



## **Autorité environnementale**

### **Avis délibéré de l’Autorité environnementale pour le cadrage préalable sur la modernisation de l’aéroport de Paris-Beauvais (60)**

**n°Ae : 2025-051**

Avis délibéré n° 2025-051 adopté lors de la séance du 15 mai 2025

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 15 mai 2025 à la Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis pour le cadrage préalable sur la modernisation de l'aéroport de Paris-Beauvais (60).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Christine Jean, Noël Jouteur, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Serge Muller, Laure Tourjansky, Véronique Wormser.

\*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Oise, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 17 avril 2025.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-19 du code de l'environnement relatif au cadrage préalable et à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers du 11 avril 2025 :

- le préfet de l'Oise au titre de ses compétences en matière d'environnement,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Hauts-de-France, qui a transmis une contribution le 28 avril 2025.

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courriers du 11 avril 2025 :

- le préfet de la région Hauts-de-France (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement, et du logement (Dreal) des Hauts-de-France) ;
- la direction générale de l'aviation civile, qui a transmis une contribution le 14 mai 2025 ;
- la direction régionale Hauts-de-France de l'Office français de la biodiversité, qui a transmis une contribution le 24 avril 2025 ;
- l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air Atmo Hauts-de-France, qui a transmis une contribution le 25 avril 2025 ;
- le président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa), qui a transmis une contribution le 30 avril 2025.

Sur le rapport de Céline Debrieu-Levrat et Philippe Gratadour, qui se sont rendus sur place le 23 avril 2025, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122-1-2 du code de l'environnement) ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le présent document expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

# Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement. L'Ae est l'autorité environnementale compétente sur le projet de la modernisation de l'aéroport (civil) de Paris-Beauvais pour émettre un avis en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement.

Le présent avis résulte de l'analyse par l'Ae du projet tel qu'il lui a été présenté et des questions qui lui ont été posées dans une « note de cadrage ». Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et études que devra mener le maître d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète. L'avis rappelle le projet et son contexte, et expose les réponses de l'Ae aux questions posées ainsi que d'autres éléments utiles pour l'établissement de la future étude d'impact.

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et historique du projet

L'aéroport de Paris-Beauvais est propriété depuis février 2008 du syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT)<sup>2</sup>, qui a confié la délégation de service public de l'exploitation et de la gestion de la plateforme à la société Bellova, dont l'actionnariat est composé d'Egis, de Serena Industrial Partners, de Bouygues Construction Airport Concessions, d'Aéroports de la Côte d'Azur et de TIIC Advisory. En vertu du contrat de concession<sup>3</sup> d'une durée de 30 ans, la société concessionnaire Bellova assure et finance depuis le 1er octobre 2024, l'exploitation, l'entretien, la maintenance, la promotion et le développement de l'ensemble des services de l'aéroport de Beauvais-Tillé.

L'aéroport de Beauvais-Tillé est situé au nord de Beauvais, sur la commune de Tillé, dans l'Oise, en région Hauts-de-France, à environ 70 km au nord de Paris (Figure 1). Il est accessible :

- en voiture, accessible par l'autoroute A16 et la RN1 depuis Paris ou Amiens. Il est également possible de rejoindre l'aéroport par la RN31 depuis Rouen ou Reims,
- en autocar Aérobus, navettes organisées par l'aéroport, depuis la gare routière de Saint-Denis - Université (93), le terminal des bus Jules Verne de La Défense (92) et le Quai O de

<sup>2</sup> Le SMABT est composé de la région Hauts-de-France, du département de l'Oise et de la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

<sup>3</sup> Selon le dossier, les objectifs généraux du contrat sont de :

- « mener un programme d'investissements durables (norme BREEAM+) ambitieux pour doter l'aéroport de Beauvais des capacités nécessaires afin de traiter l'augmentation de trafic et d'améliorer la qualité de service rendue aux utilisateurs de la plate-forme (tendre vers le niveau IATA « Optimum ») ;
- appliquer une stratégie d'innovation, de décarbonation (ACA 4+ en 2035) et de sobriété énergétique conforme aux exigences législatives et territoriales (ACNUSA, loi Climat et Résilience, décret tertiaire de la loi Elan, loi sur l'accélération des Energies Renouvelables) (COT et CCE) ;
- maintenir sur la durée du contrat des conditions économiques et opérationnelles performantes auprès des clients aéronautiques dans un cadre réglementaire exigeant (cadrage ART au-dessus de 5 millions de passagers) ;
- développer et diversifier les revenus extra-aéronautiques, favoriser la desserte multimodale de l'aéroport avec l'exploitation à minima d'une ligne de transport de passagers par autocar vers Paris ;
- respecter les obligations contractuelles et les cadres définis par l'Autorité Délégante afin d'assurer l'exécution du service public dans des conditions de transparence et de confiance ;
- collaborer avec les directions des collectivités territoriales pour optimiser les retombées économiques et sociales de l'aéroport (tourisme, partenariats universitaires et associatifs) et intégrer l'aéroport aux sujets structurants du territoire (SRADDET). »

la gare routière de Chessy (Marne la Vallée, 77),

- par la ligne 601 du réseau interurbain de l'Oise assurant la liaison entre Amiens et Beauvais en desservant l'aéroport,
- par les bus du réseau Corolis (depuis le centre-ville de Beauvais), soit par navette régulière « Express Hôtels » reliant l'aéroport au centre-ville (cathédrale, gare et mairie), soit par la ligne 6 (Hôtel de ville – Tillé–Aéroport),
- par le train : les services ferroviaires organisés par la région Hauts-de-France assurent des liaisons entre Paris (Gare du Nord) et Beauvais, d'où les dessertes du réseau Corolis permettent d'accéder à l'aéroport. La gare de Beauvais est également connectée aux villes de Creil (60) et du Tréport (76).

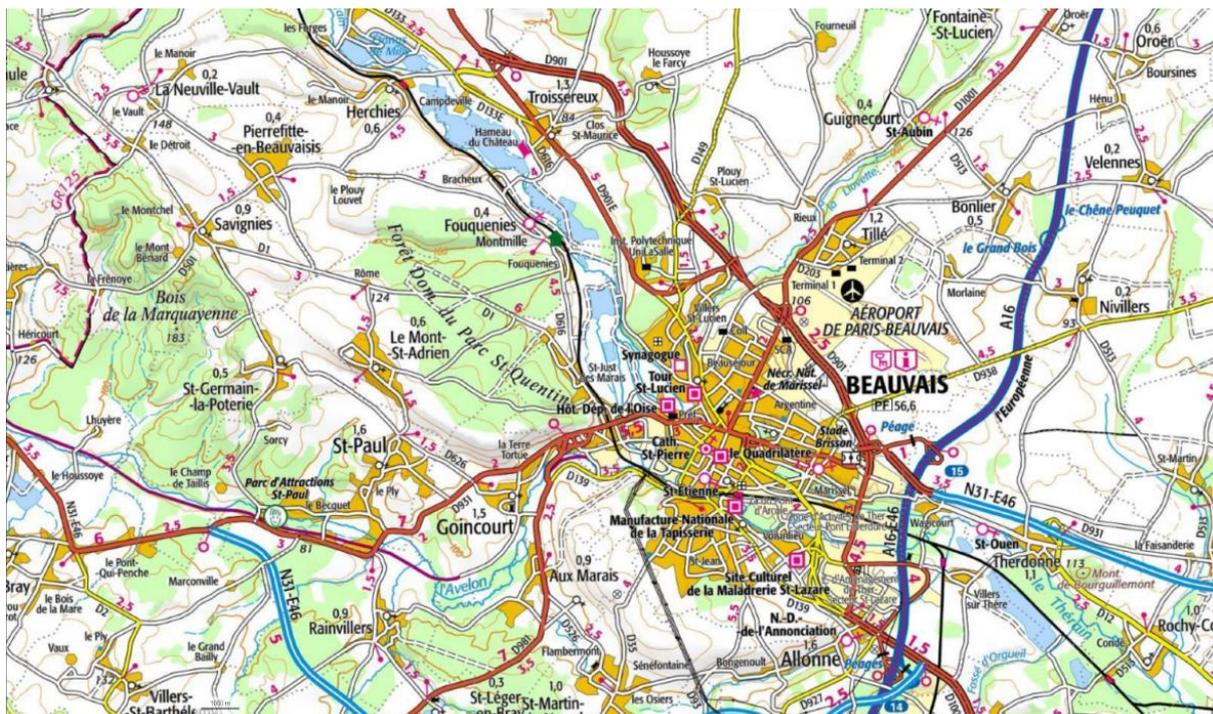


Figure 1 : plan de situation de l'aéroport de Paris-Beauvais (source : Géoportail 2025)

L'emprise aéroportuaire s'étend sur 230 ha et comprend deux pistes. La piste principale (12/30)<sup>4</sup> est orientée nord-ouest/sud-est et sa longueur est de 2 429 m pour une largeur de 45 m. Elle est équipée du système d'aide à l'atterrissage ILS catégorie III en seuil 12 et ILS catégorie I en seuil 30<sup>5</sup>. La piste secondaire (04/22) est orientée nord-est/sud-ouest. Sa longueur est de 708 m et sa largeur de 18 m. Deux taxiways<sup>6</sup> relient les pistes à l'aire de stationnement commerciale et à la zone dédiée à l'aviation générale, avec une boucle à l'est utilisable dans les deux sens. L'aire de trafic commercial comprend 12 postes de stationnement d'aéronefs. Dix-sept hangars d'installations pour l'aviation générale (dont le service aérien de l'IGN) sont présents dans l'emprise aéroportuaire, ainsi qu'un dépôt de carburant et une tour de contrôle reconstruite en 2019.

