analyser et d'identifier les principaux producteurs de GES (Gaz à Effet de Serre) sur le territoire du Beauvaisis.

Cette étude a permis d'établir le bilan carbone du territoire de la CAB en 2016 (année de référence) et sa projection en 2050.

Il en ressort que l'activité de l'aéroport de Beauvais Tillé occupe une place extrêmement importante dans le bilan GES du Beauvaisis et que, comme le trafic augmente, cette place va encore beaucoup augmenter dans le futur.

La conclusion de document est simple : **pour pouvoir tenir les engagements en termes de développement durable par les Élus de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, il va falloir que la Présidente de la CAB limite l'activité de l'aéroport.**

Par ailleurs, en lien de compatibilité avec ce PCAET, une enquête publique est actuellement en cours pour approuver le PLUI-HM (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal valant Habitat et Mobilités) sur le territoire du Beauvaisis.

¹ ACNAZ, ADERA, Génération Futures, Lutte et Contemplation, Notre Affaire à Tous, Réflexion-Action, Sauvez le Beauvaisis

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET : examinons les différents documents qui définissent la trajectoire carbone du territoire du Beauvaisis

I. EXAMEN DU PCAET INITIAL DE 2020 DU BEAUVAISIS

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis s'est lancée en octobre 2021 dans la procédure pour obtenir un PLUI-HM sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et de ses 53 communes. ⁽¹⁾

Dans ce cadre, un bureau d'études a établi un diagnostic territorial ⁽²⁾ entre février 2022 et septembre 2022, puis un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ⁽³⁾ entre octobre 2022 et juillet 2023. L'ensemble de la procédure de PLUI-HM est détaillé sur le site de la CAB ainsi :

Les grandes étapes d'élaboration du PLUI-HM



Pour pouvoir lancer cette procédure de PLUI-HM, la CAB avait, au préalable, fait faire une étude permettant d'analyser et d'identifier les principaux producteurs de GES (Gaz à Effet de Serre) sur le territoire du Beauvaisis.

Cette étude a permis d'établir en 2020 le PCAET ⁽⁴⁾ (Plan Climat Air Energie Territorial) et notamment le bilan GES et carbone du territoire de la CAB.

Dans ce PCAET, les élus de la CAB ont choisi d'intégrer dans le diagnostic territorial les émissions des GES issues de l'activité de l'aéroport pour les émissions directes (émises sur le territoire) mais aussi les émissions indirectes (émises à l'extérieur du territoire, mais qui sont la conséquence des activités développées sur le territoire).

Le PCAET doit aussi être compatible avec le SRADDET des Hauts de France et notamment avec les règles édictées dans les fiches du SRADDET ⁽⁵⁾.

Le PCAET a fait aussi l'objet d'un avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) (avis MRAE 2020-4418 : <http://www.beauvaisis.fr/docs/pcaet/2012-avis-mrae.pdf>

(1) <https://plui.beauvaisis.fr/>

(2) <https://plui.beauvaisis.fr/wp-content/uploads/2022/07/restitution-1-diagnostic-5-juillet-2022.pdf>

(3) https://plui.beauvaisis.fr/wp-content/uploads/2023/10/PADD_PLUI_CAB_octobre-2023.pdf

(4) <https://www.beauvaisis.fr/developpement-durable/accord-document-final.html>

(5) <https://2020.hautsdefrance.fr/telechargement/decouvrez-la-collection-des-fiches-du-sradDET/>

II. EXAMEN DES GES DANS LE PCAET ⁽⁶⁾ DE 2020

Le PCAET⁽⁶⁾ (Plan Climat Air Energie Territorial), lancé en 2017 et validé par la CAB en 2020, est basé sur des chiffres de l'activité du Beauvaisis en 2016 (derniers chiffres connus à l'époque), notamment en termes de développement durable avec, en point de mire le respect des accords de Paris (accord COP 21 du 4 novembre 2016 ⁽⁷⁾).

Dans ce PCAET, l'évaluation des émissions des gaz à effet de serre (GES) est faite par secteur d'activités afin de pouvoir à la fois mesurer l'existant mais aussi évaluer séparément les possibilités de réduction et d'atténuation des GES par filière.

Si on examine les différents documents utilisés pour construire ce PCAET, on peut relever les chiffres suivants :

Dans le « Diagnostic territorial » ⁽⁸⁾ :

Le bureau d'études mandaté par la CAB a comptabilisé les Gaz à Effets de Serre (GES) pour l'année 2016, année de référence pour établir ce diagnostic.

Le bureau d'études distingue les **émissions directes** de GES et les **émissions indirectes** :

Les émissions directes sont composées en 2016 des GES émis uniquement sur le territoire du Beauvaisis. Elles sont composées de : (voir page 35 PCAET)

Gaz à effets de serre DIRECT (voir page 35 du diagnostic territorial du PCAET de 2020)	GES en milliers de tonnes équivalent CO ₂	GES en pourcentage par rapport aux émissions directes
Procédés industriels	179 Kt eq CO ₂	22.3 %
Secteur tertiaire	87 Kt eq CO ₂	10.9 %
Secteur résidentiel	93 Kt eq CO ₂	11.6 %
Secteur agriculture	99 Kt eq CO ₂	12.4 %
Transports routiers (dont trajets de et vers l'aéroport)	313 Kt eq CO ₂	39.1 %
Autres transports (=aéroport de beauvais Tillé)	30 Kt eq CO ₂	3.7 %
Total GES direct	801 Kt eq CO ₂	100 %

Le secteur des transports est le plus gros émetteur de GES direct (39%) notamment par la forte dépendance du territoire à la voiture et aussi par l'impact des transports routiers depuis et vers l'aéroport de Beauvais-Tillé.

En ce qui concerne l'aéroport de Beauvais-Tillé, seules les infrastructures de l'aéroport et les atterrissages et décollages des avions jusqu'à 3000 pieds (environ 1000 m d'altitude) sont pris en compte pour les calculs des GES direct. Les GES produits pendant les vols sont comptabilisés dans les émissions indirectes et ce, jusqu'à la moitié de la distance parcourue jusqu'à destination du vol.

La part des GES directs dus à l'aéroport seul est de 30 Kt eq CO₂ (totalité des « autres transports »).

Pour connaître la part des GES direct des transports routiers en lien avec l'activité de l'aéroport, il faut aller à la page 58 du diagnostic : le chiffre de 343 Kt Eq CO₂ représente la totalité des émissions directes liés aux transports et les transports d'accès à l'aéroport représente 17 % de cette valeur soit environ 58 Kt Eq CO₂.

La valeur totale des émissions directes de GES liés à l'aéroport en 2016 est donc de (30 + 58) = 88 Kt Eq CO₂.

(6) <https://www.beauvaisis.fr/developpement-durable/peaet-document-final.html>

(7) <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/climat-et-environnement/la-lutte-contre-les-changements-climatiques/la-conference-de-paris-du-cop21/>

(8) https://www.beauvaisis.fr/docs/cvuet/2012-final/Partie%201_%20Diagnostic%20territorial.pdf

Les émissions indirectes sont composées en 2016 des GES émis uniquement en dehors du territoire du Beauvaisis mais **dont le territoire est responsable**, soit parce qu'elles sont générées pour servir les besoins de ses habitants, soit parce qu'elles sont générées par des activités qui trouvent leurs sources sur le territoire de l'agglomération, notamment les vols de l'aéroport de Beauvais.

Elles sont composées de : (voir page 40 du PCAET)

Gaz à effets de serre INDIRECT (voir page 40 du diagnostic territorial du PCAET de 2020)	GES en milliers de tonnes équivalent CO ₂	GES en pourcentage par rapport aux émissions directes
Procédés industriels et industries de l'énergie	33 Kt eq CO ₂	5.2 %
Secteur tertiaire	14 Kt eq CO ₂	2.2 %
Secteur résidentiel	18 Kt eq CO ₂	2.8 %
Secteur agriculture	41 Kt eq CO ₂	6.5 %
Transports routiers (dont trajets de et vers l'aéroport)	79 Kt eq CO ₂	12.5 %
Autres transports (dont aéroport de beauvais Tillé)	188 Kt eq CO ₂	29.7 %
Secteur construction et voirie	33 Kt eq CO ₂	5.2 %
Secteur déchets	11 Kt eq CO ₂	1.7 %
Intrants	216 Kt eq CO ₂	34.1 %
Total GES indirect	633 Kt eq CO ₂	100 %

Il convient de noter que la part du secteur transport dans les GES est très importante sur le Beauvaisis car elle représente (79 +188) = 267 Kt de CO₂ soit 42 % des émissions indirectes.

L'aéroport induit une part importante de ces émissions car, non seulement les avions produisent des GES et du CO₂ pour assurer les vols, mais aussi une partie des voyageurs viennent en voiture jusqu'à l'aéroport ce qui produit aussi des GES dont du CO₂.

Pour connaître la part des GES indirects des transports routiers en lien avec l'activité de l'aéroport, il faut aller à la page 60 du diagnostic du PCAET.

Les transports d'accès à l'aéroport représentent 7 % de cette valeur soit environ 19 Kt Eq CO₂ en 2016.

Les émissions indirectes dues aux vols représentent 68% des 267 Kt Eq CO₂ soit environ 182 Kt Eq CO₂

La valeur totale des émissions indirectes de GES liés à l'aéroport en 2016 est donc de (182 + 19) = 201 Kt Eq CO₂ selon le diagnostic du Bureau d'études qui a établi ce rapport de diagnostic.

Si on rapporte ces 201 Kt de CO₂ sur le bilan global de la CAB (1 434 Kt), l'aéroport représente déjà en 2016 14 % des émissions pour un nombre de 3 997 856 passagers et 25 224 mouvements.

Si on fait une projection des émissions de CO₂ de 2016 avec les 33 745 mouvements de 2023 on obtient une projection à :

$$201 \text{Kt CO}_2 \times \frac{33\,745}{25\,224} = 269 \text{ Kt de CO}_2$$

En réalité, ce chiffre est en deçà de la réalité, car le rapport de la DGAC de 2023 (https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/bilan_emissions_gazeuses_trafic_aerien_france_2023.pdf) donne déjà 279 Kt de CO₂ uniquement pour les vols et l'infrastructure de l'aéroport, sans tenir compte du trafic routier induit par l'aéroport.

Les émissions totales (directes et indirectes) en 2016 sont composées des GES émis par les activités du territoire du Beauvaisis. Elles sont composées de :

Total des Gaz à effets de serre (voir page 41 du diagnostic territorial du PCAET)	GES directs en milliers de tonnes équivalent CO ₂	GES indirects en milliers de tonnes équivalent CO ₂	GES total en milliers de tonnes équivalent CO ₂	GES total en pourcentage par rapport aux émissions directes
Procédés industriels et industries de l'énergie	179Kt eq CO ₂	33Kt eq CO ₂	212Kt eq CO ₂	14.8 %
Secteur tertiaire	87 Kt eq CO ₂	14 Kt eq CO ₂	101 Kt eq CO ₂	7.0 %
Secteur résidentiel	93 Kt eq CO ₂	18 Kt eq CO ₂	111 Kt eq CO ₂	7.7 %
Secteur agriculture	99 Kt eq CO ₂	41 Kt eq CO ₂	140 Kt eq CO ₂	9.8 %
Transports routiers (dont trajets de et vers l'aéroport)	313 Kt eq CO ₂	79 Kt eq CO ₂	392 Kt eq CO ₂	27.3 %
Autres transports (aéroport de beauvais Tillé)	30 Kt eq CO ₂	188 Kt eq CO ₂	218 Kt eq CO ₂	15.2 %
Secteur construction et voirie	0 Kt eq CO ₂	33 Kt eq CO ₂	33 Kt eq CO ₂	2.3 %
Secteur déchets	0 Kt eq CO ₂	11 Kt eq CO ₂	11 Kt eq CO ₂	0.8 %
Intrants	0 Kt eq CO ₂	216 Kt eq CO ₂	216 Kt eq CO ₂	15.1 %
Total GES direct et indirect	801 Kt eq CO ₂	633 Kt eq CO ₂	1 434 Kt eq CO ₂	100 %

Il convient de noter que quasiment la totalité des 218 000 tonnes équivalent CO₂ produites par l'aéroport en 2016 ne sont que des émissions énergétiques, c'est-à-dire des émissions issues de la combustion de dérivés du pétrole pour produire de l'énergie.

On retrouve des valeurs similaires dans le document de la DGAC datant de 2020 ⁽⁹⁾, page 28, où pour l'année 2016, la DGAC compte (29+3-) 32 Kt Eq CO₂ pour la partie au sol et jusqu'à 3000 pieds (LTO + APU soit les phases d'atterrissage et de stationnement sur l'aéroport) et 182 Kt eq CO₂ pour la partie vol (Emi CO₂ ½ CR soit le ½ vol jusqu'à destination) soit un total de 214 Kt Eq CO₂ pour la partie aéroport seul en 2016.

Pour évaluer les GES de la partie transport depuis l'aéroport et vers l'aéroport, il suffit de reprendre les GES direct (58 Kt Eq CO₂) et les GES indirects (19 Kt Eq CO₂) soit un total de 77 Kt Eq CO₂.

La valeur totale des émissions de GES liés à l'activité de l'aéroport seul représente :

La part liée aux avions : $30 + 182 = 212$ Kt Eq CO₂ (73% du total)

La part liée aux transports routiers en lien avec l'activités de l'aéroport $58+19=77$ Kt Eq CO₂ (27% du total)
soit un total de 289 Kt Eq CO₂

soit environ 20% des 1 434 Kt Eq CO₂ des émissions des 53 communes de l'agglomération de la CAB.

Les fiches thématiques du SRADDET ⁽¹⁰⁾, notamment la fiche 13 « Sobriété et Transition énergétique », fixent une réduction, par rapport aux chiffres de 2012, de la consommation en énergie de 30% en 2031, une réduction de 40% des GES en 2031 et de 75% des GES en 2050. Le détail des réductions est donné par secteur d'activité :

Focus sur l'objectif de réduction des consommations d'énergie par rapport à 2012



PRINCIPAUX LEVIERS DE RÉDUCTION DES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIES FINALES
À L'HORIZON 2031 EN HAUTS-DE-FRANCE

(9) https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/Bilan_emi_2020.pdf

(10) <https://2040.hautsdefrance.fr/download/decouvrez-la-collection-les-fiches-du-sraddet/>

On retrouve les chiffres réels pour les vols pour l'année 2016 dans le document suivant édité par la DGAC sur « Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2019 » : soit 29 Kt de CO₂ pour les émissions directes et 172 Kt d'émissions indirectes de CO₂ soit un total de 201 Kt pour uniquement les vols et les infrastructures de l'aéroport.

https://www.ecoloaie.gouv.fr/sites/default/files/publications/bilan_emissions_gazeuses_2019.pdf

Bilan 2019 des émissions gazeuses Aéroport de Beauvais-Tillé

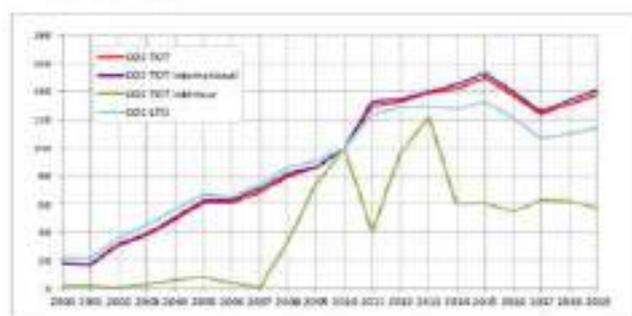
Source : DGAC-DTA-SDE – TARMAAC et données DGAC
Voir définitions, conventions et commentaires pages 2 et 3