<sup>4</sup> En aéronautique, le QFU désigne l'orientation de la piste, en degrés, par rapport au nord magnétique en tournant dans le sens horaire. Une piste est numérotée à chacune de ses extrémités par un nombre de deux chiffres, marqué au sol de façon à être lisible en vol à vue dans le sens de l'atterrissage. Ainsi, une piste dont le QFU est de 348° sud et 168° nord sera marquée « 35 » à l'extrémité sud, « 17 » au nord, et on l'appellera « piste 35 » ou « piste 17 » selon le sens dans lequel elle sera empruntée par l'appareil.

<sup>5</sup> Le système d'atterrissage aux instruments ou ILS (acronyme de l'anglais instrument landing system) est un moyen de radio-navigation utilisé pour l'approche de précision d'aéronefs en régime de vol aux instruments. La procédure correspondante est appelée approche ILS. Il existe trois catégories d'installations ILS et d'approches correspondantes. Elles dépendent d'un critère de visibilité de hauteur de sol, et d'un autre de visibilité horizontale.

<sup>6</sup> Voie aménagée sur un aéroport permettant le déplacement au sol des avions entre les pistes, les zones de stationnement, hangars et autres installations, généralement avec une surface en asphalte ou béton.

Les passagers bénéficient de quatre parcs de stationnement automobile de surface, capables d'accueillir 4 466 véhicules, et d'une gare routière, ainsi que de deux aérogares (terminal 1, datant de 1980 et couvrant une surface de 6 800 m<sup>2</sup>, et terminal 2, construit en 2010 sur une surface de 7 950 m<sup>2</sup>).

Selon le dossier, l'aéroport est fréquenté par huit compagnies aériennes low-cost, dont Ryanair pour 80 % des destinations, qui en a fait sa base opérationnelle et Wizzair pour 16 % des vols. Neuvième aéroport de France en nombre de passagers, il propose plus de 80 liaisons directes vers des destinations dans une trentaine de pays dans le sud et l'est de l'Europe et en Afrique du nord. L'aéroport induit près de 4 750 emplois directs et indirects, et est ouvert au trafic national et international commercial, régulier ou non, et aux avions privés. En 2024, l'aéroport de Paris-Beauvais a accueilli 6,5 millions de passagers (Mpax<sup>7</sup>) contre 3,9 millions en 2019 (avant la crise Covid-19), retrouvant ainsi la tendance observée avant la crise sanitaire. Cette croissance de 64,6 %, qui fait suite à une période de stagnation de plusieurs années, contraste avec les tendances nationales : le trafic total des aéroports français, hors outre-mer, a en effet baissé de 3,9 % en nombre de passagers entre les mêmes années<sup>8</sup>.

D'après une enquête sur les passagers, les villes de résidence habituelles de ces derniers, début 2025, sont situées à 10,5 % Europe, dont 30,2 % en Île-de-France et en 29,4% Hauts-de-France, avec pour 86,6 % un motif de loisirs.

La hausse du trafic aérien, atteignant près de 29 000 mouvements en 2023 et 40 000 en 2024, a été constante ces dernières années, voire très rapide (Figure 2), en raison d'une augmentation de la capacité des avions et de leur meilleur taux de remplissage (« emport »).

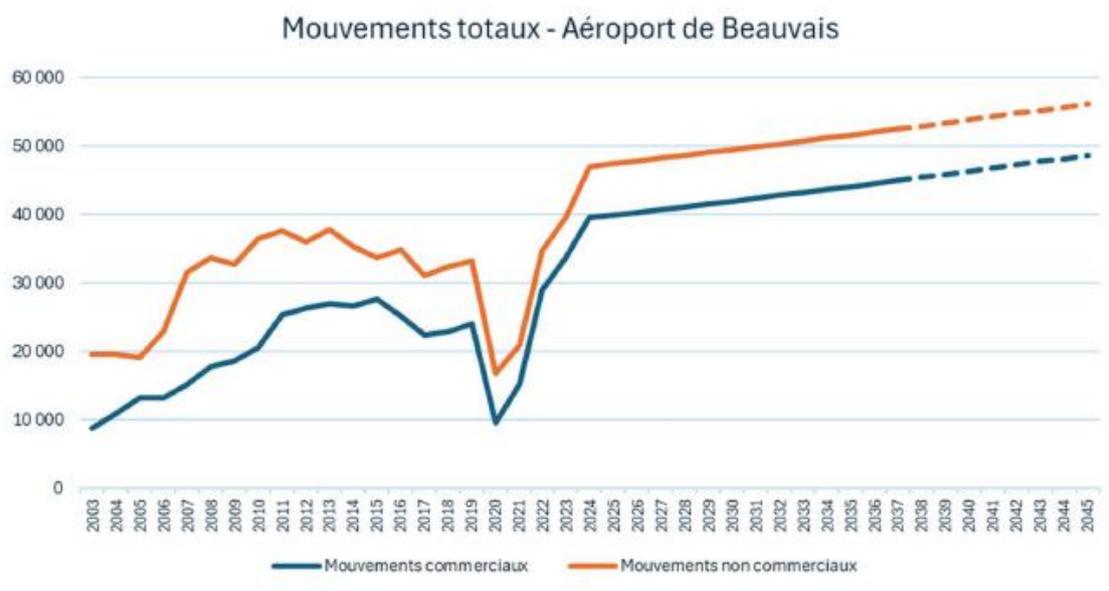


Figure 2 : projection du trafic aérien jusqu'en 2045 (source : dossier).

Une des particularités de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé est son fonctionnement en hyperpointe sur certaines tranches horaires répondant à des besoins des compagnies aériennes de concentrer les départs et les arrivées à certaines heures de la journée, à savoir le matin et le soir (l'aéroport ne fonctionne pas la nuit). L'étude de capacité menée sur les infrastructures terminales

<sup>7</sup> Correspond à un usage américain : pass.=pax.

<sup>8</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/bulletin\\_statistiques\\_2024\\_vweb.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/bulletin_statistiques_2024_vweb.pdf)

actuelles indique que les besoins constatés surpassent leur capacité. Aux heures de pointe en haute saison (l'été), des dépassements de la capacité ont d'ores-et-déjà été constatés : plus de 30 heures par an pour les files d'attente à la douane et aux contrôles de sécurité. Selon Bellova, le niveau de qualité de service pour les passagers et les opérateurs n'est plus aux standards internationaux.

Les stationnements destinés aux véhicules particuliers sont insuffisants en pointe et conduisent au développement de stationnements automobiles irréguliers à Tillé et dans les communes environnantes.

Le nombre de postes avion était suffisant pour l'année 2024, mais, selon le dossier, « *ne le serait plus dans les prochaines années* ». Ce qui est aussi le cas des zones de circulation des véhicules d'exploitation.

Dans ces conditions, Bellova conçoit un projet de modernisation, qui vise ainsi à rétablir un niveau de qualité de services au standard international pour les passagers et assurer la sécurité et la fluidité d'accès et de circulation des avions et des véhicules d'exploitation.

## ***1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés***

Tout en précisant que ce périmètre peut évoluer, notamment selon les variantes qui seront étudiées, la note de cadrage préalable propose de faire porter l'évaluation environnementale sur les composantes d'un projet (Figure 3) :

- la création d'un taxiway complémentaire et parallèle à la piste en deux tronçons ouest et central ;
- le réaménagement et l'extension de l'aire de stationnement des avions pour accueillir au total treize postes d'avions code C<sup>9</sup> et un poste d'avion D<sup>10</sup>, soit 6 postes de plus ;
- la création d'une nouvelle jetée d'embarquement ;
- l'agrandissement de l'aérogare pour les passagers par la création d'un bâtiment de jonction entre les deux terminaux actuels (T1 et T2) et d'une jetée d'embarquement ;
- la création de places de parkings automobiles (P5, P6 et P7) et le déplacement et l'agrandissement de la gare routière,
- le changement des accès pour le grand public, l'accès se faisant actuellement par le sud et le nord sera limité à un accès utilisant le contournement de Tillé.