* Trafic commercial : émissions CO₂/GES

	Unités	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Emi. CO ₂ 1/2 CR	kt	20	71	120	183	168	153	163	171
Emi. CO ₂ LTO	kt	5	16	24	32	29	26	27	28
dont roulage	kt	2	5	7	10	9	8	8	8
Emi. CO ₂ (LTO + 1/2 CR)	kt	25	88	144	215	197	178	189	199
Emi. CO ₂ APU	kt	1	2	3	3	3	3	3	3
Emi. CO ₂ TOT (APU + LTO + 1/2 CR)	kt	26	90	148	219	201	181	192	202
Emi. GES TOT (APU + LTO + 1/2 CR)	kt	26	90	148	221	203	183	194	204
Part des émissions CO ₂ Long-Courrier	%	5,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mouvements commerciaux	milleurs	4,2	13,2	20,8	27,7	25,1	22,3	22,8	23,9
Temps de roulage A + D	min	17,0	17,0	17,0	16,6	16,7	16,6	16,2	15,7
Pass	millions	0,4	1,5	2,9	4,3	4,0	3,6	3,6	4,0
Peq	millions	0,4	1,5	2,9	4,3	4,0	3,6	3,6	4,0
Part des Peq Long-Courrier	%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dist. moy. par mvmt (LTO + CR)	km	643	1 014	1 108	1 208	1 281	1 312	1 355	1 368
Dist. moy. par Peq (LTO + CR)	km	664	1 008	1 107	1 208	1 282	1 306	1 348	1 368
PKTeq (LTO + 1/2 CR)	PKTeq	0,2	0,9	1,6	2,7	2,9	2,4	2,6	2,7
Emport moyen	Peq/mvmt	91	141	143	157	159	164	166	166
Emi. CO ₂ TOT par mvmt (APU + LTO + 1/2 CR)	t/mvmt	6,2	6,8	7,1	7,9	8,0	8,1	8,4	8,4
Emi. CO ₂ TOT par Peq (APU + LTO + 1/2 CR)	kg/Peq	68	46	50	51	50	50	51	51
Emi. CO ₂ TOT par PKTeq	kg/100PKTeq	156,8	55,7	90,1	79,7	70,3	76,1	75,2	74,6

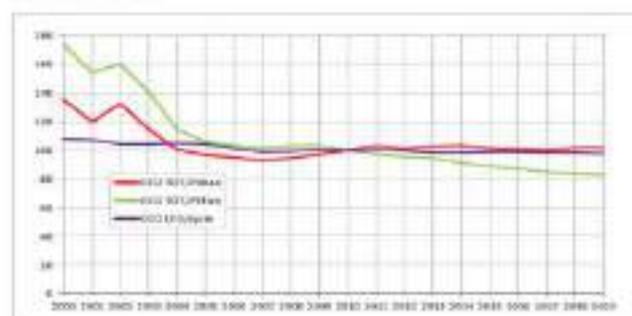
Trafic commercial et émissions CO₂ et GES

Base 100 = 2010



Evolution des émissions de CO₂ depuis 2000

Base 100 = 2010



Evolution des émissions de CO₂ par cycle depuis 2000

III. LES PRÉVISIONS DE L'AVENIR DU TERRITOIRE DE LA CAB EN 2050 EN TERMES DE GES

Tous ces documents et ces calculs n'ont qu'un but : permettre à la CAB de respecter les accords de Paris de 2016 ⁽⁶⁾ et notamment la réduction significative des GES.

La projection faite dans la deuxième partie du diagnostic du PCAET ⁽⁷⁾ adopté en 2020 étudie différents scénarios de réduction par secteur d'activité.

Si on examine la partie Transport, les projections du PCAET prévoient (page 283) une baisse de 62 % des consommations totales dues aux déplacements avec une répartition

- de moins 74% pour les émissions directes et moins 83 % pour les émissions indirectes pour le transport routier,
- de moins 38% pour les émissions directes et moins 48 % pour les émissions indirectes pour le transport non routier (voir tableau ci-dessous de la page 283 du PCAET)

2.4.2 - Résultats sur les émissions de GES

Potentiel de réduction	Emissions directes	Emissions indirectes	Emissions totales
Transport routier	-74%	-83%	-76%
Transport non routier	-38%	-48%	-46%

Si on se concentre uniquement sur la partie des GES induite par l'activité de l'aéroport, la page 283 précise,

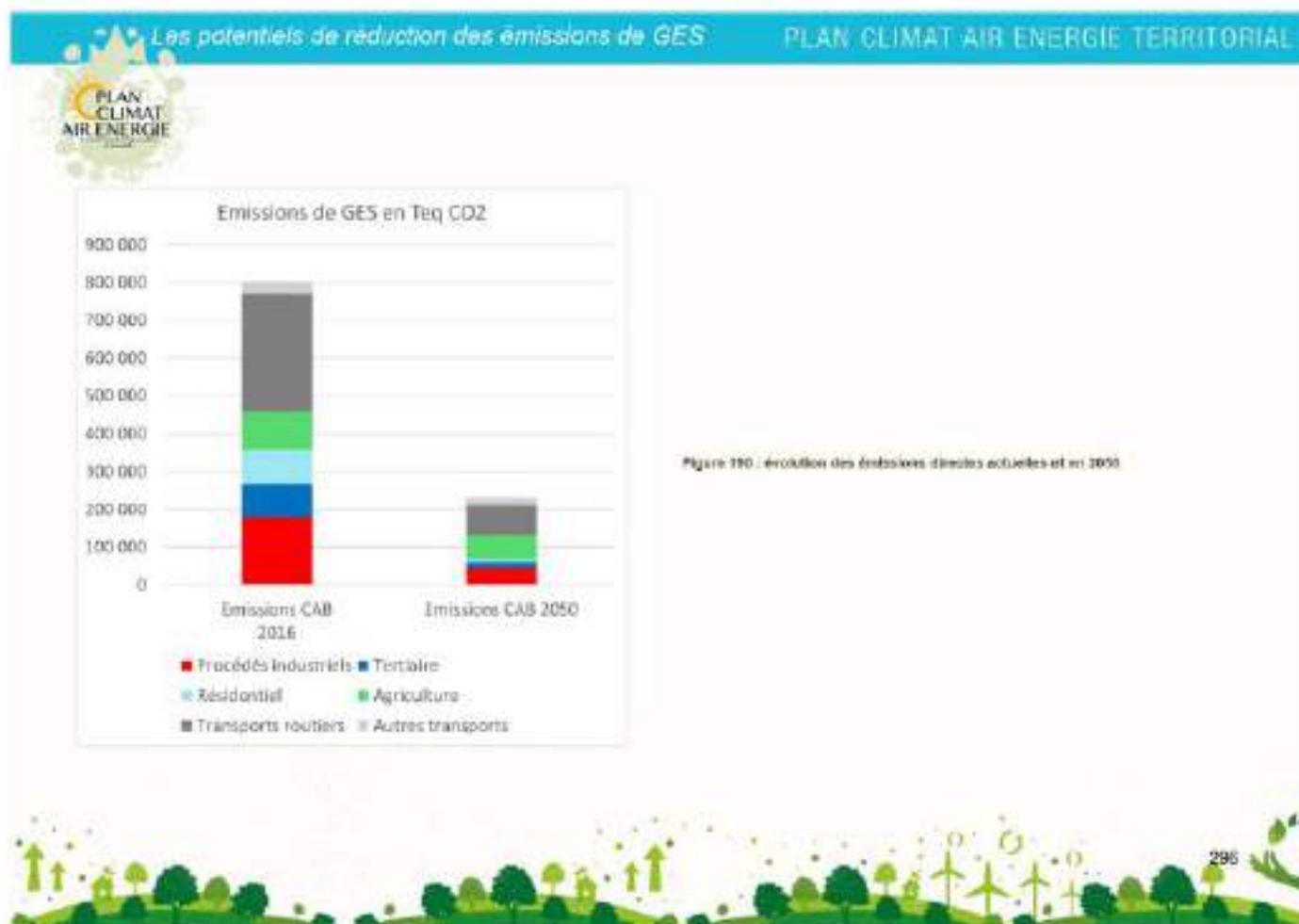
- pour la partie transport, le maintien de la fréquentation de l'aéroport de Beauvais Tillé (soit 4 millions de passagers en 2016)
- et la baisse des émissions de gaz à effet de serre par passager de 50 % soit $295 / 2 = 147$ Kt Eq CO₂

Si on applique les différents pourcentages de réduction prévus par le PCAET de 2020 aux valeurs des émissions de 2016 on obtient le tableau suivant :

Types de transports	Types d'émissions	Valeurs arrondies 2016	Réductions attendues en % dans le PCAET de 2020 (p283)	Valeurs résiduelles autorisées en 2050
Transport routier	Émissions directes	58 Kt Eq CO ₂	-74%	15 Kt Eq CO ₂
	Émissions indirectes	19 Kt Eq CO ₂	-83%	3 Kt Eq CO ₂
Sous-total transport routier (accès routier vers et depuis l'aéroport)				18 Kt Eq CO ₂
Transport non routier (aéroport et vols)	Émissions directes	30 Kt Eq CO ₂	-38%	19 Kt Eq CO ₂
	Émissions indirectes	182 Kt Eq CO ₂	-48%	95 Kt Eq CO ₂
Sous-total transport non routier (vols et aéroport)				114 Kt Eq CO ₂
Total des GES autorisés pour la totalité de l'activité de l'aéroport en 2050				132 Kt Eq CO ₂

Il semble intéressant de comparer ces limites aux émissions actuelles, notamment pour la partie des GES directs et indirects générés par l'aéroport (infrastructures de l'aéroport et les vols).

Pour illustrer les évolutions attendues en 2050 dans le PCAET, le graphique de la page 296 illustre les réductions attendues en termes d'émissions directes de GES pour atteindre les accords de la COP 21 (Paris 2016) en passant de 800 Kt Eq CO₂ à 232 Kt Eq CO₂.



IV. AVIS DE LA MRAE SUR LE PCAET :

Le PCAET a fait aussi l'objet d'un avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) (avis MRAE 2020-4418 : <http://www.beauvaisis.fr/docs/pcaet/2012-avis-mrae.pdf>).

Concernant les GES, cet avis relève notamment que les émissions de CO₂ du Beauvaisis sont supérieures à la moyenne française et que l'aéroport de Beauvais-Tillé est responsable de plus de la moitié de ces émissions (page 5).

La MRAE demande de préciser dans le prochain PLU du Beauvaisis les enjeux identifiés dans le PCAET (page 3).

Pour la MRAE, le programme d'action du PCAET ne paraît pas en cohérence avec le programme d'actions prévues (page 10).

V. LE POINT SUR L'ACTIVITÉ DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ EN 2023 SUR DU TERRITOIRE DE LA CAB

Il semble intéressant de constater les évolutions des chiffres en 2023 pour mesurer les tendances par rapport aux engagements de réduction de GES pris en 2020.

En effet, toutes les études, les documents et ces calculs produits n'ont qu'un but : permettre à la CAB de respecter les accords de Paris de 2016 ⁽⁶⁾ et notamment la réduction significative des GES attachés à son territoire.

A partir des chiffres de 2016, on devrait observer au moins un infléchissement des valeurs de GES pour pouvoir atteindre les réductions attendues en 2050.

Les données du trafic routier ne sont pas connues actuellement. Elle devrait être précisées lors de l'établissement de la mise à jour du PCAET en 2026.

Les données du trafic aérien sont recensées par la DGAC tous les ans et en prenant le dernier rapport connu en début 2025 (celui de 2023) on a les valeurs suivantes pour l'aéroport de Beauvais Tillé, issus du rapport de 2023 ⁽¹¹⁾ page 26.

Bilan 2023 des émissions gazeuses Aéroport de Beauvais-Tillé

Source : DGAC-DTA-SDE – TARMAAC et données DGAC
Voir définitions, conventions et commentaires pages 8 et 9

* Trafic commercial : émissions CO₂/GES

	Unités	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Emi. CO ₂ 1/2 CR	kt	27	62	136	199	184	75	118	208	207
Emi. CO ₂ LTO	kt	6	17	26	32	27	11	17	33	38
dont roulage	kt	7	6	8	10	8	3	6	10	12
Emi. CO ₂ (LTO + 1/2 CR)	kt	28	99	160	231	212	86	134	240	275
Emi. CO ₂ APU	kt	1	2	3	3	3	1	2	4	4
Emi. CO ₂ TOT (APU + LTO + 1/2 CR)	kt	28	101	163	235	215	87	136	244	279
Emi. GES TOT (APU + LTO + 1/2 CR)	kt	29	102	164	237	217	88	137	246	282
Part des émissions CO ₂ Long-Courrier	%	8,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Part des émissions CO ₂ TOT domestique	%	0,5%	0,4%	3,6%	1,4%	1,5%	1,2%	2,8%	1,5%	1,5%
Mouvements commerciaux	milleurs	4,7	13,2	20,6	27,7	23,9	9,7	16,1	28,9	33,7
Temps de roulage A + D	min	17,0	17,0	17,0	16,6	15,7	14,6	15,7	16,7	17,4
Pax	millions	0,4	1,9	2,9	4,3	4,0	1,3	2,1	4,6	6,6
Peq	millions	0,4	1,9	2,9	4,3	4,0	1,3	2,1	4,6	6,6
Part des Peq Long-Courrier	%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dist. moy. par mvmt (LTO + CR)	km	843	1 014	1 108	1 268	1 368	1 385	1 368	1 341	1 348
Dist. moy. par Peq (LTO + CR)	km	864	1 008	1 107	1 268	1 368	1 381	1 368	1 347	1 358
PKTeq (LTO + 1/2 CR)	PKTeq	0,2	0,9	1,6	2,7	2,7	0,9	1,4	3,1	3,8
Emport moyen	Peq/mvt	91	141	143	157	168	130	137	160	168
Emi. CO ₂ TOT par mvmt (APU + LTO + 1/2 CR)	tonnet/mvt	6,7	7,6	7,9	8,5	9,0	9,0	9,0	8,8	8,3
Emi. CO ₂ TOT par Peq (APU + LTO + 1/2 CR)	kg/Peq	73	54	56	54	54	69	66	53	49
Emi. CO ₂ TOT par PKTeq	gPKTeq	170,1	107,8	100,1	86,4	79,4	99,7	95,8	78,5	72,8

Trafic commercial et émissions CO₂ nettes et GES

Extrait de la page 26 du rapport de la DGAC

(11) https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/bilan_emissions_gazeuses_trafic_aerien_france_2023.pdf

Si on complète le rapport de la DGAC de 2023 avec les chiffres du rapport de 2020 (qui donne en plus les valeurs détaillées pour 2016, 2017 et 2018), et qu'on ne garde que les ligne les plus intéressantes, on obtient le tableau suivant :

	Année >>	Unités	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	Emi. CO2 1/2 CR	kt	182	165	176	184	75	116	208	237
2	Emi. CO2 LTO	kt	29	26	27	27	11	17	33	38
3	Emi. CO2 (LTO + 1/2 CR)	kt	212	191	202	212	86	134	240	275
4	Emi. CO2 APU	kt	3	3	3	3	1	2	4	4
5	Emi. CO2 TOT (APU + LTO + 1/2 CR)	kt	215	194	205	215	87	136	244	279
6	Emi. GES TOT (APU + LTO + 1/2 CR)	kt	217	196	207	217	88	137	246	282
7	Pax (Nombre de passagers)	millions	3 997 856 passag.	3 647 522 passag.	3 787 086 passag.	3 983 250 passag.	1 258 180 passag.	2 073 643 passag.	4 614 424 passag.	5 637 661 passag.
8	Nombre de mouvements (commerciaux)	U.	25 224 mouv.	22 365 mouv.	22 960 mouv.	23 979 mouv.	9 667 mouv.	15 182 mouv.	28 988 mouv.	33 745 mouv.
9	Dist. moy. par mvt (LTO + CR)	km	1 281 km	1 312 km	1 355 km	1 366 km	1 385 km	1 366 km	1 341 km	1 346 km
10	Emport moyen	Peq/mvt	159 pas./mouv.	164 pas./mouv.	166 pas./mouv.	166 pas./mouv.	130 pas./mouv.	137 pas./mouv.	160 pas./mouv.	168 pas./mouv.
11	Emi. CO2 TOT par mvt (APU + LTO + 1/2 CR) en Tonne de CO2 par mouvement	t/mvt	8.5 t/mv.	8.7 t/mv.	9.0 t/mv.	9.0 t/mv.	9.0 t/mv.	9.0 t/mv.	8.5 t/mv.	8.3 t/mv.
12	Emi. CO2 TOT par P eq (APU + LTO + 1/2 CR) en Tonne de CO2 par passager	kg/Peq	54 kg/pass.	53 kg/pass.	54 kg/pass.	54 kg/pass.	69 kg/pass.	65 kg/pass.	53 kg/pass.	49 kg/pass.