---

<sup>9</sup> Code C : avion d'envergure entre 24 et 36 mètres (exclu).

<sup>10</sup> Code D : avion d'envergure entre 36 et 52 mètres (exclu).

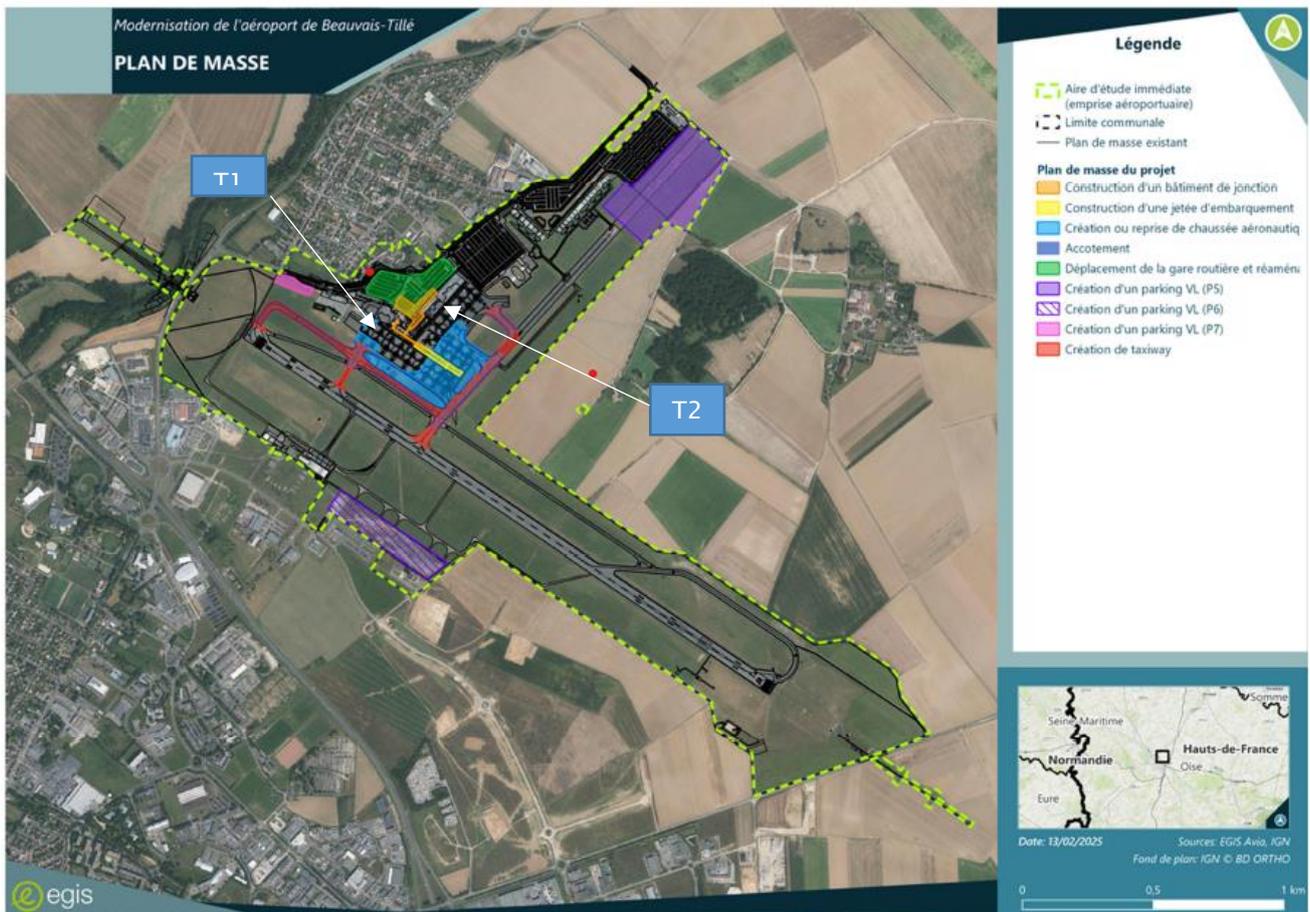


Figure 3 : principales composantes du projet, les bâtiments actuels étant symbolisés en noir (source : dossier)

L'aéroport dans sa configuration actuelle a eu en 2024, un trafic élevé, avec la piste actuelle<sup>11</sup>, sans taxiway parallèle, et avec une aérogare de 13 000 m<sup>2</sup>. Il est prévu de créer un taxiway partiel permettant de monter à 45 000 mouvements/an. La surface totale du taxiway projeté, incluant les accotements revêtus, est de 50 935 m<sup>2</sup>. Elle inclut la surface du taxiway existant de 21 800 m<sup>2</sup> et l'utilisation de 5 640 m<sup>2</sup> de la piste secondaire 04/22<sup>12</sup> qui sont transformés en taxiway. La surface nouvellement imperméabilisée est ainsi de 23 495 m<sup>2</sup>.

Concernant l'aire de stationnement, il est prévu de passer le nombre de postes de stationnement des avions de 12 à 18. L'organisation des stationnements des avions s'articule entièrement autour du projet de nouveau bâtiment de jonction entre les aérogares actuelles : neuf postes seront déployés autour de la jetée, tandis que cinq postes seront conservés devant le T2 et quatre postes seront maintenus devant le T1. Les surfaces nouvellement imperméabilisées sont de l'ordre de 29 390 m<sup>2</sup> supplémentaires (surface imperméabilisée actuelle de 81 870 m<sup>2</sup> et surface totale projetée de 111 260 m<sup>2</sup>), incluant les zones de circulation associées aux aires de stationnement.

<sup>11</sup> La piste principale fera l'objet de travaux de réfection en parallèle.

<sup>12</sup> Lors de la visite des rapporteurs, la piste secondaire vouée initialement à disparaître, pourrait être finalement partiellement maintenue pour l'aviation légère. Le dossier évoque à ce stade, l'exploitation de l'aéroport avec la seule piste principale.

Est aussi prévue une augmentation des surfaces de l'aérogare à 43 000 m<sup>2</sup> <sup>13</sup> (incluant la nouvelle jetée avec sept nouvelles portes d'embarquement), ce qui reste sensiblement inférieur aux standards de la profession de 10 000 m<sup>2</sup>/Mpax. Cette augmentation des surfaces vise à mettre l'aérogare au niveau des recommandations de dimensionnement de l'International Air Transport Association (IATA) pour la 30<sup>e</sup> heure <sup>14</sup> avec 2 660 pax arrivée et départ/heure et 16 mouvements/heure, ainsi qu'à développer les services (commerces, restauration, etc.) actuellement eux aussi sous-dimensionnés. Une conception bioclimatique des nouvelles surfaces à base d'éléments de construction biosourcés et de béton bas carbone est évoquée.

La capacité de stationnement des parkings des véhicules légers (VL) avec construction d'ombrières photovoltaïques doit passer de 6 141 véhicules à 8 282 à terme<sup>15</sup>, celle de la gare routière étant augmentée pour arriver à 16 positions en arrivée, cinq en position de départ et une position pour le bus urbain en arrivée et départ. Un renouvellement de la flotte de bus Aérobus (100 % de véhicules fonctionnant au biocarburant) est annoncé.

Le projet prévoit un report du trafic principal via la RD 1001. L'accès principal à la plateforme aéroportuaire se fait aujourd'hui depuis une voirie routière commune avec les accès au bourg de Tillé (RD 203). Cette voirie routière principale à 2x1 voie sert par ailleurs de limite foncière entre la ville et l'aéroport. Plusieurs raccordements routiers communs sur cette voie desservent les rues du village et les parkings de l'aéroport. Trois giratoires principaux longent cette voirie en front de la partie urbanisée de Tillé. Cette voirie est partagée par tous les modes d'accès motorisés (bus, taxis, VL). Elle se connecte sur une voirie existante qui contourne le bourg de Tillé par l'est (RD 1001).

Ce partage d'espaces et d'usages génère des trafics importants sur cette unique voirie et de la gêne pour les riverains. En effet, ce flux de circulation disproportionné par rapport à la circulation routière locale vient créer deux problèmes :

- l'intersection entre la route de l'aéroport et la route de l'Île-de-France (RD 1001) ne permet pas aux flux depuis Tillé de sortir facilement compte tenu du flux en provenance de l'aéroport ;
- le trafic routier sur la route de l'aéroport est très important avec une succession de ronds-points qui peuvent générer une certaine congestion aux heures de pointe.