Si on met à part les années 2020 et 2021, années spécifiques impactées par la crise COVID, on s'aperçoit que

- Sur la première ligne qui correspond (Emi. CO2 ½ CR) aux émissions indirectes dues au demi-trajet entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'aéroport de destination, **on constate une forte augmentation du gaz carbonique émis (CO2), en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- Sur la deuxième ligne qui correspond (Emi. CO2 LTO) aux émissions directes dues aux manoeuvres et à l'atterrissage et au décollage sur entre l'aéroport de Beauvais-Tillé, **on constate la encore une forte augmentation du gaz carbonique émis (CO2), en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- Sur la troisième ligne qui correspond (Emi. CO2 LTO + ½ CR) à l'addition des émissions directes et indirectes, **on constate une forte augmentation du gaz carbonique émis (CO2), en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- Sur la quatrième ligne qui correspond (Emi. APU) aux émissions directes dues aux groupes auxiliaires de puissance (APU en anglais) destiné à produire de l'énergie à bord des avions au sol pour alimenter les différents systèmes de bord quand les moteurs principaux de l'avion sont à l'arrêt, **on constate une augmentation du gaz carbonique émis (CO2), en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- Sur la cinquième ligne qui correspond (Emi. CO2 APU + LTO + ½ CR) à l'addition des émissions directes et indirectes, **on constate une forte augmentation du gaz carbonique émis (CO2), en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- Sur la sixième ligne qui correspond (Emi. GES APU + LTO + ½ CR) à l'addition de toutes les émissions directes et indirectes, **on constate une forte augmentation du GES, en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- Sur la septième ligne qui correspond (Pax) au nombre annuel de passagers de l'aéroport de Beauvais-Tillé, **on constate une forte augmentation du nombre de passagers, en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- Sur la huitième ligne qui correspond au nombre annuel de mouvements commerciaux de l'aéroport de Beauvais-Tillé, **on constate une forte augmentation du nombre de mouvements, en corrélation directe avec l'augmentation du trafic,**
- La neuvième ligne correspond à la distance moyenne entre l'aéroport de Beauvais et l'aéroport de destination,
- La dixième ligne correspond à l'empont moyen de passagers par mouvement,
- La onzième ligne correspond (Emi. CO2 TOT par Mvt) aux émissions moyennes totales par mouvement entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'aéroport de destination,
- La douzième ligne correspond (Emi. CO2 TOT par P eq) aux émissions moyennes totales par passager en Équivalent Co₂ entre l'aéroport de Beauvais-Tillé et l'aéroport de destination,

D'une manière générale, on s'aperçoit que la quantité de GES due aux mouvements des avions augmente chaque année, en corrélation directe avec l'augmentation du trafic.

Les hypothèses retenues dans le PCAET page 283 (voir extrait ci-dessous) tant en termes de nombre de passagers (maintien de la fréquentation) et réduction de 50% des GES par passager ne sont pas tenues.



2.4 - Transports

2.4.1 - Leviers pris en compte

	Niveau 4	Hypothèses	Evolution des émissions de GES
Evolution des modes de déplacements	Baisse des consommations d'énergie des déplacements	Baisse de 62% des consommations totales des déplacements, de 55% des consommations totales du fret par report modal Changement de sources d'énergie, réduction très forte des produits pétroliers, augmentation du gaz	Varié selon les secteurs
Aéroport de Beauvais-Tillé	Maintien de la fréquentation de l'aéroport de Beauvais-Tillé Baisse des émissions de gaz à effet de serre par passagers de 50%		-50%

Les chiffres des émissions des GES sont toujours largement au-dessus des valeurs autorisées :

- la fréquentation est passé de 3 997 856 passagers en 2016 à 5 637 661 passagers en 2023 soit une augmentation de 141 %,
- les émissions de GES sont passées de 217 Kt Eq CO₂ en 2016 à 282 Kt Eq CO₂ en 2023 soit une augmentation de 130 % alors qu'elles devraient diminuer. Pour rappel, elles devraient être de 132 Kt Eq CO₂ en 2050.

Il n'existe pas actuellement de moyen de substitution au kérozène employé par les avions car même les SAF (Sustainable Aviation fuel = carburant aviation alternatif) ne sont pas produit en quantité suffisante pour couvrir les besoins actuels.

Les autres sources d'énergie (batterie, hydrogène) ne sont pour l'instant qu'à l'état d'essai sur des petit avions en en aucun cas ils ne pourront se substituer au kérozène pour les voils moyens et long courrier.

Dans ce contexte, il est totalement aberrant de demander à des secteurs vitaux de diminuer très fortement leur consommation d'énergie alors qu'en même temps le développement de l'activité de l'aéroport par le passage de 25 224 mouvements en 2016 à 45 000 mouvements prévus en 2033 (voir dossier BELLOVA ⁽¹²⁾) va très fortement faire augmenter :

- La consommation d'énergie,
- La production de GES et de CO₂,
- La pollution de l'air, le bruit et les nuisances qui sont des facteurs impactant aussi la santé des riverains.

En conclusion, pour pouvoir tenir les engagements pris en termes de développement durable par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, il va falloir que la Présidente de la CAB limite l'activité de l'aéroport afin de limiter les émissions directes et indirectes de GES.

(12) <https://concertation.aeroportparisbeauvais.com/fr/documentation>

VI. LE POINT EN 2023 SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES PRÉVUES DANS LE PCAET DU BEAUVAISIS

La CAB a examiné lors du conseil communautaire du 4 avril 2025 le document faisant état de l'évaluation à mi-parcours du PCAET (rapport 006 de l'ordre du jour).

Le lien pour accéder à ce document :

<https://drive.google.com/file/d/1Bv9RNTlwzG3KE5uz9MM05hbYRiDa4-MQ/view?usp=sharing>

Dans une première partie, il examine les incidences du SRADDET révisé en 2024.

Puis ce rapport examine les avancés en termes de réduction de consommation d'énergie de la CAB en 2021 par rapport à 2012.

Extrait page 29 de ce rapport :



4.1. Consommation et production d'énergie

4.1.1. Consommations d'énergie

Un bilan des consommations et productions d'énergie a été réalisé en 2023 sur l'année 2021.

Selon ce bilan, La trajectoire des consommations d'énergie est conforme aux objectifs de la CAB et à la Programmation Pluriannuelle de l'énergie. La baisse des consommations d'énergie est cependant plus faible que les objectifs fixés par la Stratégie Nationale Bas Carbone.

On constate que la CAB est très en retard par rapport aux prévisions en 2021 et qu'elle n'atteint pas les objectifs fixés par la stratégie Nationale bas carbone.

De plus, ce rapport constate, pour la production d'énergie renouvelable, la non atteinte des objectifs (page 30), sauf pour la biomasse (96% de l'atteinte des objectifs) et l'éolien (82% de l'atteinte des objectifs) :

MWH	2017	2022	Objectif PCAET total	Atteinte objectif
Photovoltaïque	600	1 374	29 814	5%
Eolien	46 300	130 970	160 000	82%
Bioénergies	9 800	6 640	-	-
Cogénération et méthanisation	4 170	3 947	49 870	7%
Biomasse	141 581	153 247	159 581	96%
Géothermie	380	380	23 380	2%
Solaire thermique		0	6 000	0%
Total	202 831	296 108	428 645	69%

Tableau 3 : Comparaison des productions d'énergie renouvelables en 2022 et des objectifs en 2021.

Le bilan GES de la page 33 n'est pas complet car la part des GES indirects dus au ½ vol des avions de l'aéroport est passé sous silence.

L'analyse faite (pages 38 à 46) montre clairement que les objectifs intermédiaires ne sont pas atteints et que dans un certain nombre de cas, il n'y a même pas d'action identifiée pour engager une réduction des GES.

En ce qui concerne l'aéroport, les objectifs initiaux (maintien du nombre de passagers et baisse de 50 % des émissions de GES par passager) ne sont même plus mentionnés.

La mesure D3 page 40 réduit la baisse des émissions des GES à 25% et ne mentionne pas le maintien du trafic au niveau de 2016, ce qui n'est pas compatible avec les objectifs des accords de Paris.

Un certain nombre d'actions ont été simplement abandonnée (voir p.48), sans aucune justification quant au pourquoi de cet abandon.

Il faut reprendre le point à mi-parcours du PCAET pour le compléter car celui-ci devrait mesurer et donner des éléments chiffrés précis, secteur par secteur, des réductions de GES. Sur ce point, ce rapport présente des stratégies et non des mesures de réalités quantifiées.

VII. LIENS ENTRE SRADDET, PCAET ET PLUI-HM

Le PCAET et le PLUI-HM doivent aussi impérativement respecter les objectifs du SRADDET de 2020, révisé en 2024.

Il convient de noter que la révision (obligatoire) du PCAET est prévue en 2026 :

Cette révision sera régie par la note suivante, issue du Ministère en 2023 : https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note_informations_pcaet_2023.pdf

Cette révision ne pourra pas augmenter les GES autorisés émis par chaque activité.

VIII. LE PROJET BELLOVA PAR RAPPORT AU PLUI-HM ET AU PCAET

La CAB a engagé une procédure de PLUI-HM couvrant tout son territoire (53 communes) et engageant la Communauté sur son devenir, notamment en termes d'utilisation du foncier, de constructions, de réhabilitations, de mobilités et de choix stratégiques (eau, GES, pollutions, qualité de l'air...).

L'enquête publique est en cours (du 02/06/2025 au 05/07/2025).

Or le PLUI-HM doit être compatible avec le PCAET (article L131-5 du code de l'urbanisme) (https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043343100)

Il en ressort que les GES ne peuvent pas augmenter mais diminuer, notamment dans le secteur des transports qui sont un des postes importants du territoire en tant que générateur de GES.

IX. CONCLUSIONS :

En conclusion, pour pouvoir tenir les engagements pris en termes de développement durable par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, il va falloir que la Présidente de la CAB limite l'activité de l'aéroport afin que les quotas des GES produits par l'activité de l'aéroport diminuent.



MEDEF SOMME

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR : 400 SIGNES MAXIMUM

Syndicat patronale représentant plus de 2000 entreprises sur le territoire de la Somme.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION : 1000 SIGNES MAXIMUM

Le développement de l'aéroport de Beauvais-Tillé est un levier économique majeur pour l'ex-Picardie. Il génère des emplois directs et indirects, stimule le tourisme local, renforce l'attractivité des entreprises et favorise l'implantation de zones d'activités. L'amélioration de l'accessibilité régionale permet un désenclavement du territoire et un rééquilibrage au sein des Hauts-de-France. Les retombées fiscales soutiennent les budgets locaux.

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET :

2. Création d'emplois : moteur direct de croissance

Emplois directs sur la plateforme

- L'aéroport emploie directement plusieurs centaines de personnes, dans des secteurs variés : accueil, sécurité, maintenance aéronautique, gestion des flux, services techniques.
- Les projets d'extension ou de modernisation des infrastructures engendrent également des **emplois temporaires liés au BTP et aux services d'ingénierie**.

Emplois indirects et induits dans le tissu local

- Les activités économiques induites par l'aéroport créent une dynamique sur tout l'écosystème local : transporteurs, VTC, taxis, restauration rapide, hôtels, entreprises de nettoyage ou de sécurité privée.
- À long terme, les retombées sont également notables dans des secteurs annexes.
- Estimation de l'effet multiplicateur : **1 emploi direct génère entre 2 et 3 emplois indirects/induits**, selon les études disponibles (source : Observatoire Régional des Transports, INSEE).

3. Stimulation du tourisme local et régional

Un levier pour le tourisme de proximité

- L'aéroport attire une clientèle européenne (notamment britannique, espagnole, italienne, polonaise) qui visite non seulement Paris, mais également les territoires de l'Oise et plus largement de la Picardie.
- Les courts séjours « nature et patrimoine » sont en développement : la cathédrale de Beauvais, la ville médiévale de Gerberoy, la baie de Somme, les hortillonnages et la Cathédrale d'Amiens ou encore les plages du Tréport sont des destinations accessibles.

Développement de l'offre touristique et hôtelière

- L'augmentation du flux touristique entraîne la création de nouvelles structures d'accueil : hôtels, chambres d'hôtes, campings, auberges de jeunesse.
- La restauration et les commerces de proximité voient leur chiffre d'affaires progresser, générant un impact significatif sur la consommation locale.

4. Attractivité économique et développement des entreprises

Incitation à l'implantation d'activités économiques

- L'accessibilité internationale est un critère essentiel pour les entreprises. La présence d'un aéroport facilite :
 - l'implantation de PME/PMI exportatrices ;
 - la logistique rapide (fret léger, transport de pièces, échantillons, services express) ;
 - la création de sièges sociaux ou d'antennes régionales.

5. Dynamique d'aménagement et cohésion territoriale

Désenclavement et rééquilibrage spatial

- Le développement de l'aéroport permet de **réduire la dépendance à l'égard des grands hubs métropolitains**, en particulier l'aéroport de Roissy.
- Il améliore l'accessibilité du sud de la Picardie et joue un rôle d'**amortisseur du centralisme francilien**, permettant une meilleure répartition des flux économiques.
- **Rééquilibrage Nord-Sud dans les Hauts-de-France** : Face au poids économique de la métropole lilloise, l'aéroport renforce la dynamique économique du sud de la région.

Synergies avec les autres infrastructures de transport

- Le renforcement des connexions intermodales (liaison routière RN31, autoroute A16, liaison bus vers Paris et Amiens) consolide l'intégration de l'aéroport dans le système régional de transport.

CONTACT

Nom acteur : Nicolas Blangy

Adresse : 18 rue Lamartine 80000 Amiens

Téléphone : 03.22.92.54.64

Mail : somme@medef-somme.fr

Insérer ici votre logo : nous n'en avons pas.

ASSOCIATION MARISSSEL QUALITE ENVIRONNEMENT

Cette association a pour buts de veiller à, et d'agir pour :

- La sauvegarde de la nature et de l'environnement,
- La protection du patrimoine public et historique,
- L'amélioration de la qualité de vie,
- Le respect de l'intégrité du patrimoine privé,

Sur le quartier Marissel, quartier de la commune de Beauvais, et dans son voisinage.

Outre les actions de découvertes, de promotion ou de protection correspondant aux buts ci-dessus, l'association se réserve la possibilité d'organiser des manifestations à caractère festif.

L'association se donne par ailleurs la capacité :

- D'ester en justice si nécessaire
- De créer ou promouvoir un réseau associatif, ou de rejoindre un réseau existant ou une fédération, pour des actions correspondant aux buts de l'association.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION :

Les documents officiels concernant les nuisances sonores sur la ville de Beauvais sont obsolètes : plan « Prévention Bruit Environnement » et Plan d'exposition au bruit.

Notre association s'inquiète de voir notre qualité de vie et notre environnement impactés par les nuisances sonores de plus en plus importantes dues au trafic aérien.

Le projet d'extension de l'aérogare n'est pas là pour nous rassurer, bien au contraire. En effet, comme le rappel de dossier du maître d'ouvrage, sur les 20 dernières années les mouvements ont été quasiment continuellement en augmentation. Et cette tendance n'est pas prête de s'arrêter avec le nouveau contrat signé récemment par Bellova et le SMABT.

Nous retrouvons d'ailleurs dans les premières lignes de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage : « croissance du trafic ».

1. le Plan Prévention Bruit Environnement (PPBE)

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir.

Or, les champs de compétence de la commune en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur : la planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT, carte communale, ...).

Le Plan Prévention Bruit Environnement pour la commune de Beauvais date de 2015 (il aurait été d'ailleurs de bon sens de réexaminé ce PPBE avant la mise en place d'un tout récent PLUI – HM).

Comme ce PPBE, qui devait être réexaminé tous les 5 ans, n'a pas été réexaminé; ce PPBE reste en vigueur actuellement.

<http://www.beauvais.fr/vie-locale/urbanisme/plan-prevention-bruit-environnement.html>

Nous pouvons lire dans ce document :

« La ville de Beauvais propose d'identifier 9 secteurs comme des « zones de calme ». Il s'agit de :

le Parc Dassault, le Parc Kennedy, le Parc de la Grenouillère, le Bois Brûlet, le Bois du Parc (forêt domaniale du Parc St Quentin), la zone environnementale du plan d'eau du Canada, le cimetière général, le cimetière du Tilloy, le cimetière Marissel. »

Et encore « Les zones de calme sont définies comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Or, il apparaît de plus en plus évident que le bruit dû aux avions affecte énormément le calme de ces 9 secteurs.

En particulier, le plan d'eau du Canada, site proche de l'aéroport de Tillé, mais aussi le parc Marcel Dassault.

Et depuis quelques temps, notre quartier, Marissel, est aussi impacté par les nuisances sonores dues au trafic aérien. Ainsi, le cimetière de Marissel, identifié comme zone calme, l'est de moins en moins.

De surcroît, les zones de calme sont forcément plus menacées par l'extension du trafic aérien déjà acté, en corrélation avec l'extension de l'aérogare, qui se poursuivra dans les années à venir.

Nous demandons donc que l'article R572-8 du code de l'environnement soit appliqué à Beauvais.

Ainsi, la Ville de Beauvais devrait s'opposer à la construction d'un aéroport plus grand qui entrainera plus de trafic aérien et à la réalisation de plus de place de stationnements aux abords de l'aérogare, places qui entraineront plus de trafic routier aux portes de la ville.

En effet, les prévisions à long terme retenues dans le PEB (59 000 mouvements par an) sont d'ores en déjà en dessous du nombre de rotations actuel.

D'ailleurs, l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, qui avait émis un avis défavorable, souhaitait qu'une mise en révision soit lancée dès que le nombre de 31 000 mouvements soit atteint.

De plus, ce PEB est en cours de révision d'après nos informations :

De : TRUBERT, Philippe <Philippe.TRUBERT@oise.fr>
À : marissel-qualite-environnement@mailo.com <marissel-qualite-environnement@mailo.com>
Sujet : PEB aéroport Beauvais
Date : 24/11/2023 12:14:46 Europe/Paris

Bonjour Madame Latrasse

A la demande de M. le Maire de Beauvais, je vous apporte les éléments de réponse suivants

Le Plan d'Exposition au Bruit date de 2012 (<https://www.oise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Le-bruit/Aeroport-de-Beauvais-Tille/Plan-d-exposition-au-bruit-de-l-aerodrome-de-Beauvais-Tille>).

Son processus de révision commencera à partir de 2024.

Cordialement

Philippe TRUBERT

Directeur

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

1 rue du Pont de Paris 60000 BEAUVAIS

philippe.trubert@oise.fr

Nous noterons aussi que le PEB n'a pas été révisé avant de finaliser le PLUI – HM (plan local d'urbanisme intercommunal).

Car en l'état les zones constructibles pourraient être dans une zone exposée très fortement au bruit : le passage maintenant régulier d'un avion de type avion de chasse Fouga Magistère augmente considérablement le bruit autour de l'aéroport.

En outre, le PEB indique qu'il n'y a pas d'établissement scolaire impacté par le bruit ... Il paraît donc indispensable de revoir cette affirmation car le collège Georges Sand situé à Beauvais se trouve être à proximité des lignes aériennes.

3. Station de mesure du bruit



LA MESURE DU BRUIT



Bellova, anciennement la SAGEB, dispose depuis 2021 d'un réseau de surveillance du bruit des avions.

Cinq stations fixes mesurent le bruit en continu à Beauvais (Cité des Fleurs et Plouy), Laviersines, Tillé et Troissereux. **Une station mobile** permet d'effectuer des campagnes temporaires à la demande des municipalités ou des habitants.

Cependant, nous avons remarqué que parmi les 5 stations de mesures du bruit, sur le site <https://fob.aerovision.cloud/appmap> seules 4 fonctionnaient en mars 2025.

Notre association a donc demandé une station mobile ; dans un premier temps notre demande est restée sans réponse.

De : marissel-qualite-environnement@mailo.com
À : serviceenvironnement@aeroportbeauvais.com
Objet : Station mobile de mesure du bruit
Date : 24/03/2025 19:44:24 Europe/Paris
Destinataires en copie : PIA Franck <f.pia@beauvais.fr>;
TRUBERT, Philippe <Philippe.TRUBERT@oise.fr>;
mail@aerovision.cloud

Madame, Monsieur,

Nous constatons que la station de mesure de bruit située à la cité des fleurs à Beauvais ne fonctionne plus ou en tout cas les résultats ne sont plus visibles sur le site Internet en accès libre <https://fob.aerovision.cloud/appmap>.

Nous demandons donc une campagne ponctuelle, comme celle mise en place au Mont-Saint-Adrien pour 3 semaines fin 2024, avec une station mobile, sur notre quartier, Marissel, en attendant le rétablissement de la 5ème station de mesure.

Ces résultats pourraient, d'ailleurs, être faits dans le cadre de la révision du plan d'exposition au bruit qui doit être actuellement en cours sur notre Agglomération selon les informations transmises par Mr Trubert fin 2023.

Dans l'attente de votre réponse,

Bien cordialement,

A. Latrasse, présidente de l'association Marissel Qualité Environnement

Nous avons donc renouvelé notre demande pendant cette consultation publique.

Destinataire : francois.cochez@aeroportbeauvais.com

Date : 03/07/2025 16h48

Objet : Re: Station de mesures de bruit

...

Monsieur,

Suite à l'accord du conseil d'administration de notre association, nous optons pour une installation dans la cour de l'école Marissel B, rue du Montier ou dans la cour d'école Fidèle Bordez, Marissel A, place de Marissel ou encore cour de l'école maternelle Gaston Sueur, rue Surmonter.

En effet, au mois d'août, les élèves ne sont pas présents (école et centre de loisirs fermés) donc il n' y aura pas de bruit qui pourraient fausser les données.

J'espère que les services de la ville de Beauvais donneront également leur accord.

Respectueusement,

A. Latrasse

De : COCHEZ François <francois.cochez@aeroportbeauvais.com>

A : marissel-qualite-environnement@mailo.com <marissel-qualite-environnement@mailo.com>

Objet : Station de mesures de bruit

Date : 16/05/2025 16:28:16 Europe/Paris

Destinataires en copie : TRUBERT, Philippe <Philippe.TRUBERT@oise.fr>

f.pia@beauvais.fr <f.pia@beauvais.fr>

Bonjour Madame,

Nous disposons effectivement d'une station de mesure de bruit dite "mobile" permettant de faire des campagnes de mesures ponctuelles.

Dans votre mail initial, vous parliez de l'absence de mesures sur Beauvais par la Station fixe de la "Cité des fleurs" et nous avons compris que la station de mesure mobile devait y être installée pour palier à cette panne.

Nous étions à cette époque en cours de traitement afin de résoudre cette panne (la station a fait l'objet d'une détérioration volontaire par acte de malveillance), et nous n'avions pas opter pour cette solution de remplacement.

La station de la cité des fleurs, comme vous l'avez surement constaté, fonctionne à nouveau.

Pour autant et indépendamment de cet événement, nous comprenons que vous souhaitez néanmoins une campagne sur le quartier de Marissel.

C'est tout à fait envisageable, sachant que la station sera en fonctionnement sur les périodes de juin et juillet sur deux autres sites, nous pourrions envisager, si cela vous convient, une campagne sur le mois d'août prochain.

Pour cela, vous devrez nous communiquer le lieu exact de l'emplacement visé afin que nous vérifions la faisabilité technique (notamment les dégagements et l'alimentation électrique).

En espérant avoir répondu à votre demande.

Très cordialement.

François COCHEZ
Responsable Environnement



« Un territoire qui décolle »

Tél. : + 33 344 11 19 65 - Fax : + 33 344 11 41 66
Port. 06 71 56 50 69

www.aeroportparisbeauvais.com



La réponse apportée le 3 juillet 2025 par Mr Cochez ne nous satisfait pas :



En effet, le nombre de vols en automne est inférieur au nombre de vols en été et au printemps.

Cependant, les résultats de mesures de bruit sur notre quartier avant la révision du plan d'exposition au bruit et avant l'enquête publique qui suivra cette phase de concertation seraient indispensables pour évaluer concrètement l'impact des nuisances sonores.

CONTACT

Nom acteur : Axelle Latrassé, présidente de l'association

Adresse : 256 rue de Clermont 60 000 Beauvais

Téléphone :

Mail : marissel-qualite-environnement@mailo.com



MEDEF OISE

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DU MEDEF OISE :

Le MEDEF Oise a pour objet principal la représentation, l'animation, la promotion, et la défense des entreprises du territoire.

Il représente les entreprises pour les questions interprofessionnelles d'ordre économique, social et sociétal auprès des pouvoirs publics et des organismes publics ou privés du territoire.

Il représente plus de 1020 Entreprises du département, employant 43152 salariés.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION :

Le projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé représente une opportunité majeure pour l'avenir économique du département de l'Oise et, plus largement, de la région Hauts-de-France. À l'heure où les territoires doivent renforcer leur attractivité, soutenir la croissance et répondre aux enjeux de transition écologique, ce projet constitue une réponse équilibrée et ambitieuse. Il permettra de se mettre à niveau en termes qualitatifs (accueil des passagers, diminution des temps d'attente, baisse de l'empreinte carbone...) et quantitatifs (parkings, boutiques, liaisons vers Paris et Parcs de loisirs...) pour l'accueil des passagers et d'anticiper une croissance responsable du trafic qui devrait amener l'aéroport à recevoir 8 à 9 millions de passagers par an à moyen terme.

Il continuera d'être un moteur puissant d'attractivité et de croissance pour le département et la Région, sans nier les nuisances occasionnées mais en mettant en œuvre toutes les solutions visant à les amoindrir.

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET :

1. Un levier de croissance économique durable

Avec 6,5 millions de passagers en 2024, Beauvais est aujourd'hui le 9e aéroport français en termes de trafic passagers. Sa modernisation permettra :

- **L'augmentation de la capacité d'accueil** des passagers, avec des installations à la pointe et respectueuses de l'environnement comme de la maîtrise des impacts pour les riverains
- **La diversification des destinations** proposées, stimulant ainsi le tourisme et les opportunités économiques
- **Le renforcement du tissu économique local** en stimulant la demande pour les services de transport, d'hôtellerie, de restauration et d'activités connexes

2. Un impact positif sur l'emploi local

- **Création d'emplois directs** dans les secteurs de l'aviation civile, de la maintenance, de la sécurité, des services aéroportuaires et de l'accueil
- **Création d'emplois indirects** dans le bâtiment (travaux), les services, la logistique et le commerce local
- **Formation et insertion professionnelle** : partenariats avec les lycées pro, CFA et organismes de formation pour favoriser l'insertion

3. Un atout pour l'attractivité du territoire

- **Meilleure connectivité nationale et européenne** pour les entreprises locales, attirant de nouveaux investissements
- **Développement du tourisme régional** : valorisation du patrimoine naturel, historique et culturel
- **Renforcement de l'image du territoire** : moderne, dynamique et bien connecté

4. Une modernisation durable

- **Optimisation énergétique des infrastructures** : bâtiments HPE, éclairage LED, gestion intelligente des flux
- **Réduction de l'empreinte carbone** par l'amélioration des accès en transport collectif et la mise en place d'initiatives de compensation
- **Encadrement strict des nuisances sonores**, avec des dispositifs de suivi et de dialogue renforcé avec les riverains

CONTACT

Nom acteur : MEDEF Oise, M. Philippe MORIN

Adresse : 2 rue Alfred KASTLER 60600 FITZ JAMES

Téléphone : 03.44.77.60.17

Mail : contact@medef-oise.fr



NOM DE L'ORGANISME OU DE L'INSTITUTION

MUR ET SOL – Groupe PRM

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR : 400 SIGNES MAXIMUM

Entreprise du Groupe PRM Spécialisée dans les travaux de finition des travaux de bâtiment neuf ou en rénovation

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION : 1000 SIGNES MAXIMUM

L'aéroport de Beauvais Tillé situé à proximité de Paris, représente une infrastructure stratégique pour le développement de la région Hauts de France.

L'extension et la modernisation de l'aéroport constitue un levier majeur pour stimuler l'économie locale, attirer des entreprises, développer le tourisme, et créer des emplois.

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET : 1800 SIGNES MAX PAR PAGE

1. Création d'emplois

Une augmentation du trafic, engendra inévitablement des créations d'emploi.

Des emplois liés à l'activité aérienne, mais également administratif et commercial.

Des emplois indirects : renforcement des transports (VTC, navettes, taxi,.....), croissance dans l'hôtellerie et restauration, besoin de sécurité, entretien, nettoyage,

2. Implantation d'entreprise

La facilité d'accès à notre région, qu'offre l'aéroport est un argument important pour des entreprises cherchant à s'implanter ou étendre leurs activités.

L'agrandissement et la modernisation :

- Facilitera les échanges nationaux ou internationaux et peut être des investissements étrangers
- Offrira des solutions logistiques optimisées
- Contribuera à un développement et une diversification du tissu économique

3. Le Tourisme

L'amélioration des infrastructures permettra :

- d'accueillir un plus grand nombre de passager
- d'ouvrir de nouvelles liaisons ou destinations
- de valoriser la qualité du service apporter aux voyageurs
- d'encourager et de mettre en valeur les atouts touristiques de l'Oise



NOM DE L'ORGANISME OU DE L'INSTITUTION

COLAS FRANCE-ETABLISSEMENT DE BEAUVAIS

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR :

COLAS est un acteur majeur de la construction, de l'entretien des infrastructures de transport et des aménagements urbains grâce à sa présence sur l'ensemble de la chaîne de valeur et son ancrage local à travers le monde. Né d'une innovation il y a près de cent ans, Colas entretient son esprit pionnier pour relier les hommes et favoriser le développement durable des territoires.

Notre Etablissement de Beauvais emploie actuellement plus d'une centaine de salariés qui participent à l'économie locale.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION :

L'extension de l'aéroport de Beauvais représente une opportunité majeure pour notre région.

COLAS FRANCE Etablissement de BEAUVAIS, compte sur ces travaux d'aménagement en cette période économiquement tendue et sera ravi de participer à la réussite de ce projet aux côtés de BELLOVA.

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET :

Ce projet entraînera la création de nombreux emplois, tant pendant la phase de construction que pour les opérations futures, contribuant ainsi à la réduction du chômage local.

Un aéroport modernisé est un atout essentiel pour attirer de nouvelles entreprises et investisseurs, renforçant ainsi le tissu économique local. De plus, les améliorations des infrastructures environnantes, telles que les routes et les transports en commun, bénéficieront à l'ensemble de la communauté.

Enfin, un aéroport plus grand et mieux desservi renforcera la compétitivité de notre région en facilitant les échanges commerciaux et en améliorant la connectivité avec d'autres régions et pays.

CONTACT

Nom acteur : COLAS France Etablissement de Beauvais

Adresse : 21, Rue Hippolyte Bayard – 60 000 BEAUVAIS

Mail : colas.beauvais@colas.com

Pour qu'elle soit prise en compte, cette contribution sous forme de cahier d'acteur doit être envoyée entre le 12 mai et le 13 juillet 2025 inclus via le formulaire en ligne sur la page dédiée.



NOM DE L'ORGANISME OU DE L'INSTITUTION

SYNDICAT ALTERNATIVE POLICE – CFDT

RÉSUMÉ DE LA PRÉSENTATION DE L'ACTEUR : 400 SIGNES MAXIMUM

Alternative Police CFDT représente les policiers du corps d'encadrement et d'application, les personnels administratifs, techniques et les réservistes de la Police Nationale.

Syndicat indépendant, il défend leurs conditions de travail, carrières et acquis sociaux, en restant fidèle à ses valeurs et à l'indépendance politique.

Dynamique et engagée, l'organisation vise des solutions concrètes pour relever les défis modernes de la Police nationale.

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION : 1000 SIGNES MAXIMUM

L'aéroport de Beauvais est devenu le 10ème aéroport de France avec 6,5 millions de passagers en 2024. Initialement prévu pour en accueillir 2 millions, l'infrastructure et les équipements montrent leurs limites d'exploitation au détriment du confort et surtout de la sécurité.