Le projet de développement propose de diversifier et de séparer les accès à la plateforme afin de limiter le trafic partagé sur cette voirie en modifiant les accès à la plateforme aéroportuaire pour les usagers et employés venant en véhicules légers : ils accéderont aux parkings en suivant la RD 1001 et en contournant le bourg de Tillé par le nord. Les flux de véhicules vers l'aéroport seront donc divisés en deux :

- un flux professionnel (en bleu sur la Figure 4) qui entrera au sud par la route de l'aéroport comme c'est le cas actuellement. Cela correspond aux bus, aux taxis, aux VTC et aux riverains ;
- un flux grand public (en rouge sur la Figure 4) qui entrera par le nord et contournera Tillé par la RD 1001 existante. Cela correspond à tous les véhicules particuliers qui iront se garer au dépôt minute ou sur un parking.

<sup>13</sup> Les ressources supplémentaires seront 24 comptoirs classiques d'enregistrement en sus des 34 comptoirs et 22 bornes libre-service en présence, 4 aubettes (zones de déclaration à l'export) au départ et 12 à l'arrivée en sus respectivement des 13 présentes au départ et 18 à l'arrivée, 10 lignes de postes d'inspection filtrage (PIF) en plus des 13 présentes, 12 nouvelles portes d'embarquements en plus des 18 présentes, 4 tapis de livraison bagages en plus des 7 présents et un contrôle par X-Ray pour les douanes, en complément de celui présent.

<sup>14</sup> Le dimensionnement d'un aéroport est fait en considérant la 30<sup>e</sup> ou la 40<sup>e</sup> heure la plus chargée dans l'année.

<sup>15</sup> 8 000 pour les passagers, 202 pour les employés et 80 pour les dépose-minutes.

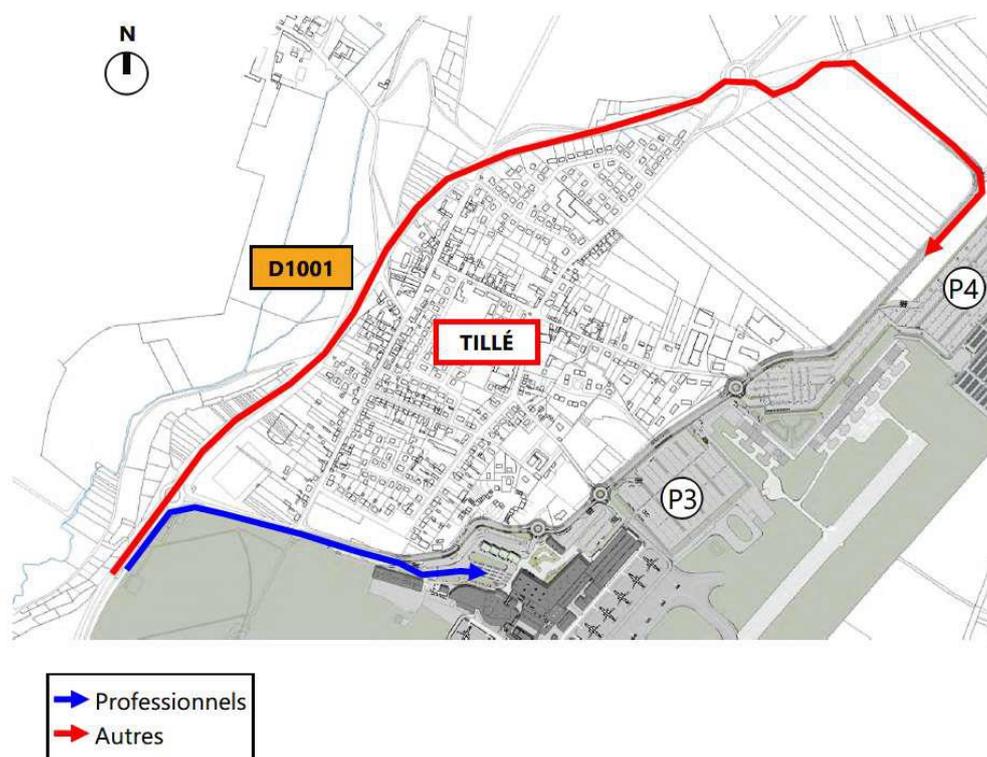


Figure 4 : report du trafic principal de l'aéroport (source : dossier).

L'ensemble des travaux est situé à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire, comprenant des aménagements paysagers<sup>16</sup> de l'ensemble côté ville de l'aéroport. À ce stade du projet, ils engendreront environ 74 900 m<sup>3</sup> de déblais et 73 800 m<sup>3</sup> de remblais.

Le montant total du projet est estimé à 180 M€ (a priori hors taxes) et les travaux pourraient débuter dès 2026. La mise en service est programmée pour fin 2029. Le fonctionnement de l'aéroport étant maintenu, le déroulement des travaux serait le suivant :

- création du nouveau taxiway : d'octobre 2026 à septembre 2027 ;
- mise en service des premiers parkings : entre fin 2026 et printemps 2027 ;
- mise en service de la nouvelle gare routière déplacée : printemps 2027 ;
- réalisation des travaux de taxiways et postes des avions : entre fin 2026 et mi 2028 ;
- construction du nouveau bâtiment de jonction des terminaux 1 et 2 actuels : de 2027 à mi 2029 ;
- construction de la nouvelle jetée d'embarquement : de l'été 2027 au printemps 2029 ;
- travaux d'adaptation dans les terminaux 1 et 2 conservés : 2029 ;
- fin de travaux sur les terminaux T1 et T2 : en novembre 2029.

### 1.3 Procédures relatives au projet

La réalisation du projet nécessite des autorisations au titre du code de l'urbanisme (permis de construire et permis d'aménager) et du code de l'environnement (autorisation environnementale). Conformément au code de l'environnement, l'étude d'impact sera réalisée pour la première demande d'autorisation et portera sur le projet d'ensemble, avec des mises à jour de l'évaluation environnementale si nécessaire lors de demandes d'autorisations ultérieures.

<sup>16</sup> Création d'une zone tampon côté ville par la mise en place d'une bande plantée, création « des espaces de détente, d'attente, de convivialité et d'échange » dont un parvis paysager, mise en place d'une signalétique inclusive.

S'agissant d'un aménagement entraînant une modification majeure de l'aéroport, il nécessite une décision, une approbation ou une autorisation de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), service placé sous l'autorité du ministre des transports. En application de l'article R. 122-6 II 1° du code de l'environnement et de la décision du 9 décembre 2024 de la ministre chargée de l'environnement déléguant à l'Ae l'examen des projets élaborés par les services placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, l'Ae est compétente pour établir l'avis d'autorité environnementale sur ce projet.

En tant que projet portant sur une infrastructure de transport, son évaluation environnementale comprendra les chapitres spécifiques à ce type de projets tels que mentionnés au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Le coût hors taxes du projet étant égal ou supérieur à 83 084 715 €, il s'agit d'un « *grand projet d'infrastructure de transport* » au sens de l'article L. 1511-2 du code des transports (articles R. 1511-1 et suivants). Le dossier d'enquête publique devra donc comprendre une analyse socio-économique.

Le dossier d'autorisation environnementale comprendra une demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau »<sup>17</sup>, une déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement<sup>18</sup>, et selon les résultats des diagnostics faune-flore, une demande de dérogation au régime de protection dont bénéficient les espèces protégées et leurs habitats si l'évitement des atteintes s'avérait impossible.

Le projet est soumis à concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, du fait du déplacement et de l'agrandissement de la gare routière. Selon l'article L. 121-15-1<sup>19</sup> du code de l'environnement et en concertation avec les services instructeurs, Bellova s'est engagée à mener une concertation selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement tenant lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme. Ainsi, le pétitionnaire a fait le choix d'engager une concertation préalable volontaire, sous l'autorité de la Commission nationale du débat public (CNDP): elle devait avoir lieu à partir du 12 mai 2025 pour une durée de deux mois<sup>20</sup>.

En cas d'autorisations et d'enquêtes publiques multiples, l'Ae recommande le regroupement des enquêtes pour faciliter l'information du public et favoriser sa compréhension du dossier.

Conformément à l'article L. 414-4 du code de l'environnement, le dossier devra comprendre une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000<sup>21</sup>.

---

<sup>17</sup> Au titre de la rubrique 2.1.5.0. (Rejets d'eaux pluviales) de la nomenclature de l'article R214.1 du code de l'environnement.

<sup>18</sup> Au titre des rubriques 2521 (station d'enrobage à chaud), 4801 (dépôt de bitume et d'émulsion), 2517 (stockage fraisat et granulats), 2915 (procédé de chauffage par fluide caloporteur) et 4735 (stockage de fioul).

<sup>19</sup> « *Lorsque le projet est soumis en partie à concertation obligatoire au titre des 2°, 3° ou 4° de l'article L103-2 du code de l'urbanisme et qu'il peut également être soumis en partie à concertation au titre de la présente section, le maître d'ouvrage peut faire le choix, avec l'accord de l'autorité compétente mentionnée à l'article L103-3 du code de l'urbanisme, de soumettre l'ensemble du projet à concertation au titre de la présente section selon les modalités prévues aux articles L121-16 et L121-16-1 du présent code. Cette concertation tient lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.* »

<sup>20</sup> Les garants ont été nommés par la CNDP le 5 mars 2025.

<sup>21</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

## ***1.4 Principaux enjeux du projet pour l'environnement et la santé humaine relevés par l'Ae***

Pour l'Ae et selon les informations qui ont été portées à sa connaissance, les principaux enjeux du projet pour l'environnement et la santé humaine portent sur :

- les nuisances acoustiques, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air (et donc la préservation de la santé humaine),
- la qualité des eaux superficielles et souterraines par notamment la gestion des eaux pluviales et de la qualité de leur traitement,
- les habitats naturels et d'espèces de la faune et de la flore.

L'extension envisagée pour les parkings automobiles tout comme l'accessibilité de l'aéroport par d'autres moyens que la voiture individuelle, susceptible d'incidences induites sur l'environnement et la santé humaine, sont en outre des enjeux majeurs de ce dossier. La desserte de l'aéroport repose aujourd'hui très majoritairement sur la voiture individuelle.

Le dossier devra également faire état d'éventuelles incidences indirectes de la poursuite de la croissance du trafic permise par le projet, notamment en termes d'artificialisation induite des sols (création de zones d'activités, urbanisation des environs de l'aéroport, etc.). Il devra également, dans le volet « santé publique » de l'étude d'impact, traiter de la question de la lutte anti vectorielle.

## **2. Les réponses de l'Ae aux questions posées par Bellova**

Les questions posées balayent très largement le champ de l'évaluation environnementale. Certaines sont assez peu spécifiques et entraînent une réponse simple, la réglementation et les bonnes pratiques étant suffisamment claires. L'Ae prend le parti de détailler dans le présent avis ce qui est attendu dans toutes les parties de l'étude d'impact.

### ***2.1 Concernant la procédure***

#### **Question n° 1 : avis sur l'analyse réglementaire des procédures auxquelles le projet est soumis**

Le projet est soumis à évaluation environnementale systématique (rubrique n°8 (*construction d'aérodromes dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur d'au moins 2 100 mètres*) et 39 (*travaux, constructions et opérations d'aménagement, dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha*) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement), ce qui suffit à imposer la production d'une étude d'impact complète. Selon les travaux finalement retenus dans le projet, d'autres rubriques peuvent être pertinentes.

Les services chargés de l'instruction des différentes demandes d'autorisation ultérieures auront la responsabilité d'identifier l'ensemble des rubriques potentiellement concernées et toutes les procédures réglementaires à mobiliser. Ces compétences sortent du champ du cadrage préalable de l'Ae. Le pétitionnaire peut, à ce titre, solliciter en particulier la municipalité, l'intercommunalité, la direction départementale des territoires (DDT), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), la direction de l'habitat, de l'urbanisme et du paysage (DHUP) du ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation et la DGAC.

## 2.2 Concernant l'étude d'impact

L'Ae propose de reprendre les différentes parties constitutives de l'étude d'impact, afin de répondre à la question n°2. La question n°3 est par ailleurs, une composante de l'étude d'impact.

**Question n° 2 : le champ et le degré de précisions à fournir dans l'étude d'impact au regard de la maquette transmise et des méthodologies détaillées**

### Résumé non technique

L'autorité environnementale recommande que le résumé non technique fasse l'objet d'un document indépendant permettant à sa seule lecture de comprendre les éléments essentiels du projet et de l'étude d'impact, avec les illustrations nécessaires.

### Description du projet

La description du projet est encore sommaire dans la maquette transmise, sans vues en élévation, consommations d'eau (dont non conventionnelles<sup>22</sup>) et d'énergie actuelles et futures, résidus et émissions attendus, etc. Elle devra être complétée conformément à l'article R. 122-5 II 1° du code de l'environnement, tout particulièrement concernant la phase des travaux, l'aéroport restant totalement en fonctionnement.

### Périmètre du projet

L'Ae rappelle que l'étude d'impact doit être réalisée sur le projet d'ensemble, et non sur les seules parties répondant à l'une ou l'autre des rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Ainsi, le projet porte sur les éléments décrits plus haut mais aussi sur les différentes mesures réglementaires telles que le plan de circulation évoqué, la modification du plan d'exposition au bruit (PEB)<sup>23</sup> ou du plan de gêne sonore (PGS)<sup>24</sup>, etc., et les zones impliquant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC). L'étude doit donc porter sur la totalité des opérations constitutives du projet. Le cas échéant, la réalisation de canalisations de transport de chaleur ou d'hydrocarbures, d'ombrières photovoltaïques, ou encore de bâtiments pour y installer des parkings en silos doit donc être évaluée quelles que soient leurs dimensions.

La prise en compte de certaines opérations présentées comme « *gros entretien et réparations* » devra aussi être envisagée selon le lien de fonctionnalité qu'elles entretiendraient avec le projet : par exemple la démolition (ou le déplacement) d'un bâtiment ou d'un ancien hangar qui serait nécessaire pour la réalisation du projet est une opération qui doit être incluse dans le périmètre de l'étude d'impact.

<sup>22</sup> L'Ae rappelle que concernant les usages domestiques, définis à l'article R. 1322-92 du code de la santé publique, ils sont encadrés par le décret n°2024-796 du 12 juillet 2024 et l'arrêté du 12 juillet 2024 (retranscrits dans le code de la santé publique à l'article R1322-90 et suivants).

<sup>23</sup> Le PEB de Beauvais-Tillé est approuvé par arrêté préfectoral du 26 juin 2012. Il est applicable aux territoires des communes et établissement public de coopération intercommunale de : Bailleul-sur-Thérain, Beauvais, Bonlier, Bonnières, Bresles, Le Fay-Saint-Quentin, Fouquénies, Fouquerolles, Herchies, Hermes, Laversines, Milly-sur-Thérain, La Neuville en Hez, Nivillers, Rochy Condé, Therdonne, Tillé, Troissereux, Velennes, la communauté d'agglomération du Beauvaisis.

<sup>24</sup> Le préfet de l'Oise, lors de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport (CCE) de janvier 2025, a annoncé son intention de lancer une révision des PEB et PGS de l'aéroport de Beauvais-Tillé. Les procédures de révision de ces deux plans pourraient être lancées en fin d'année 2025, sachant qu'elles nécessitent que les perspectives de développement de BELLOVA, en matière de configuration des infrastructures et d'hypothèses de développement du trafic, soient stabilisées.

### Périmètres d'étude

L'aire d'étude élargie prévue dans le dossier correspond à la région Hauts-de-France, au département de l'Oise et aux communes environnant l'aéroport.

L'aéroport de Beauvais sert actuellement de troisième aéroport de l'Île-de-France, mais dessert aussi la Normandie, ces régions correspondant à la zone de chalandise terrestre doivent donc être incluses dans l'aire d'étude élargie.

L'aire d'étude rapprochée prévue porte sur une zone de trois kilomètres autour de l'emprise aéroportuaire.

Cette aire d'étude ne couvre pas le périmètre de l'hypothèse long terme du PEB (hypothèse de 32 000 mouvements commerciaux). Elle doit donc être élargie en conséquence.

L'aire retenue pour l'étude des incidences sur la pollution de l'air et la santé doit inclure au moins l'ensemble du réseau routier affecté par une modification supérieure à 10 % du trafic, et davantage si la situation l'impose conformément à la réglementation (note technique interministérielle 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 annexé (TRET1833075N)). À ce titre, la liste des établissements sensibles concernés pourra devoir être adaptée pour tenir compte des secteurs effectivement affectés, car elle est actuellement présentée dans un cercle de 10 km autour de l'aéroport.

L'étude de trafic doit prendre en compte une fréquentation accrue de l'aéroport telle que permise par le projet, ainsi que les opérations de développement des transports en commun et de reconfiguration de la voirie et des accès à l'aéroport qui doivent conduire à rechercher l'ensemble des secteurs sur lesquels les modifications induites par le projet sont significatives (en particulier pour le bruit), tous modes de transport pris en compte<sup>25</sup>.

L'aire d'étude immédiate prévue porte sur l'emprise aéroportuaire.

### Compatibilité avec les documents supérieurs

Les collectivités locales, les services de l'État (DDT et Dreal) et la DGAC peuvent être consultés sur la liste des documents de planification existants à prendre en compte. Ceux-ci dépendront aussi des résultats des inventaires de biodiversité : par exemple en cas de présence d'une espèce bénéficiant d'un plan national d'action, celui-ci devra être intégré à cette liste. L'enjeu de préservation de la ressource en eau étant important, la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) Seine-Normandie est à assurer.