Implantée au cœur du réacteur, la PAF (Police aux frontières) joue un rôle fondamental dans le transport des voyageurs.

Comment imaginer le transport aérien sans sa présence ?

Et pourtant, notre syndicat **Alternative Police CFDT** découvre un projet porté par la société Bellova, certes ambitieux mais dont la place de la PAF y est presque inexistante.

Pour y remédier, notre entité syndicale, avec son expérience, sa présence sur le terrain et son réseau, développera dans les différents items sa vision pour que les agents de la PAF aient toutes les cartes pour réussir leur mission et ce, dans les meilleures conditions.

AVIS GÉNÉRAL SUR LE PROJET : 1800 SIGNES MAX PAR PAGE

DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS : UN ENJEU SÉCURITAIRE ET HUMAIN POUR LA PAF

Le projet d'extension et de modernisation de l'aéroport de Beauvais soulève des enjeux majeurs en matière de sécurité et de conditions de travail pour les agents de la Police aux Frontières (PAF). Alors que le trafic passagers est appelé à croître, les besoins en effectifs, en équipements et en infrastructures adaptées deviennent cruciaux.

Ce développement ne pourra être pleinement réussi sans un renforcement significatif des moyens alloués à la PAF : augmentation des effectifs, amélioration des locaux, dispositifs de sécurité modernisés, et reconnaissance des contraintes spécifiques liées à ce site aéroportuaire en forte activité. La sécurité des frontières et la qualité des contrôles ne peuvent reposer uniquement sur l'engagement des agents.

PRÉSENTATION DE LA POLICE AUX FRONTIÈRES

La Police aux Frontières (PAF) est une unité spécialisée de la police française chargée de contrôler et de sécuriser les frontières du pays et de l'espace Schengen. Son rôle principal est d'assurer la lutte contre l'immigration clandestine, la criminalité transfrontalière et le terrorisme. La PAF intervient aux points d'entrées tels que les aéroports, les ports et les frontières terrestres, en vérifiant l'identité des voyageurs et en appliquant la législation en vigueur. Elle joue un rôle essentiel dans la protection du territoire national tout en facilitant la circulation légitime des personnes. Son action contribue à garantir la sécurité et la souveraineté de la France.

NB : Par souci de confidentialité, certaines informations ne pourront être communiquées publiquement ; elles feront l'objet d'échanges directs avec le gestionnaire de l'aéroport.

1. Amélioration des contrôles dans l'enceinte de l'aéroport:

- Des postes de travail perfectibles :

ALTERNATIVE POLICE CFDT a constaté une amélioration des postes de travail au fil des années tendant vers une normalisation de chaque "aubette".

Mais le travail de réflexion ne doit pas s'arrêter là, l'ergonomie et l'agencement doivent encore être revus, le mobilier doit être adapté à la structure, renouvelé régulièrement.

Il est nécessaire de consulter les agents utilisateurs pour la conception de chaque aubette.

ALTERNATIVE POLICE CFDT insiste sur l'importance d'une isolation renforcée de chaque aubette afin que chaque agent puisse travailler à l'abri du bruit, de la poussière et avec des températures clémentes pour assurer un service public de qualité.

ALTERNATIVE POLICE CFDT demande la mise en place d'un bouton "secours" afin de prévenir le poste de police en cas de difficulté.

- Organisation des contrôles :

Le dossier maître d'ouvrage pose un diagnostic pour :

- Les contrôles passeports (départ) : « *malgré des aménagements récents pour faire face à l'augmentation du trafic, la capacité reste insuffisante pour gérer les flux de passagers hors Schengen aux heures de pointe. Les files d'attente peuvent dépasser 40 minutes (au lieu des 10 minutes recommandées) et générer des retards importants sur les vols au départ.* »

ALTERNATIVE POLICE CFDT tient à souligner que le retard au niveau du contrôle passeports départ est principalement dû à la configuration des lieux et à un espace d'accueil passagers trop restreint.

La première des solutions est de positionner systématiquement le contrôle passeport en aval des PIF : sécurité pour nos agents en poste, le flux passagers arrive ensuite au compte-gouttes. Les agents disposeront ainsi du temps nécessaire pour réaliser un contrôle de qualité et sans pression extérieure.

- Contrôle passeport (arrivée): « également « sous-dimensionné ». Elles ne permettent pas en outre de répondre à des exigences réglementaires de contrôle des passagers selon des consignes particulières. Dès que plusieurs vols se succèdent, il se crée un engorgement important, allongeant les délais d'attente. »

ALTERNATIVE POLICE CFDT réclame la mise en place de personnels aéroportuaires en amont des contrôles afin de guider les passagers. Trop souvent, un agent de police se détourne de sa mission pour pallier cette carence.

ALTERNATIVE POLICE CFDT demande le respect du Code Frontière Schengen, plus précisément de son article 10 : « Aménagement de couloirs séparés et signalisation » qui prévoit l'aménagement des couloirs séparés, notamment aux points de passage frontaliers aériens, afin de pouvoir procéder aux vérifications sur les personnes, conformément à l'article 8. Ces couloirs sont différenciés au moyen des panneaux portant les indications visées à l'annexe III.

Pour la signalisation, il faut aller encore plus loin et s'inspirer d'autres aéroports avec la mise en place de "stop and go", système de feu rouge et vert qui indique au passager le moment où il peut venir se présenter au contrôle Police.

2. Amélioration du périmètre Police :

- Le poste de police

Les locaux de la police aux frontières ont été récemment déplacés dans l'ancienne tour de contrôle. Une réfection a été réalisée pour les rendre praticables avec une activité de police, mais nous constatons qu'il est difficile de faire du neuf avec du vieux.

La bâtisse initiale est surannée et montre vite ses limites.

Le premier des problèmes est le manque de superficie allouée aux agents de la PAF. Nous constatons des pièces surchargées, d'autres non utilisables via leur conception.

ALTERNATIVE POLICE CFDT demande la réallocation de superficie supplémentaire.

Le second problème est lié intrinsèquement à la structure du bâtiment, au manque d'isolation. Nos collègues sont alors exposés de plein fouet aux fortes amplitudes thermiques, aux nuisances sonores voire olfactives.

ALTERNATIVE POLICE CFDT insiste pour obtenir rapidement une remise à plat et un vrai plan d'isolation, en mettant l'accent sur la climatisation des pièces de vie communes.

- Infrastructures extérieures :

Le projet prévoit un hall de jonction qui relierait les terminaux 1 et 2.

Si tel est le cas, le poste de police et ses infrastructures se retrouveraient ceinturés par ce nouveau bâtiment.

ALTERNATIVE POLICE CFDT alerte sur le devenir des voies d'accès au poste de police. Nos collègues doivent pouvoir accéder avec les véhicules de service aux pieds de leurs locaux.

ALTERNATIVE POLICE CFDT exige des parkings « police » en vis-à-vis de leurs locaux ; il serait impensable d'avoir des véhicules sérigraphiés remisés sur des parkings publics ou abandonnés sur la voie publique.

ALTERNATIVE POLICE CFDT demande une zone de stationnement sécurisée et à proximité pour ses agents. En raison de leur statut, nos agents méritent d'être privilégiés.



Le projet de la société BELLOVA va profondément transformer la façon dont les agents de la Police Aux Frontières travaillent sur le site de Beauvais/Tillé.

Sans des ajustements significatifs, nous ne pourrons pas passer d'un nombre de passagers de 6,5 millions actuellement à un objectif de 8, voire 9 millions.

Ce cahier d'acteur offre à notre organisation syndicale **ALTERNATIVE POLICE CFDT** la possibilité de faire entendre notre point de vue mais aussi de formuler des propositions concrètes et nécessaires.

ALTERNATIVE POLICE CFDT répondra présent à chaque étape de ce projet.

CONTACT

Nom acteur : ALTERNATIVE POLICE CFDT Interco

Adresse : 47-49 Avenue Simon BOLIVAR 75019 PARIS

Téléphone : 01 80 49 66 87

Mail : secretariat@alternativepn.fr

Nous mettons notre article paru sur notre site Facebook « les Villersiens les pieds dans l'eau » à la concertation sur l'extension de l'aéroport de Beauvais par la société Bellova

Notre association se bat depuis de nombreuses années pour lutter contre la détérioration de notre environnement. Cela doit passer par un meilleur contrôle des ruissellements des eaux pluviales mais également contre les implantations de zones importantes en surface et en désagréments tels que le stockage de tracteurs, la création d'un important site de logistique, l'implantation de deux antennes de 30 mètres de haut, l'aménagement concerté saint Mathurin ou la création d'un centre de stockage d'électricité par batteries.

Détériorations donc détériorations... qui empirent avec ce que l'on vient d'apprendre par la presse sur l'extension de l'aéroport de Paris-Beauvais. Actuellement, le constat est de 16 mouvements par heure qui devrait fortement s'accroître avec le nouveau projet !

Pour faire **avalier la pilule (amère) aux habitants** de l'Agglomération du Beauvaisis, la **société Bellova**, appartenant, semble t-il, à la société Bouygues, propose une « concertation » avec les habitants du 12 mai au 13 juillet 2025. Notre association s'est donc rendue à la première réunion du 13 mai 2025 dans la salle des fêtes de la commune de Tillé.

Pourquoi ?

Beaucoup d'Allonnais et plus particulièrement les gens de Villers ont constaté et contesté les survols de plus en plus fréquents d'avions notamment de l'entreprise Ryanair. Le bruit, l'air pollué par le carburant des avions ont des conséquences de plus en plus marquées sur notre commune. Enfin, il est courant que les trajectoires autorisées par la DGAC soient allègrement ignorées. Notre bureau a donc préparé un certain nombre de questions pour les poser en lien avec les autres associations de lutte contre l'extension de l'aéroport.

Tout était bien préparé par la société privée. Outre le Directeur de l'aéroport et ses nombreux adjoints, sont également venus, la Directrice de cabinet de la préfecture de l'Oise (sous-préfète), un responsable de la communauté d'agglomération, un représentant de la DGAC, CNDP Donc comme dit la chanson, ils sont venus ils sont tous là... sauf la Présidente de la CAB...sauf la Présidente du conseil départemental de l'Oise... sauf le Maire de Beauvais...

Dans la salle pleine à craquer, il y avait de nombreux élus et maires du Beauvaisis qui contestent le projet. **Mais ou était donc notre maire ?** Pas même un élu de notre commune dans la salle ! Et pourtant, nous nous étions félicités de l'action des conseillers et du maire de notre commune pour lutter contre la centrale de stockage d'électricité par batteries « Harmony » et sa volonté de mobiliser les habitants. Nous regrettons de ne pas les avoir vus pour soutenir les habitants. En conclusion, notre association a été seule pour intervenir au nom de beaucoup d'Allonnais. Y-aurait-il des sélections dans les combats à mener ?

La morale de ce constat : Quand il s'agit d'inaugurer le deuxième Salon de l'agriculture dans le Beauvaisis, ils sont tous là, y compris notre maire, mais pour participer à des réunions difficiles pour défendre les populations, ils sont absents !

Donc, beaucoup de participants et de nombreuses associations de défense venus pour avoir des réponses à leurs questions.

De manière synthétique cette réunion a été électrique et au final, comme l'ont souligné de nombreux intervenants et associations, est un **un leurre**.

Pourquoi ?

Sur la forme du déroulé de la réunion : L'ensemble des participants a contesté la manière dont a été conduite la réunion. L'animateur au lieu d'être neutre, choisissait les intervenants mais, plus encore, reformulait les questions et les reposait au directeur de l'aéroport ou à la sous préfète de manière amodiée. Rappelons que l'animateur ou sa société est rémunéré(e) par Bellova. Donc, la stratégie de communication commence par un pied de nez à la simple volonté énoncée par le directeur Bellova de mener en toute transparence la concertation !

Sur le fond : Bellova a distribué **un document** (Pour notre territoire-vers notre destination) qui retrace les avantages de l'extension de l'aéroport. Vous avez bien lu, il n'y a que des avantages :

- Avantages économiques : consolidation des emplois, effets induits et indirects sur l'économie locale. Le directeur a même énoncé la notion de « ruissellement économique » pour le Beauvaisis. Bigre ! La notion de « ruissellement » se cache même dans la vente de sandwiches !

-Avantages écologiques et environnementaux : l'aéroport sera agrandi avec des engagements environnementaux. Mais, le directeur ne parle pas des conditions difficiles où vit maintenant et plus tard la population du tillé. Les habitations sont à peine à 100 mètres et l'école primaire à 200 mètre à vol d'oiseau. Bruit et pollution ne sont pas pris en compte sauf à dédommager quelques habitants du Tillé pour le renouvellement de leurs vitrages. Et les autres ?

-Avantage commercial en améliorant l'accueil des passagers mais le directeur adjoint oublie les nombreuses navettes (noria) de bus que se rendent sur Paris. Nous rappelons qu'il était prévu initialement un aéroport avec un arrêt du TGV dans la Somme en dehors de toute agglomération. A vouloir faire supporter les coûts adjacents sur d'autres comme les autorités locales ou régionales, il y a toujours un avantage commercial dans ces conditions !

- Ouverture du territoire et inclusion sociale : Si ! Si ! Vous lisez « inclusion sociale » dans ce document, sous prétexte que cette modernisation devrait favoriser « les voyages pour les populations modestes ». Pour ceux qui se sont investis dans l'action sociale, ils apprécieront l'image que se fait la société Bellova des gens modestes !

Nous prenons bonne note de cette volonté du promoteur de favoriser les «gens modestes » pour prendre l'avion mais en revanche notre association constate qu'ils ne pourront plus se rendre à PARIS dans les zones ZFE si leurs véhicules sont anciens ! Trouvez la logique ?

Les participants, après avoir « subi » la longue description faite par le directeur et ses adjoints sur « l'aéroport idéal », ont posé les questions qui auraient dû faire revenir Bellova « sur terre », mais en vain. Voici quelques éléments de l'échange :

- Sur la détérioration de la qualité de l'air et les émissions de gaz toxiques et carbonés : Elle s'accroîtra fortement et impactera la santé des familles de la zone concernée et peut être des enfants. Nous rappelons que l'aéroport est situé en promontoire de la ville de Beauvais. La vallée du Beauvaisis est donc propice à l'accumulation des gaz. Aucune étude de **l'Agence régionale de la santé des hauts de France (ARS)** et du Ministère de l'environnement n'existe actuellement pour notre aéroport et son environnement beauvaisien.

- Sur le bruit : Le décollage et l'atterrissage intense d'avions de moyenne portée et dans le futur proche des gros porteurs auront des conséquences pour les 100000 habitants de l'agglomération du Beauvaisis. Aucune étude environnementale et de santé publique n'existe actuellement.

- Sur les nombreux détournements de trajectoires des avions qui n'hésitent plus à voler au dessus des maisons. (Exemple à Villers sur thère ou Allonne). Une association a demandé combien d'infractions et amendes ont été adressées aux avionneurs ? Réponse aucune « amende ». Or, les participants ont bien constaté le dévoiement important des trajectoires. Avec l'augmentation importante du trafic, l'autorité publique n'a pas remis en cause l'argumentation de l'accroissement des détournements de trajectoires.

- Sur l'impact de la flore et de la faune : Elle se limitera à l'espace de l'aéroport. Aucune étude sérieuse n'existe actuellement sur l'ensemble du Beauvaisis.

- sur l'augmentation de la « noria de bus » et ses conséquences sur l'augmentation du trafic et les émissions de gaz (effets de serre) : Aucune évaluation aujourd'hui mais également pour l'avenir.]

- Sur l'augmentation des véhicules et leur stationnement : Les participants ont montré les effets désastreux des voitures qui stationnent dans Beauvais et les autres villages alentours. Aucune étude n'a été évoquée.

- L'augmentation du nombre de place de parking s'effectuera t-elle sur des terrains actuellement dédiés à l'agriculture ? Si oui, y aura t-il compensation ? Pas de réponse claire des responsables du projet ni des autorités.

- Enfin, nous avons appris que la nouvelle route qui permettra l'accès a l'aéroport sera financée par la Communauté d'agglomération, le Conseil départemental, la région. Mais pourquoi nos impôts devraient-ils être sollicités pour le développement d'une entreprise privée ?