À ce stade et sans exhaustivité, l'Ae note par exemple, l'enquête publique du 2 juin au 5 juillet 2025, du [plan local d'urbanisme intercommunal du Beauvaisis, valant programme local de l'habitat et plan de mobilité](#), dont l'approbation finale est estimée fin 2025 : la compatibilité avec notamment les sujets d'accessibilité à l'infrastructure aéroportuaire et du logement (extensions d'habitats) directement et indirectement lié avec le projet devra être garantie.

---

<sup>25</sup> L'Ae a produit une note sur le bruit des infrastructures routières et ferroviaires : [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708\\_-\\_Note\\_sur\\_le\\_bruit\\_des\\_infrastructures\\_-\\_delibere\\_cle234991.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf)

Par ailleurs, le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) du Beauvaisis prévoit une réduction de 24 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2026 par rapport à 2016 ainsi que des polluants atmosphériques (même réduction). Il incluait plusieurs actions liées à l'aéroport dont la rationalisation de l'éclairage de nuit, le développement d'installations photovoltaïques, le renforcement des transports en commun, l'inscription de l'aéroport dans une démarche « airport carbon accreditation ». L'étude d'impact devra analyser la compatibilité du projet avec le PCAET.

Plus généralement et concernant la deuxième stratégie nationale bas-carbone en vigueur (SNBC2, en cours de révision) et le troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC3)<sup>26</sup> et leur traduction locale, le pétitionnaire devra appliquer la séquence ERC aux émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec ces textes, cela pour les émissions relatives au projet et des vols<sup>27</sup>, comme le recommande l'Ademe dans son rapport de mai 2018<sup>28</sup> : « *Les aéroports devraient respecter des objectifs de réduction des émissions absolues, relatifs aux gaz à effet de serre et aux polluants, à définir en cohérence avec un objectif national intégrant les vols internationaux (pour les gaz à effet de serre), et pour les polluants, adaptés au contexte local de la qualité de l'air* ». Cette démarche permettrait d'inscrire pleinement le projet dans le respect par la France de son engagement à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, traduit dans les documents de planification (SNBC) et dans le code de l'énergie (article L. 100-4).

Enfin, l'étude devrait montrer de quelle manière le projet est compatible avec les objectifs que la France s'est fixés en matière d'artificialisation des sols (objectif « zéro artificialisation nette » en 2050), déclinés dans le Srdet des Hauts-de-France, puis dans les documents de planification infra-régionaux. Devra être aussi démontré comment le projet s'inscrit au sein de la stratégie aéroportuaire, défini dans l'annexe 4 (Planification régionale de l'intermodalité et planification régionale des infrastructures de transport) du Srdet, pour lequel l'Ae a donné l'[avis](#) 2024-013 le 30 mai 2024.

### Scénario de référence, scénario projet et évolutions tendancielle

En l'absence du projet, il est vraisemblable que le trafic aura tendance à évoluer. En effet, avec un nombre de mouvements globalement stable autour de 33 000 mouvements/an mais une augmentation des mouvements commerciaux, le trafic de l'aéroport a augmenté de 1,8 Mpax en 2005 à 5,6 Mpax en 2023. Cependant, l'objectif national de neutralité carbone à échéance 2050 doit aussi conduire à une diminution du trafic aérien. Il est donc nécessaire de bien décrire le scénario de référence, i.e. en l'absence du projet, et le scénario avec projet, avec la situation actuelle, à la mise en service, à la mise en service +20 ans puis sur une période suffisamment longue, à l'horizon 2050, retenu pour le règlement européen 2023/2405 ReFuelEU aviation ou à celui de 2054,

<sup>26</sup> L'Ae indique que les projets de PPE3/SNBC 3 soumis à consultation l'an dernier ont des objectifs de modération de la demande de déplacements en avion.

<sup>27</sup> Les émissions des vols nationaux sont prises en compte dans le calcul des émissions nationales (cf. l'inventaire national d'émissions transmis annuellement à la Commission européenne et au secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques – <https://unfccc.int/process-and-meetings/transparency-and-reporting/reporting-and-review-under-the-convention/greenhouse-gas-inventories-annex-i-parties/national-inventory-submissions-2018>).

Les émissions des vols internationaux figurent en tant qu'information complémentaire dans le cadre de ces mêmes inventaires. Les émissions des vols internationaux sont prises en compte dans les objectifs de réduction au niveau mondial et dans la notion d'empreinte carbone couverte par la stratégie nationale bas carbone (cf. chapitre 4.1.i du projet de stratégie nationale de décembre 2018 – <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Projet%20strategie%20nationale%20bas%20carbone.pdf>).

<sup>28</sup> « Bilan national du programme d'action des aéroports établi par l'Ademe en application du décret n° 2016-565 et de l'article 45 de la loi n° 2015-992 ».

échéance du contrat de concession conclu pour 30 ans à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2024, ainsi que sur un périmètre suffisamment large, en incluant les plateformes concurrentes.

Le scénario de référence et l'état initial devront comporter un état des lieux des mouvements annuels réalisés en fonction des niveaux de certification acoustique des aéronefs (Annexe 16 volume I Chapitres 2, 3, 4 et 14 de la convention de Chicago) et de leur niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> (Annexe 16 volume III de la convention de Chicago) ainsi qu'une projection de ces données à différents horizons.

Cette approche doit être appliquée de manière cohérente sur les différentes thématiques pertinentes, trafic, bruit, pollution de l'air et gaz à effet de serre.

#### *Solutions de substitution raisonnables et justification du choix du parti retenu*

Le rapport de cadrage présenté comporte une justification du projet au regard des critères de dimensionnement routiers et aériens. Il comporte aussi une « description des solutions de substitution examinées et raisons du choix effectué », avec l'examen de deux options d'aménagement (par exemple, la création d'une bretelle d'autoroute pour l'accès à l'aéroport ou l'option de dériver le trafic sur d'autres aéroports, qui serait à étudier) et une comparaison qualitative points forts/points faibles, ne prenant pas en compte les enjeux environnementaux.

Le dossier définitif devra comporter une analyse au regard des critères environnementaux, autant que possible quantifiée (avec description des méthodes d'évaluation multicritères : pondération, etc.), avec des solutions de substitution raisonnables en lien avec les enjeux environnementaux identifiés.

Les mesures de réduction à étudier devront pour les aéronefs au moins porter sur les incitations des compagnies à renouveler leur flotte (tarification en fonction du niveau de bruit par exemple) et les procédures de navigation aérienne (approche en descente continue), pour les parkings, une variante avec des parkings en silo et pour le trafic automobile sur le report modal avec les lignes de bus et cars ou la ligne ferroviaire, les plans de circulation et les mesures d'isolation. Les choix d'aménagements liés aux transports en commun (cf. ci-avant) sont aussi à inscrire dans l'analyse des variantes, tout comme les choix relatifs au covoiturage et au plan de mobilité de l'aéroport de Paris-Beauvais (ou inter-employeurs pour couvrir plus largement les emplois liés à l'aéroport) – non évoqués dans la note de cadrage.

#### *État initial, incidences et mesures ERC, ainsi que méthodes et expertises associées*

Tous les éléments visés par la réglementation doivent être inclus à l'étude d'impact. Ceux-ci, issus de la directive européenne « projets »<sup>29</sup>, sont cités au III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement et de manière plus détaillée par l'article R. 122-5 du même code.

La phase de travaux en milieu urbain occupé est particulièrement délicate puisqu'elle est source de nuisances certes temporaires mais qui peuvent être élevées pour les riverains et usagers du secteur. Il sera attendu du maître d'ouvrage qu'il décrive et détaille les enjeux spécifiques qu'il a identifiés pour cette phase et les mesures sur lesquelles il s'engage pour éviter, réduire ou compenser les

---

<sup>29</sup> Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014.

incidences négatives du projet pendant le chantier ainsi que les modalités d'information du public qu'il a prévu de mettre en œuvre pendant toute la durée des travaux et en amont de ceux-ci.

L'étude d'impact doit détailler toutes les méthodes mobilisées et les expertises associées pour chaque thématique examinée dans l'étude d'impact. La qualité des personnes qui ont réalisé les relevés est ainsi à décliner, tout comme les périodes d'éventuelles mesures, leurs conditions de mises en œuvre, le matériel utilisé et les protocoles choisis.

Enfin, la note de cadrage fournit une classification d'enjeux à la suite de l'ébauche de l'état initial auquel l'Ae souscrit, ce qui n'est par contre pas le cas du tableau, indiquant la première estimation d'un niveau d'incidences potentielles. L'Ae ne dispose pas de la méthode et des études ayant permis de modérer l'intégralité des enjeux à un niveau au plus élevé à « modéré », ni même d'un état initial et d'une description du projet complets et à jour. Par exemple, le niveau d'incidences de l'ambiance sonore et des vibrations sera, pour l'Ae, fort à majeur, au vu du questionnement par les habitants sur la question des nuisances qu'ils subissent ou qu'ils craignent de subir, mais aussi en tenant compte des incidences potentielles de l'accroissement du nombre de mouvements et de voyageurs prévus. Il en est de même pour la gestion des eaux, des habitats naturels, du trafic aérien et de l'accessibilité de l'aéroport, de la qualité de l'air et la santé, des consommations énergétiques et des gaz à effet de serre, pour lesquels l'Ae propose un focus.

#### *Focus sur les eaux pluviales*

Il ressort des éléments fournis du dossier que les eaux constituent un enjeu important : la nappe d'eau affleurante de la Craie Picarde se situe à un niveau à environ 15 à 25 m de profondeur. Des périmètres de protection éloignée de captages (PPC) d'eau destinée à la consommation humaine sont dans l'aire d'étude immédiate. La Liovette (ruisseau issu de la craie en mauvais état écologique et chimique) s'écoule au nord-ouest de l'emprise aéroportuaire. Dans ce contexte, le dossier propose de considérer que les enjeux liés à l'eau sont majeurs, ce à quoi souscrit l'Ae. La réalisation d'études hydrogéologique pour les nappes et hydrologique pour les cours d'eau est fortement recommandée. L'étude d'impact devra démontrer la compatibilité du projet avec les prescriptions des PPC.

Les mesures qui seront prises pour éviter toute pollution de l'eau devront être justifiées à l'aune de ces enjeux. En particulier, les choix relatifs à la manière d'intercepter et de traiter les eaux de ruissellement issues de la plateforme aéroportuaire et des routes, aux fossés et aux bassins, ainsi qu'au type et au niveau de traitement de ces eaux devront être solidement étayés - y compris en fonctionnement accidentel (par exemple en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures pendant un avitaillement). Le recours prévu à ce stade à des bassins de régulation, à des séparateurs à hydrocarbures et à des bassins d'infiltration ne permettant pas de traiter les polluants solubles dans l'eau, il est attendu que l'état initial et l'évaluation des effets permettent de justifier ces choix ou, à défaut, que l'étude d'impact conclue à la nécessité de traitements plus poussés de l'eau et que le projet les mette en œuvre.

Le réseau d'eaux pluviales de la plateforme a fait l'objet d'un arrêté interpréfectoral d'autorisation du 20 octobre 2008 et d'un arrêté préfectoral complémentaire du 8 décembre 2009. Il serait utile de rappeler la conformité actuelle de la plateforme par rapport à ces arrêtés.

Dans l'ensemble de cette présentation, il serait utile de distinguer ce qui relève du scénario de référence (incluant les mesures de mise en compatibilité avec la réglementation) des mesures nécessaires à la réalisation du projet et de prévoir, dans l'étude d'impact, une modélisation fine des événements pluviaux réels et extrêmes pour les différents bassins versants, notamment en raison de l'imperméabilisation induite par le projet dans un contexte de changement climatique et compte tenu de la multiplication attendue des phénomènes météorologiques extrêmes.

### *Focus sur les espèces végétales et animales et les milieux naturels*

Concernant la faune, le dossier l'évoque principalement sous l'angle du « péril animalier ». Si la sécurité des vols est évidemment essentielle, les incidences du projet doivent être évaluées en tenant compte des destructions d'animaux qu'il est susceptible d'induire (consommation d'espaces actuellement en habitats naturels, collisions avec les avions et effarouchement liées à la prévention du péril animalier dans le cadre d'un trafic aérien accru). Des optimisations au profit de la biodiversité peuvent également être recherchées avec des fauches tardives et des opérations de préservation de la biodiversité prairiale sur la plateforme.

À ce stade, aucun espace naturel d'inventaire ou protégé n'a été recensé au sein de l'aire d'étude rapprochée. Deux Znieff<sup>30</sup> de type 1 et une Znieff de type 2 sont au sein de l'aire d'étude élargie. La zone de projet participe à un corridor écologique local des milieux herbacés, pelouses et prairies, zone de reproduction, d'alimentation et de refuge pour la faune à l'échelle locale. Sont recensés un habitat d'intérêt communautaire dégradé (prairie mésophile de fauche), trois espèces de flore patrimoniale, aucune n'étant protégée, huit espèces d'oiseaux protégées au niveau national et signalées en liste rouge nationale des oiseaux nicheurs<sup>31</sup>, une espèce protégée de mammifère terrestre potentiellement présente (Hérisson d'Europe), trois espèces de chiroptères potentiellement présentes en chasse. Le Léopard des neiges est par ailleurs présent. Des espèces exotiques envahissantes sont aussi relevées, ce qui est un point de vigilance pour la phase des travaux.

L'étude de la faune, de la flore et des habitats naturels est à finaliser par le dernier des six passages prévus. L'état initial devra la présenter dans sa complétude et faire l'objet d'une analyse des incidences et de mesures ERC adaptées. En effet, toutes les espèces à enjeux forts ne sont pas présentées dans la maquette, alors qu'elles sont mentionnées dans l'annexe dédiée aux milieux naturels : c'est le cas de deux espèces d'oiseaux, le Pipit farlouse, espèce actuellement en déclin, et l'Élanion blanc, qui ont été contactées. L'étude écologique doit aussi mettre l'accent sur les espèces animales anthropophiles et notamment sur le dénombrement et la localisation exhaustifs des potentielles zones de chasse des chauves-souris (milieux prairiaux et pelouses calcaires) et des nids de Moineau domestique, nombre d'entre eux étant au sein de la gare routière qui sera détruite. De plus, il conviendra également d'analyser les interactions de la population de Moineau domestique avec l'environnement proche du site de nidification, qui sera aussi réaménagé (par exemple, arbustes et petits arbres au sein des parkings automobiles en périphérie de la gare routière et des terminaux, qui sont des sites de repos). L'étude écologique fera aussi l'objet d'une analyse fine des inventaires pour aboutir à considérer une pression d'inventaire suffisante.

<sup>30</sup> L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>31</sup> Deux espèces classées « vulnérables » : le Chardonneret élégant et la Linotte mélodieuse, deux espèces classées « quasi-menacées » : l'Alouette des champs et le Faucon crécerelle, liste rouge régionale des oiseaux nicheurs, trois espèces classées « vulnérables » : le Moineau domestique, l'Alouette des champs et le Bruant proyer.

L'état initial – comme l'étude d'impact – devra comprendre un volet sur les pollutions lumineuses afin de permettre l'évaluation de leur impact sur la faune (oiseaux, chauves-souris, ...).

### Focus sur l'étude des trafics aériens et routiers

Pour le trafic routier, la méthodologie prévoit la récupération des données existantes (l'analyse s'appuiera sur un travail mené avec l'Université technologique de Compiègne en 2022 sur l'accessibilité de l'aéroport), des entretiens, la collecte de données avec des enquêtes routières sur sept postes et dix comptages automatiques dont les points de collecte sont à justifier voire compléter sur la déviation de Tillé (RD 1001), l'utilisation de données FMD<sup>32</sup> (solution TrafficRecord). Un modèle de trafic sera établi sur la base de l'évolution tendancielle du trafic routier et des prévisions de trafic de l'aéroport. Le périmètre géographique du modèle n'est pas précisé. Il devra être suffisamment large pour inclure toutes les voiries sur lesquelles une augmentation significative du trafic peut être attendue, notamment la déviation de Tillé si le plan de circulation conduit à confirmer l'accès préférentiel pressenti par le nord. L'étude devra comporter une analyse du potentiel de report modal et des mobilités actives en cohérence avec le plan de mobilités.

Par ailleurs, les stationnements illégaux font partie des nuisances dont se plaignent les riverains. Ce phénomène doit être décrit et quantifié afin que des mesures puissent être prises en lien avec les autorités compétentes.

Pour le trafic aérien, l'étude devra comporter une analyse des facteurs explicatifs (propension à voyager, niveau de vie, prix du billet, aire de chalandise, etc.), des projections aux différents horizons (cf. *supra*) pour le scénario de référence et le scénario avec projet et des analyses de sensibilité. Cette étude s'appuiera sur des enquêtes passagers (origine/destination, motifs (tourisme, affinitaire, affaires, ...), mode d'accès à l'aéroport (autocar, voiture particulière, ...), catégorie socio-professionnelle, lieu de résidence, nationalité, etc.) réalisées sur plusieurs périodes représentatives du trafic, permettant une bonne compréhension des déterminants du trafic aérien et des éventuels reports entre plateformes, notamment Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, voire Lille Lesquin.