Toutes ces questions et bien d'autres n'ont pas reçu de réponses satisfaisantes et devraient permettre de stopper le projet insensé, si près des communes ! Comment peut -on mettre

en place des réunions de travail (prévu entre le 12 mai et Le 23 juillet) avec les habitants du Beauvaisis et ses associations, alors qu'aucune étude publique n'existe actuellement qui permettrait un échange constructif ? La seule réponse vient de Bellova. Des études seront menées : Lesquelles ? Par qui ? Quand ? Comment être certain de leur neutralité ?

Notre association a posé des questions de santé publique à la sous préfète sur la nécessité de mobiliser notamment l'ARS des hauts de France pour des études d'impacts sur la santé publique de l'ensemble de la population du Beauvaisis. Cette question semble être d'importance puisque la télévision France3 a diffusé la séquence sur cette question. La sous préfète a répondu (enfin) qu'elle prenait attache avec l'ARS pour cette demande.

Mais **rebondissement** de dernière minute..., la sous préfète doit partir sous peu !

« Les promesses n'engagent que ceux qui les écoutent ! ».

Vieux proverbe, mais nous sommes persuadés que les associations et les habitants du Beauvaisis ne lâcheront pas prise.

Association Les villersiens les pieds dans l'eau
Site Facebook : les villersiens les pieds dans l'eau
Email : Lesvillersiensdanslo@gmx.fr



AEROPORT DE BEAUVAIS-TILLE

ETUDES ENVIRONNEMENTALES ET REGLEMENTAIRES

Études Qualité de l'Air et Santé

Impact acoustique du trafic aérien

11 juillet 2025



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s) Egis Environnement
Version V1

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Rédigé par	Visé par	Modifications
V1	11/07/2025	Anne-Sophie SAFFRE Rafaël DA SILVA	Laure CAMELIN	-

DESTINATAIRES

Entités	Nom	Fonction
SMABT	Philippe TRUBERT	Directeur
SMABT	Céline RAIMBAULT	
SMABT	Corinne LAMARCHE	Responsable administrative et financière

SOMMAIRE

1	PREAMBULE	4
2	ERS (EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES) POUR LE VOLET AIR & SANTE	5
2.1	CADRAGE	5
2.1.1	<i>Textes et guides de référence</i>	5
2.1.2	<i>Périmètre de l'étude</i>	5
2.2	CONTENU DETAILLE DE L'ETUDE D'IMPACT DU PROJET SUR LA QUALITE DE L'AIR ET SUR LA SANTE	7
2.3	CONTENU DETAILLE DE LA MISSION	9
2.3.1	<i>Analyse de l'état initial de la qualité de l'air</i>	9
2.3.2	<i>Calcul des émissions polluantes</i>	14
2.3.3	<i>Modélisation de la dispersion atmosphérique</i>	17
2.3.4	<i>Impact du projet sur la santé : Indice Pollution Population (IPP)</i>	18
2.3.5	<i>Evaluation des risques sanitaires</i>	19
2.4	DEVELOPPEMENT DE LA SEQUENCE ERC	20
2.5	DONNEES A FOURNIR	21
2.5.1	<i>Données relatives à l'activité aéroportuaire</i>	21
2.5.2	<i>Autres données</i>	21
2.6	RENDUS ET REUNION	21
2.6.1	<i>Modalité de rendu</i>	21
2.6.2	<i>Réunions</i>	21
2.7	PLANNING	22
2.8	PROPOSITION FINANCIERE	23
3	IMPACT ACOUSTIQUE DU TRAFIC AERIEN	24
3.1	NOTRE PROPOSITION METHODOLOGIQUE	24
3.2	MONTANT DES PRESTATIONS	24
4	PROPOSITION FINANCIERE	25
4.1	MONTANT TOTAL DES PRESTATIONS	25
4.2	VALIDITE DE LA PROPOSITION	25
4.3	PROPRIETE DE L'OFFRE	25
4.4	MODALITES DE REGLEMENT	25

1 PREAMBULE

Le présent document constitue une proposition technique et financière pour des missions complémentaires réalisées dans le cadre des études environnementales pour la demande d'autorisation environnementale de la modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Elle fait suite à des demandes de compléments demandés par l'IGEDD (Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable) dans le cadre de la demande de cadrage préalable de l'étude d'impact, à savoir :

- la réalisation d'une ERS (évaluation des risques sanitaires) pour le volet air & santé ;
- l'évaluation de l'impact sonore lié à l'évolution du trafic aérien.

2 ERS (EVALUATION DES RISQUES SANITAIRES) POUR LE VOLET AIR & SANTE

2.1 Cadrage

2.1.1 Textes et guides de référence

L'étude s'appuiera sur les textes de référence et guides suivants (liste non exhaustive) :

- **Note technique du 22 février 2019** relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières et son guide méthodologique ;
- Guide ministériel méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du 22 février 2019 rédigé par le CEREMA ;
- la Circulaire **DGPR et DGS du 9 août 2013** relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation et aux prescriptions des guides de l'InVS¹ et de l'INERIS² ;
- la Note d'information N° DGS/EA1/DGPR/2014/307 du 31 octobre 2014 relative aux modalités de sélection des substances chimiques et de choix des valeurs toxicologiques de référence pour mener les évaluations des risques sanitaires dans le cadre des études d'impact et de la gestion des sites et sols pollués ;
- Le Guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur impact sur la qualité de l'air locale, ACNUSA, Juillet 2016 ;
- Le rapport sur la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires – ACNUSA – Juin 2020 ;
- Les prescriptions du 6 octobre 2020 portant sur la gestion de la qualité de l'air par les exploitants aéroportuaires sur et autour des aéroports
- Le Guide méthodologique relatif à la réalisation des études d'impact de la circulation aérienne rédigée par DGA DSNA – mai 2018 ;
- Le Guide de calcul des émissions dues aux aéronefs », STAC – 2015 ;
- Le rapport Qualité de l'air aux abords des aéroports et Santé - Etat des connaissances, rédigé par l'ORS (Observatoire Régional de Santé) Pays de Loire missionné par la DGA, octobre 2024.

2.1.2 Périmètre de l'étude

Dans le cadre de cette étude, **cinq scénarios seront étudiés** afin de qualifier et de quantifier l'évolution des impacts sur la qualité de l'air et sur la santé :

- la situation actuelle de l'environnement en 2025 ;
- un scénario de référence, i.e. en l'absence du projet, à la mise en service ;
- un scénario avec projet à la mise en service ;
- un scénario de référence, i.e. en l'absence du projet, à la mise en service+ 20 ans ;
- un scénario avec projet à la mise en service + 20 ans ;

¹ Guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact, 2000

² Guide méthodologique : Évaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires, septembre 2021

Les sources d'émission prises en compte dans le cadre cette étude Air et Santé correspondront aux principales activités émettrices de rejets à l'atmosphère en lien avec les activités aéroportuaires et le trafic aérien, à savoir :

- Le trafic routier lié à la déserte de l'aéroport de Beauvais.
- Le trafic aérien sur la base du cycle atterrissage – décollage des aéronefs ;
- La plateforme aéroportuaire incluant :
 - Les moteurs Avions Auxiliaires (APU)
 - Les équipements au sol
 - Le stockage et transferts de carburants vers les aéronefs.

Les polluants pris en compte dans cette étude correspondent aux traceurs de chacune des activités (aéronefs, plate-forme aéroportuaire, trafic). Ils sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Activités	Traceurs retenus
aéronefs, plate-forme aéroportuaire	Conformément au guide AOCL « Airport Air Quality » : <ul style="list-style-type: none"> ■ Oxydes d'azote (NOx) ■ Monoxyde de carbone (CO) ■ Hydrocarbures ■ HAPs (équivalent B(a)P). ■ Composés organiques volatils (COV) dont benzène ■ Dioxyde de soufre (SO₂) ■ Particules en suspension (PM) + Particules ultra-fines (PUF) ³ à la demande de l'AE
Trafic routier	Conformément au guide CEREMA pour les études de niveau II : <ul style="list-style-type: none"> ■ Dioxyde d'azote (NO₂) ■ Benzène (traceur des COVNM) ■ PM₁₀ et PM_{2.5} ■ 1,3-butadiène ■ Monoxyde de carbone (CO) ■ Composés organiques volatils (COV), ■ Dioxyde de soufre ■ Benzo(a)pyrène (traceur des HAP) ■ Arsenic ■ Nickel

Par ailleurs, les émissions des gaz à effet de serre issues seront également estimées pour le trafic routier.

NB : les émissions calculées dans le cadre de cette étude seront utilisées pour le bilan des émissions des GES réalisés par ailleurs.

³ Les particules ultrafines (de diamètre inférieur à 0,1 micron) : peu de recherches ont étudié les effets sanitaires de ces polluants. Une attention particulière sera portée aux PUF dans la limite des connaissances actuelles sur le sujet.

2.2 Contenu détaillé de l'étude d'impact du projet sur la qualité de l'air et sur la santé

Notre mission comprendra, en réponse aux attentes de l'Autorité Environnementale et aux enjeux du projet :

- Une analyse de l'état initial de la qualité de l'air :
 - Identification des enjeux et zones sensibles dans l'environnement du projet (environnement du site, populations, populations sensibles, ...)
 - Une analyse de l'état initial de la qualité de l'air via :
 - Les données de suivi de la qualité de l'air existantes (réseau de surveillance de la qualité de l'air (AIRPARIF), mesures ECOMESURES autour de l'aéroport)
 - Des campagnes de mesures de la qualité de l'air :
 - 10 points de mesures NO₂ (2 x 4 semaines de mesures par tubes passifs) ;
 - 3 points de mesures BTEX (1 x 4 semaines par tubes passifs) ;
 - 5 points de mesures PM (4 semaines par micro-capteurs) ;
- Une estimation des émissions polluantes induites par les activités précédemment listés (cf. paragraphe 2.1.2) ;
- Une **évaluation de la dispersion** des concentrations en polluants en tout point de la bande d'étude (modélisation gaussienne de dispersion des polluants avec le modèle ADMS Airport) pour les substances précédemment listés (cf. paragraphe 2.1.2) afin de disposer des données nécessaires à l'évaluation quantitative des risques sanitaires en réponse à la demande de l'AE ; Les résultats permettront également d'objectiver les inquiétudes des riverains vis-à-vis des nuisances olfactives (liées notamment aux odeurs de kérozène) ;
- **Une évaluation de l'exposition des populations** résidant dans la bande d'étude à l'aide de l'Indice Pollution Population (IPP) ;
- **Une évaluation quantitative des risques sanitaires (par inhalation et par ingestion) ;**
- Des propositions, le cas échéant, de mesures compensatoires et réductrices, adaptées aux enjeux en présence (approche qualitative uniquement).

Le tableau ci-contre récapitule les prestations prévues dans l'offre de base et les prestations additionnelles pour répondre aux attentes de l'AE.

TABLEAU 1 – RECAPITULATIF DES PRESTATIONS PREVUES OU A PREVOIR

Thématique		Prévu dans la mission de base ou objet de la présente proposition de prestations complémentaires
Analyse de l'état initial de la qualité de l'air	Identification des enjeux et zones sensibles dans l'environnement du projet (environnement du site, populations, populations sensibles, ...)	Prévu
	La prise en compte des données de suivi de la qualité de l'air existantes (réseau de surveillance de la qualité de l'air (AIRPARIF), mesures ECOMESURES autour de l'aéroport)	Prévu
	10 points de mesures NO2 (2 x 4 semaines de mesures par tubes passifs)	Non prévu mais réalisé sans demande de rémunération complémentaire
	3 points de mesures BTEX (1 x 4 semaines par tubes passifs)	Non prévu mais réalisé sans demande de rémunération complémentaire
	5 points de mesures PM (8 semaines par micro-capteurs)	Inclus dans la présente proposition complémentaire
Estimation des émissions polluantes induites : ■ par le trafic aérien et la plate-forme aéroportuaire (recommandées par le Guide de calcul des émissions dues aux aéronefs », STAC – 2015 : (ACNUSA (2016, 2020), European Environment Agency (EMEP/EAA 2016) et OACI (ICAO 2023), OMINEA/CITEPA qui sont recommandées par le « Guide de calcul des émissions dues aux aéronefs », STAC – 2015. ■ par le trafic routier (COPERT V)		Prévu
Evaluation de la dispersion des concentrations (modélisation gaussienne de dispersion des polluants avec le modèle ADMS Airport) pour tous les polluants	NO2	Prévu
	Autres substances	Inclus dans la présente proposition complémentaire
Evaluation de l'exposition des populations résidant dans la bande d'étude à l'aide de l'Indice Pollution Population (IPP) ;		Prévu
Evaluation quantitative des risques sanitaires		Inclus dans la présente proposition complémentaire
Propositions, le cas échéant, de mesures compensatoires et réductrices, adaptées aux enjeux en présence (approche qualitative)		Prévu

2.3 Contenu détaillé de la mission

2.3.1 Analyse de l'état initial de la qualité de l'air

2.3.1.1 Identification des enjeux

La caractérisation de l'état de référence a pour objectif de fournir une description détaillée de la qualité de l'air et de ses effets dans le domaine d'étude en l'absence de tout projet d'aménagement.

Cette étape sert également à identifier **les enjeux et zones sensibles** dans l'environnement du projet.

La caractérisation de l'état de référence se composera ainsi de :

- Une **description de l'environnement du site** : topographie, occupation des sols et climatologie (régimes des vents dominants) ;
- Un **inventaire et une analyse des sensibilités des populations** dans le périmètre d'intérêt : densité de population, zones sensibles et bâtiments à caractère sanitaire et social ou recevant du public sensible (hôpitaux, crèches, écoles, résidences de personnes âgées, établissements liés aux enfants handicapés) ;

L'estimation de la population sera réalisée sur la base des données INSEE les plus récentes, à l'échelle spatiale la plus fine (données IRIS de l'INSEE). Celles-ci sont par ailleurs retravaillées avec les données d'occupation des sols afin de tenir compte des zones d'hétérogénéité de l'urbanisation.

Les données relatives aux populations sensibles seront quant à elle recueillies auprès de différents organismes, tels que (liste non exhaustive) :

- Éducation nationale et/ou Inspections Académiques pour les écoles ;
- Fichier FINESS pour les établissements à caractère sociaux et médicaux ;
- Les Conseils Départementaux et PMI pour les crèches et haltes-garderies ;
- etc.
- Un **inventaire des sources de pollution** sur la base des recensements des principaux émetteurs industriels, des éventuels inventaires de l'association de surveillance de qualité de l'air (Atmo Hauts de France) ;
- Un **bilan de la qualité de l'air** dans le domaine d'étude sur la base des documents de planification existants (SRCAE, PPA notamment) et des études et mesures du réseau de surveillance de qualité de l'air (mesures en continu et campagnes de mesures spécifiques à proximité) ;
- Un **recensement des sources de données sanitaires locales, si elles existent (registres des cancers, réseaux sentinelles, études épidémiologiques, etc.)** ;

2.3.1.2 Campagne de mesure *in situ* NO₂ et BTEX

Nous mettrons en œuvre **deux (2) campagnes de mesures *in situ* de 4 semaines (1 campagne hiver⁴ et 1 campagne été⁵)** afin de caractériser finement la qualité de l'air dans le domaine d'étude en complément des éventuelles mesures du réseau local de qualité de l'air.

Les campagnes de mesures cibleront le principal polluant faisant l'objet d'un intérêt et d'une surveillance renforcée en France, caractéristique des émissions automobiles, le **dioxyde d'azote**.

⁴ Réalisée en février/mars 2025

⁵ En cours (juin 2025)

En complément, compte-tenu des odeurs⁶ ressenties par les riverains autour de l'aéroport, des mesures de BTEX (benzène, toluène, éthylbenzène et xylènes), COVs caractéristiques autour des aéroports seront réalisées pendant la campagne Eté 2025.

2.3.1.2.1 Mise en œuvre

2.3.1.2.1.1 Moyens de mesure

Les prélèvements pour la mesure du NO₂ et des BTEX seront réalisés à l'aide de **tubes à diffusion passive**. » (NF EN 13528 et NF EN 16339). Ce type de prélèvement a pour avantage de ne pas nécessiter d'apport d'électricité. Après échantillonnage, les tubes seront analysés en laboratoire (cf. tableau ci-dessous).

Les échantillonneurs passifs seront placés dans des abris de protection à une hauteur du sol comprise entre 2 et 3 m, et à distance de tout obstacle de nature à modifier la circulation de l'air. Les abris porteront une étiquette mentionnant leur objet et le nom et les coordonnées d'EGIS afin d'éviter tout acte de malveillance et éviter ainsi les pertes éventuelles de tubes.

La pose et la dépose des tubes sur les sites de mesures sera assurée par Egis. Elles seront réalisées si possible au cours de la même journée afin d'assurer une cohérence dans les mesures sur l'ensemble du domaine d'étude (homogénéité des mesures et des conditions météorologiques).

Les boîtes de protection contenant les capteurs passifs pour la mesure de dioxyde d'azote, seront positionnés sur des supports existants (lampadaires, poteaux à usage multiple (éclairage et télécom ou porte-caténaire), grillage, ...). Ces boîtes sont installées sur ces différentes supports sans les altérer



Les analyses seront réalisées par notre laboratoire partenaire Passam sous accréditation.

FIGURE 1 – SCHEMA DE PRINCIPE TUBES PASSIFS

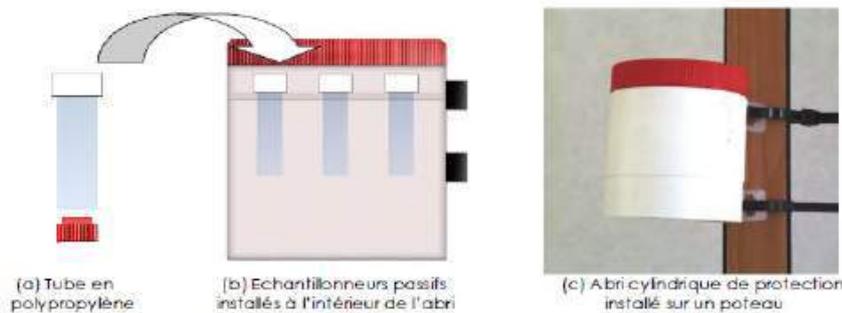


TABLEAU 2 – METHODES DE PRELEVEMENT ET D'ANALYSE

POLLUANTS	METHODES DE PRELEVEMENT	METHODES D'ANALYSE	LIMITE DE QUANTIFICATION EN µg/m ³
NO₂	Prélèvement par diffusion sur tube imprégné de triéthanolamine	Analyse par spectrométrie selon la méthode de Griess-Saltzman	< 0,1
BTEX	Prélèvement par diffusion sur tube charbon actif	Analyse par chromatographie en phase gazeuse	< 0,2

2.3.1.2.1.2 Procédure Qualité

Afin de garantir la fiabilité des mesures et juger de leur représentativité, nous prévoyons le protocole suivant :

- Réalisation d'un **blanc de terrain** (NO₂) : procédure de vérification de la non-contamination extérieure des échantillonneurs ;
- Réalisation d'une **mesure en doublon** (NO₂) sur un site : vérification de la répétabilité des mesures.

2.3.1.2.2 Plan d'échantillonnage

10 sites de mesures sont prévus pour le NO₂ et 3 sites pour les BTEX⁷. Ils sont positionnés de façon à caractériser les différents types d'environnement :

- À proximité des axes routiers ;
- Au droit des habitations et des bâtiments à caractère sanitaire et social (établissements scolaires et petite enfance, établissements de santé et de soin, ...) susceptibles d'être impactés par le projet ;
- En situation de fond.

Ils sont installés afin de :

- Préciser une valeur de fond exempte de toute pollution liée à l'aéroport et au trafic routier (point 9);
- Renseigner l'influence du trafic routier sur les principales voies d'accès à l'aéroport (points 6, 7, 8 et 10) ;
- Renseigner les niveaux de pollution au droit des établissements vulnérables et des riverains (points 1, 2, 3,4, 5).

Le plan d'échantillonnage de la Figure 2 et le Tableau 3 synthétisent les sites proposés.

⁷Les NO₂ et BTEX seront échantillonnés simultanément pendant la campagne Eté 2025. Les BTEX seront mesurés au niveau des sites 3 et 5 en commune avec le NO₂ et au niveau du site 11 (hameau de Rieux) (BTEX seulement).

FIGURE 2 – PLAN D'ÉCHANTILLONNAGE



Source : Egis

TABLEAU 3 – CARACTERISTIQUES DES POINTS DE MESURES

Site	Polluant	Typologie	Influence	Intérêt	Commune	Adresse
Site 01	NO2	Périurbaine	Fond	Ecole Dumont de Montroy	Tillé	10 Rue Moulin, 60000 Tillé
Site 02	NO2	Périurbaine	Trafic	proximité rue de l'aviation	Tillé	Rue des sorbiers, 60000 Tillé
Site 03	NO2 / BTEX Juin 2025	Périurbaine	Fond	Riverains proximité route d'accès parking	Tillé	50 Rue du Moulin, 60000 Tillé
Site 04	NO2	Périurbaine	Fond	Point de fond sous les vents de l'aéroport	Bonlier	1 r Ville, 60510 Bonlier
Site 05	NO2 / BTEX Juin 2025	Périurbaine	Fond	Riverains	Tillé	Croisement rue des châtaigniers/rue de Tilloy
Site 06	NO2	Périurbaine	Trafic	Influence trafic routier et trafic aéroportuaire	Tillé	Le long de la RD1001
Site 07	NO2	Périurbaine	Trafic	Le long de la RD901 Sud	Beauvais	Parking Avenue Paul-Henri Spaak
Site 08	NO2	Périurbaine	Trafic	Le long de la RD901 Nord	Beauvais	Le long de la RD901
Site 09	NO2	Rural	Fond	Point de fond	Beauvais	Rue du Thoret
Site 10	NO2	Périurbaine	Trafic	RD 1001	Tillé	Le long de la RD1001
Site 11	BTEX Juin 2025	Périurbaine	Fond	Hameau de Rieux	Tillé	Rue de la Liovette, 60000 Tillé

2.3.1.2.3 Analyse des résultats et cartographies

Les **résultats** des mesures seront **comparés aux normes** de qualité de l'air en vigueur, ainsi qu'aux **mesures du réseau de surveillance local**.

Les données météorologiques, acquises par Egis sur les périodes de mesures (vent, température et précipitations), sont prises en considération pour l'analyse des résultats et de leur représentativité temporelle sur une année.

Les résultats des mesures seront présentés sous forme **de tableaux et graphiques, et cartographiés sous SIG**.

Par ailleurs, les résultats de ces campagnes de mesures nous permettent :

- D'évaluer les teneurs de la pollution de fond en l'absence du projet et vérifier si le projet s'insère dans un milieu déjà dégradé par la pollution de l'air ou non ;
- De vérifier la pertinence des hypothèses de la modélisation (cf. chapitres suivants) en lien avec les calculs d'émission de l'état actuel.

2.3.1.3 Campagne de mesure *in situ* PM

En complément des campagnes de mesures prévues, en réponse à la demande de l'AE, nous proposons de mettre en place 5 micro-capteurs NEMO de la société ETHERA autour du site pour une durée de 1 mois (2^{ème} mois en option).

Les stations de mesures NEMO, compactes et discrètes, permettront de mesurer en continu les PM10 et les PM2.5 et PM1. Fonctionnant sur panneau solaire, elles sont déployables sans contrainte dans l'environnement.

FIGURE 3 – NEMO EXTERIEUR CLASSIQUE

Source : Ethera



Les données horodatées suivent un traitement de contrôle qualité automatisé. Des corrélations entre conditions météorologiques, trafic aérien et concentrations seront analysées. Un rapport spécifique sera rendu à la suite de cette prestation.

2.3.2 Calcul des émissions polluantes

Les sources d'émission prises en compte dans le cadre cette étude Air et Santé correspondront aux principales activités émettrices de rejets à l'atmosphère en lien avec les activités aéroportuaires et le trafic aérien, à savoir :

- Le trafic routier lié à la déserte de l'aéroport de Beauvais.
- Le trafic aérien sur la base du cycle atterrissage – décollage des aéronefs ;
- La plateforme aéroportuaire incluant :
 - Les moteurs Avions Auxiliaires (APU)
 - Les équipements au sol
 - Le stockage et transferts de carburants vers les aéronefs.

Les calculs d'émissions seront réalisés pour les cinq scénarios :

- la situation actuelle de l'environnement en 2025 ;
- un scénario de référence, i.e. en l'absence du projet, à la mise en service ;
- un scénario avec projet à la mise en service ;
- un scénario de référence, i.e. en l'absence du projet, à la mise en service+ 20 ans ;
- un scénario avec projet à la mise en service + 20 ans ;

Les polluants pris en compte dans cette étude correspondent aux traceurs de chacune des activités (aéronefs, plate-forme aéroportuaire, trafic). Ils sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Activités	Traceurs retenus
aéronefs, plate-forme aéroportuaire	Conformément au guide AOI « Airport Air Quality » : <ul style="list-style-type: none"> ■ Oxydes d'azote (NOx) ■ Monoxyde de carbone (CO) ■ Hydrocarbures ■ HAPs (équivalent B(a)P). ■ Composés organiques volatils (COV) dont benzène ■ Dioxyde de soufre (SO2) ■ Particules en suspension (PM) + Particules ultra-fines (PUF) ⁸ à la demande de l'AE
Trafic routier	Conformément au guide CEREMA pour les études de niveau II : <ul style="list-style-type: none"> ■ Dioxyde d'azote (NO2) ■ Benzène (traceur des COVNM) ■ PM10 et PM2.5 ■ 1,3-butadiène ■ Monoxyde de carbone (CO) ■ Composés organiques volatils (COV), ■ Dioxyde de soufre ■ Benzo(a)pyrène (traceur des HAP) ■ Arsenic ■ Nickel

Par ailleurs, les émissions des gaz à effet de serre issues seront également estimées pour le trafic routier.

NB : les émissions calculées dans le cadre de cette étude pourront être utilisées pour l'évaluation des émissions de GES réalisée par ailleurs.

⁸ Les particules ultrafines (de diamètre inférieur à 0,1 micron) : peu de recherches ont étudié les effets sanitaires de ces polluants. Une attention particulière sera portée aux PUF dans la limite des connaissances actuelles sur le sujet.

2.3.2.1 Emissions sur la zone aéroportuaire

Les émissions sur la zone aéroportuaire (hors trafic routier) seront prises en compte. Chaque source d'émission identifiée sur la zone fera l'objet d'une analyse bibliographique approfondie. De manière indicative, on distingue les groupes suivants :



- Émissions issues des aéronefs (y compris les émissions des APU)
- Émissions issues d'autres sources mobiles (par exemple GSE, GPU)
- Émissions issues des sources stationnaires ou fixes (centrales thermiques, stockage de carburant, etc.)

Sur la zone d'étude, les facteurs d'émissions des moteurs d'aéronefs seront issus de plusieurs bases de données dont notamment les base de données OACI, EMEP et OMINEA/CITEPA qui sont recommandées par le « Guide de calcul des émissions dues aux aéronefs », STAC – 2015.

Les émissions seront définies pour le cycle Landing-Take-off (LTO) dans sa globalité.

Notons que les émissions issues de l'utilisation des APU (groupes auxiliaires) seront quantifiés si la plateforme dispose des informations relatives aux temps réels d'utilisation de l'APU (provenant d'enquêtes par exemple). À défaut, les temps d'utilisation d'APU seront ceux recommandés par l'OACI et le CITEPA.

De plus, l'intégration réussie de ces sources dans le modèle de dispersion dépend fortement des informations ainsi que de la qualité des données à disposition.

2.3.2.2 Emissions liées au trafic routier

Les émissions routières seront évaluées **selon la méthodologie COPERT V** (COmputer Programme to Calculate Emissions from Road Transport), développée pour l'Agence Européenne de l'Environnement.

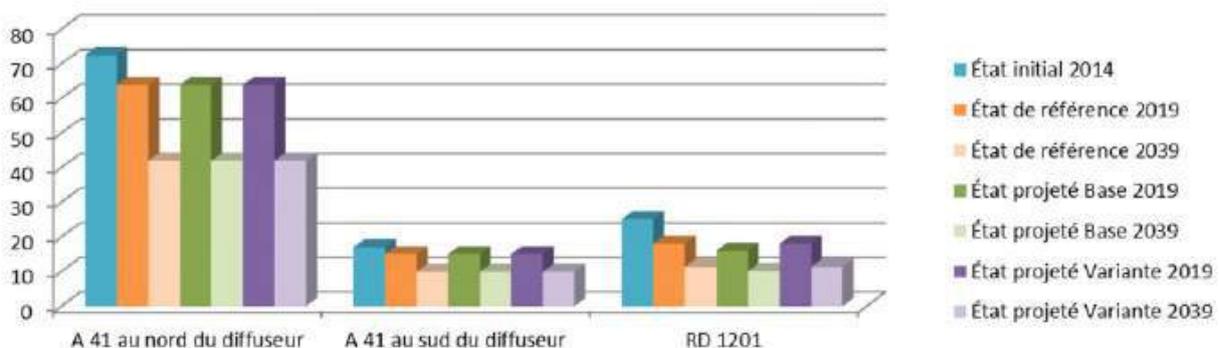


Cette méthodologie permet de quantifier les polluants émis pour un parc de véhicules à un horizon choisi (jusqu'en 2050) en fonction du type et de l'âge des véhicules (y compris transport en commun), du kilométrage parcouru et de la vitesse moyenne. Les consommations énergétiques seront également présentées.

La composition du parc roulant est issue des dernières projections de parc de l'IFSTTAR (parc automobile français simulé par l'IFFSTAR mis à jour en 2022). La composition du parc y est simulée pour la période 1970-2050.

Cette méthodologie constitue, à ce jour, la référence en termes d'évaluation des émissions routières ; son utilisation fait aujourd'hui l'objet d'un consensus au niveau européen.

EXEMPLE D'ILLUSTRATION – EVOLUTION PAR VOIE DES EMISSIONS ROUTIERES DE DIOXYDE D'AZOTE (EN KG/J)



2.3.3 Modélisation de la dispersion atmosphérique

2.3.3.1 Choix du modèle de dispersion

L'estimation des concentrations des polluants dans l'air ambiant sera réalisée avec le **modèle de dispersion atmosphérique ADMS Airport**, développé par le CERC, le *Cambridge Environmental Research Consultants Ltd*

ADMS-Airport est un modèle de dispersion pour les aéroports. Il comprend des outils de calcul des émissions, des outils SIG et un modèle de dispersion dans l'atmosphère des polluants émis par les avions, le trafic routier, les sources industrielles et domestiques pour les aéroports situés dans des environnements ruraux ou urbains complexes. ADMS-Airport modélise ces polluants en utilisant les types de sources suivants : avion à réaction, route, point, ligne, surface, volume et grille. Les sources provenant des moteurs d'avion (jet) sont modélisées comme des jets provenant d'une source accélératrice.

ADMS-Airport est une extension de ADMS-Urban et est également l'un des modèles approuvés par l'organisation internationale de l'aviation civile et le comité de la protection de l'environnement en aviation. **ADMS-Airport est listé comme un modèle typique utilisé dans les approches avancées et sophistiquées.**

2.3.3.2 Données d'entrée

2.3.3.2.1 Données météorologiques

Les calculs seront réalisés pour une année représentative des conditions météorologiques de dispersion sur le domaine d'étude. L'acquisition de **données météorologiques** représentatives du domaine d'étude sera prise en charge par Egis.

Les paramètres météorologiques (a minima direction et vitesse du vent, température, nébulosité ou rayonnement) sont extraits de fichiers météorologiques acquis auprès de la station Météo France la plus représentative du site étudié. Une prévision MOS (Model Output Statistics) permet de pallier au manque de données le cas échéant (donnée manquante ou paramètre non mesuré sur la station).

Plus précis qu'une rose des vents, l'utilisation de séries temporelles horaires des paramètres météorologiques est indispensable dans le cadre d'une étude d'impact sanitaire pour laquelle l'ensemble des situations météorologiques doivent être représentées.

Les données sont traitées au sein d'un pré-processeur météorologique qui calcule dans les 3 dimensions, les paramètres clés de la couche atmosphérique de dispersion (jusqu'à 2 à 3 km mètres d'altitude).

2.3.3.2.2 Topographie et obstacles, effets canyon

La topographie sera prise en compte dans les calculs grâce à un fichier numérique de terrain (MNT). Un modèle d'écoulements des fluides intégré au code calcul (**module FLOWSTAR**), permet de calculer en 3D tous les champs de vent.

La prise en compte des phénomènes de recirculations dans les rues (modèle des effets « **Street Canyon** »), et de la turbulence provoquée par le passage des véhicules entre les bâtiments est également prise en compte lorsque nécessaire.

2.3.3.2.3 Emissions

Les émissions prises en compte correspondront aux émissions estimées précédemment (cf. paragraphe 2.3.2 c'est-à-dire aux émissions liées au trafic routier et aux activités aéroportuaires).

2.3.3.3 Maillage

La grille de calcul est ajustée finement au réseau routier considéré : un maillage fin sous forme de transect est généré tout le long des axes routiers pour tenir compte des gradients de concentration en fonction de la distance aux points d'émission. Un maillage plus lâche et régulier est superposé à cette grille initiale afin d'évaluer les concentrations dans les zones moins impactées (zone rurale, concentrations de fond, etc.).

L'expertise Egis



Pour assurer la représentativité des calculs, le modèle de calcul est vérifié sur la base des campagnes de mesures *in situ*. Les résultats au niveau des transects servent en particulier à contrôler la fiabilité des résultats de la modélisation. Une optimisation du paramétrage du modèle permet alors d'adapter les calculs à la réalité du terrain.

2.3.3.4 Calculs et rendus

Les calculs seront réalisés **pour les cinq scénarios précités**. Les concentrations seront exprimées en **moyenne annuelle et comparées aux normes en vigueur (pour les polluants réglementés)**.

Les concentrations de tous les polluants modélisés seront présentées, sous forme de tableaux, en certains points récepteurs représentatifs (zone d'impact maximal, écoles ou crèches, lieux de vie sensibles...).

Les résultats seront comparés aux seuils réglementaires en vigueur pour la qualité de l'air (seuils actuels et seuils prévus à l'horizon 2030 au niveau européen) ainsi qu'aux recommandations de l'OMS (2021).

Les concentrations seront **cartographiées sous SIG, en tout point du domaine d'étude**, par une méthode d'interpolation géostatistique.

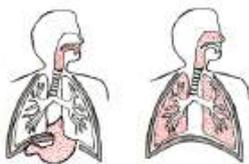
Des cartes d'écart-relatifs entre les scénarii avec et sans projet pourront également venir illustrer l'impact du projet pour plus de lisibilité.

FIGURE 4 – EXEMPLES DE CARTE DE DISPERSION DE POLLUANTS EN VALEUR D'ISO CONCENTRATION



Egis Environnement

2.3.4 Impact du projet sur la santé : Indice Pollution Population (IPP)



Conformément à la note méthodologique de la circulaire interministérielle précitée, l'impact sanitaire sera dans un premier temps apprécié via l'indicateur sanitaire simplifié : l'Indice Pollution Population (IPP).

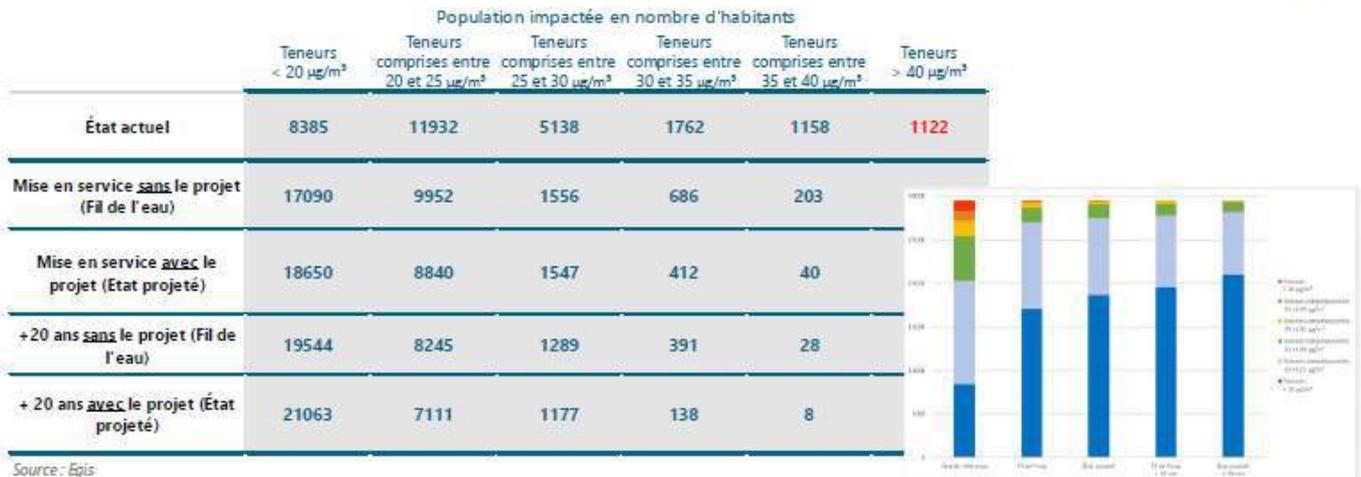
Cet indicateur sanitaire sera déterminé pour le **dioxyde d'azote**, conformément aux recommandations du CEREMA. Cet indicateur sera calculé pour les 5 scénarios : l'état de référence (état actuel), les scénarios futurs (à la mise en service et à + 20 ans) avec et sans projet.

L'estimation de la population sera réalisée sur la base des données INSEE les plus récentes, à l'échelle spatiale la plus fine (données IRIS de l'INSEE ou données INSEE carroyées (maille de 200 m).

Les projets connus d'urbanisation future (à transmettre à Egis) sont intégrés pour estimer la répartition spatiale de la population pour les scénarios projetés.

Les IPP ou l'écart relatif de l'IPP entre un état futur avec et sans projet seront présentés sous forme de tableau de synthèse.

FIGURE 5 – EXEMPLES DE RESULTATS D'IPP



Source : Egis

Le conseil d'Egis



L'IPP est un indicateur à utiliser comme **outil d'aide à la décision**, permettant la comparaison de scénarios, en particulier la **comparaison de variantes de tracé**.

En aucun cas l'IPP doit être utilisé comme le reflet d'une exposition absolue de la population à la pollution atmosphérique globale.

2.3.5 Evaluation des risques sanitaires

L'évaluation des risques sanitaires (ERS) sera réalisée conformément aux textes suivants :

- Circulaire DGS n°2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impacts ;
- Circulaire DGPR et DGS du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation ;
- Note d'information N°DGS/EA1/DGPR/2014/307 du 31 octobre 2014 relative aux modalités de sélection des substances chimiques et de choix des valeurs toxicologiques de référence pour mener les évaluations des risques sanitaires dans le cadre des études d'impact et de la gestion des sites et sols pollués ;
- Note technique relative à la prise en compte des effets sur la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières – Ministère de la Transition écologique et solidaire et Ministère des Solidarités et de la Santé – 22 février 2019 et le guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières – CEREMA – 22 février 2019 ;
- Guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact – Institut de Veille Sanitaire (InVS) - février 2000 ;
- Guide méthodologique pour l'évaluation de l'état des milieux et des risques sanitaires – démarche intégrée pour la gestion des émissions des substances chimiques par les ICPE – INERIS – 2021 ;
- Avis de l'ANSES relatif à la sélection des polluants à prendre en compte dans les évaluations des risques sanitaires réalisées dans le cadre des études d'impact des infrastructures routières - juillet 2012.

L'ERS sera menée pour les cinq scénarios étudiés.

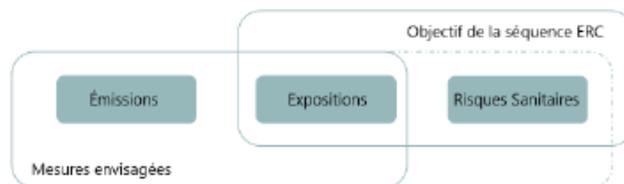
L'analyse quantitative des risques sanitaires se déroule en 3 étapes :

- **L'identification des dangers et des valeurs toxicologiques de référence** EGIS Environnement dispose d'une base de données de près de 400 substances, mise à jour régulièrement, recensant les VTR et études toxicologiques associées.
- **L'évaluation de l'exposition des populations.** Egis Environnement dispose d'une expérience importante en ce qui concerne l'évaluation des expositions par inhalation et l'évaluation des expositions par ingestion (au moyen de modèles de dispersion atmosphérique et de modèle tel que HHRAP de l'US-EPA). Les calculs tiennent compte des spécificités locales en terme de fréquence de contact, qualité des sols, habitude de consommation alimentaire des produits locaux (élevages, légumes provenant de potagers locaux, etc.), zone de culture, caractéristique de la population, etc.
- **La caractérisation des risques** au moyen d'indicateurs différenciant les toxiques ayant des effets à seuil des toxiques sans seuil d'effet, la prise en compte du bruit de fond et des effets cumulatifs si nécessaire, l'évaluation des incertitudes.

Dans le cadre de cette option, l'EQRS portera sur les effets pour la voie par inhalation (chronique) et par ingestion.

2.4 Développement de la séquence ERC

Dans le cadre de la démarche **Éviter Réduire Compenser** (ERC) prônée par le gouvernement et explicitée par le guide du Cerema⁹, le porteur de projet se doit d'éviter (E) les atteintes à l'environnement, de réduire (R) celles qui n'ont pu être évitées, et si possible, de compenser (C) les effets notables qui n'auraient pu être ni évités ni suffisamment réduits.



Des pistes et/ou exemples de mesures de réduction des émissions liées au trafic routier et aérien seront présentées qualitativement.

Si les modélisations de la qualité de l'air des différents projets témoignent d'impacts significatifs sur la santé, il s'agira de mener à bien cette séquence. Dans ce cas, EGIS proposera la démarche suivante, organisée principalement autour d'une réunion avec AMP.

⁹ Guide méthodologique sur le volet « Air et santé » des études d'impact routières – 2019
Évaluation environnementale Guide d'aide à la définition des mesures ERC JANVIER 2018

2.5 Données à fournir

2.5.1 Données relatives à l'activité aéroportuaire

Pour la bonne réalisation de cette mission, les données de trafic ci-dessous devront nous être transmises en début de prestation **sous format numérique en base SIG** (compatible ARCGIS ou QGIS) géo référencée et superposable au fond cartographique (fond de plan IGN récent, droit de diffusion acquis (scan 25 ou équivalent) à transmettre).

■ Trafic aérien

- Nombre d'avions par type (catégorie et nombre de moteur) => **déjà fourni** ;
- points de départ et d'arrivée des lignes de décollage/atterrissage ;
- vitesses de départ et de fin des aéronefs par type ;

■ Activités aéroportuaires

- Nombre de Véhicules assistants en escale ou GSE (Ground Support Equipment) par type d'aéronefs ;
- Nombre de véhicules et distances parcourus par les véhicules de service (balayeuses, camions (restauration, carburant, égouts), automobiles, fourgonnettes, autobus, etc.) à l'intérieur de la clôture du périmètre de l'aéroport.

Ces données devront être disponibles pour les trois horizons étudiés (actuel, futur et futur +20 ans).

2.5.2 Autres données

L'emplacement exact des deux stations Ecomesures devra être communiqué (les mesures sur les 3 dernières années nous ont bien été communiquées).

Les projets d'urbanisation future connus par le MOA (création de logements, nouveaux lotissements, ...) seront transmis en complément de notre propre collecte d'informations afin de prendre en compte les évolutions de population engendrées par ces projets pour les horizons futurs.

2.6 Rendus et réunion

2.6.1 Modalité de rendu

Un rapport complet au format A4 sera rendu sous version informatique (.PDF).

Une étape de validation du rapport provisoire par le client et prise en compte de ses remarques avant envoi du rapport définitif est compris dans la prestation. En absence de remarque 15 jours calendaires après l'envoi du rapport provisoire celui-ci sera considéré comme définitif.

Toute demande de modification après remise du rapport définitif fera l'objet d'une facturation au temps passé par tranche de demi-journée au tarif de 850 €.H.T./jour.

2.6.2 Réunions

Des validations intermédiaires pourront être effectuées avec le Client par mail ou par téléphone pour confirmer certains éléments de l'étude.

Une réunion de restitution en présentiel est prévue dans notre proposition.

Les autres réunions non prévues dans notre proposition de base sont indiquées en option dans le chiffrage de notre prestation.

2.7 Planning

	Février	Mars	Avril	Mai	02/06/2025	09/06/2025	16/06/2025	23/06/2025	30/06/2025	07/07/2025	14/07/2025	21/07/2025	28/07/2025	04/08/2025	11/08/2025	18/08/2025	25/08/2025	01/09/2025	08/09/2025	15/09/2025	22/09/2025	
Note de cadrage / Accompagnement dans la démarche de cadrage préalable auprès de l'Autorité environnementale																						
Analyse de l'état Initial	Recensement et Analyse des enjeux																					
Campagne de mesures	Campagne de mesures - 2 x 4 semaines NO2 en 10 points																					
	Surcote 3 points BTEX Eté																					
	Surcote campagne mesures 5 points PM µcapteurs 1 mois																					
Estimation des émissions 5 scénarios (actuel + futur FILO/PROJET + futur +20 ans FILO/PROJET)																						
Modélisation (5 projets)	Modélisation NO2 seul																					
	Modélisation autres traceurs pour l'ERS + PUF																					
Impact Santé via IPP	IPP sur NO2 (trafic + avions)																					
EQRS	Estimation Quantitative des risques sanitaires																					
Proposition	Pistes et/ou exemples de mesures de réduction des émissions liées au trafic routier et aérien présentées qualitativement.																					
Livrables	Livrables																					
Réunions en présentiel																						
tâches à venir																						
déjà réalisé ou en cours																						

Sous réserve de la disponibilité des études de trafics au 27/06/2025, l'EQRS pourra être livrée fin septembre 2025, entraînant un décalage d'un mois dans le dernier planning global de la mission (version mai 2025), emmenant la date de dépôt du DAE à mi-décembre 2025.

Tout décalage entraînera un décalage de la date de rendu final de l'EQRS et de dépôt du DAE.

3 IMPACT ACOUSTIQUE DU TRAFIC AERIEN

3.1 Notre proposition méthodologique

Le but de la prestation est d'évaluer l'impact sonore de l'évolution du trafic aérien dans le cadre de l'étude d'impact environnemental du projet de modernisation de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

Cette prestation complémentaire vient répondre à l'observation de l'IGEDD.

Pour ce faire, des cartes de bruit pour les indicateurs Lden et Ln seront produites pour les horizons suivants :

- Etat initial : situation actuelle en 2025
- Etat référence à la mise en service : 2030 sans projet de modernisation
- Etat projet à la mise en service : 2030 avec projet de modernisation
- Etat référence de long terme : 2055 sans projet de modernisation
- Etat projet de long terme : 2055 avec projet de modernisation Puce 1

Les courbes de bruit seront calculées sur la base des données de trafic aérien communiquées, et couvriront à minima l'emprise du PEB actuelle, voire plus si nécessaire.

Ces cartes seront réalisées par EGIS AVIA, et constitueront des entrants pour la présente prestation.

Les analyses seront réalisées en croisant les données de population avec les courbes sonores, afin d'évaluer pour chaque horizon l'exposition au bruit de la population par classe de 5 dB(A), ainsi que la population au-dessus des seuils de la directive européenne 2002-49 CE.

Les effets positifs et négatifs du projet pourront être évalués selon cette méthodologie.

L'impact sonore de l'évolution du trafic aérien sera ajouté aux effets cumulés déjà détaillés dans la note de cadrage.

Département Environnement et Ecologie

communication.egis@egis.fr

www.egis-group.com





www.concertation.aeroportparisbeauvais.com