### Focus sur les nuisances acoustiques

La méthodologie d'étude des nuisances acoustiques porte sur les nuisances liées au trafic routier et au trafic aérien sur les taxiways et en vol.

L'étude devra porter sur l'ensemble des nuisances sonores induites par le projet, donc aussi celle liées au trafic aérien. En effet, le développement des capacités liées aux taxiways notamment conduira à un développement des mouvements et des nuisances associées. Cette étude permettra aussi d'alimenter le débat public et les modifications du PGS<sup>33</sup> et du PEB<sup>34</sup> de l'aérodrome de Beauvais-Tillé, datés du 26 juin 2012. En effet, ces plans cartographient les niveaux sonores selon des courbes de niveaux sonores Lden<sup>35</sup>. Le PEB a été établi avec des cartes de bruit établies sur une

<sup>32</sup> Floating Mobile Data : données issues des smartphones et GPS.

<sup>33</sup> Carte PGS : <https://www.oise.gouv.fr/contenu/telechargement/9722/66151/file/cartographie.pdf>

<sup>34</sup> PEB :

[https://www.oise.gouv.fr/contenu/telechargement/9719/66139/file/Rapport%20de%20pr%C3%A9sentation%20du%20plan%20d'exposition%20au%20bruit\\_a%C3%A9rodrome%20de%20Beauvais%20Till%C3%A9.pdf](https://www.oise.gouv.fr/contenu/telechargement/9719/66139/file/Rapport%20de%20pr%C3%A9sentation%20du%20plan%20d'exposition%20au%20bruit_a%C3%A9rodrome%20de%20Beauvais%20Till%C3%A9.pdf)

<sup>35</sup> Niveau sonore moyen pondéré pour une journée divisée en 12 heures de jour, en 4 heures de soirée avec une majoration de 5 dB et en 8 heures de nuit avec une majoration de 10 dB (day-evening-night). Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie dans ces périodes (source : bruitparif.fr).

hypothèse de 61 000 mouvements dont 32 000 mouvements commerciaux annuels et dans son rapport, daté du 30 avril 2012, le commissaire-enquêteur recommandait une révision de ce plan à l'atteinte du seuil de 30 000 mouvements commerciaux. Ce seuil est aujourd'hui dépassé. L'étude d'impact acoustique proposée doit donc être complétée par une mise à jour de cette cartographie avec les niveaux Lden actuels (tous bruits cumulés) et ceux à venir avec l'accroissement du trafic aérien et les bruits induits (augmentation du trafic routier notamment). Un état quantitatif de la population affectée par ces différents niveaux Lden 50, Lden 56, Lden 62, Lden70, est essentiel pour évaluer l'impact sur la santé humaine.

L'étude devra présenter les résultats de modélisation non seulement au regard des seuils réglementaires, mais aussi des recommandations de l'OMS.

Pour le trafic routier, un modèle numérique en trois dimensions de la zone d'étude sera créé pour recomposer la situation actuelle rencontrée sur site lors des mesurages. Le modèle sera réalisé sous le logiciel d'acoustique prévisionnelle CADNAA version 2023. La marge d'incertitude de ce modèle est de l'ordre de 2 dB ; il conviendra, lors de son calage, de veiller à ce qu'il soit calé dans le sens favorable aux riverains (bruit en modélisation > bruit mesuré au même point).

Il conviendra aussi d'avoir une approche du bruit cumulative multisources (notamment véhicules automobiles et avions). Aucun cadre réglementaire propre n'existe mais une approche même expérimentale pourra être déployée afin d'établir les incidences sur la population et les mesures ERC à déployer.

Du fait du développement du trafic routier, que le projet devra d'abord chercher à éviter en favorisant une accessibilité par les modes alternatifs à la voiture particulière, des augmentations significatives du bruit peuvent se produire sur des secteurs éloignés. La note méthodologique indique qu'il n'y a pas de texte réglementaire lié aux effets de trafics routiers induits par la mise en place d'un projet sur les voiries existantes et les bâtis riverains. Ceci ne dispense pas d'analyser ces effets, ni de prévoir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, conformément aux dispositions régissant le contenu des évaluations environnementales. Il conviendra donc d'étendre la modélisation aux voiries où des modifications importantes du trafic sont susceptibles d'intervenir.

Il est important que l'étude présente les hypothèses et les résultats de la modélisation avec les protections et sans les protections, pour que la réduction que celles-ci apportent soit ainsi appréhendée et ce, suivant la variabilité saisonnière ou mensuelle de l'activité aéroportuaire.

L'OMS, qui constitue la référence en matière de santé humaine, a établi des effets délétères du bruit pour la santé à partir de niveaux sonores de bruit aérien de 45 dB en période diurne et 40 dB en période nocturne. Le site <https://lfob.aerovision.cloud/appmap> permet de visualiser en direct le trafic aérien ainsi que les niveaux sonores enregistrés en quatre points. Ce site montre des dépassements des niveaux recommandés notamment lors de survols d'avions. Il serait intéressant qu'une synthèse de ces données soit reprise dans l'état initial. De plus, l'étude d'impact doit permettre de faire un point sur la pertinence du dispositif actuel de surveillance du bruit et proposer des ajustements le cas échéant (localisation des points de mesures, renforcement des points).

### *Focus sur la qualité de l'air et la santé, et les nuisances olfactives*

La méthodologie proposée porte sur les polluants atmosphériques, qui sont à expliciter clairement tant pour les émissions, que pour les concentrations.

L'étude devra présenter les résultats non seulement au regard des seuils réglementaires actuels, mais aussi des nouvelles valeurs limites seuils de la directive 2024/2881 sur la qualité de l'air adoptée en fin d'année 2024, qui impose des valeurs limites sensiblement plus basses dès 2030, notamment pour les particules<sup>36</sup> PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> qui constituent un enjeu régional important dans les Hauts-de-France<sup>37</sup>, du [guide de la gestion de la qualité de l'air des aéroports](#) de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et des lignes directrices de l'OMS. Par ailleurs, le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines (PUF)<sup>38</sup> à proximité des aéroports. Ces PUF sont identifiées par l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) comme des particules encore plus nocives que les particules de taille supérieures, car elles pénètrent plus profondément dans l'organisme et sont sources d'atteintes respiratoires et cardiovasculaires et de décès anticipés. Par conséquent, l'étude proposée sur la qualité de l'air et la santé peut être renforcée avec l'intégration de données relatives aux particules ultrafines, leur dispersion et leur évolution quantitative potentielle.

Ainsi, la prise en compte des particules dans les travaux de modélisation des concentrations impliquera le calcul de la remise en suspension des particules, actuellement non mentionné mais indispensable pour la fourniture de modélisation et de cartographies réalistes.

La note méthodologique prévoit cinq scénarios, qui sont à préciser dans leur définition : état actuel, état projeté sans projet, état projeté avec projet, état projeté 20 ans sans projet et état projeté 20 ans après mise en service avec projet. En cohérence avec les points évoqués plus haut, il conviendrait de raisonner avec un scénario de référence et un scénario avec projet, avec plusieurs horizons : état actuel, mise en service, mise en service +20 ans, 2050 ou 2054.

L'analyse s'appuiera selon le dossier sur deux points de mesure par micro-capteurs EcoSmart, gérés par la société Ecomesure et sur des mesures *in-situ* sur le dioxyde d'azote sur dix sites. Du fait de l'importance des PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> il est nécessaire de compléter *a minima* les mesures proposées par tube passif pour le dioxyde d'azote par des mesures de particules au moins par micro-capteurs.

Elle prendra en compte les densités de population et les populations sensibles.

Les émissions sur la zone aéroportuaire, hors trafic routier, porteront sur les émissions issues des aéronefs (y compris les émissions des moteurs auxiliaires de puissance (APU)), d'autres sources mobiles (par exemple équipements d'assistance au sol (GSE), groupe de puissance électrique (GPU)) et 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 bases de données OACI<sup>39</sup>, de l'établissement public de mise en valeur des aéroports de Paris (EMEP) et [OMINEA/CITEPA](#) qui sont recommandées par le « Guide de calcul des émissions dues aux aéronefs », Service technique de l'aviation civile (STAC) – 2015. Les

---

<sup>36</sup> La qualité de l'air est notamment qualifiée par les particules en suspension (*particulate matter* ou PM en anglais) de moins de 10 micromètres (noté  $\mu\text{m}$  soit 1 millième de millimètre), respirables, qui peuvent pénétrer dans les alvéoles pulmonaires. On parle de particules fines (PM<sub>10</sub>), très fines (PM<sub>5</sub>) et ultrafines (PM<sub>2,5</sub>).

<sup>37</sup> Un plan de protection de l'atmosphère à Beauvais est cité dans le document, malgré le fait qu'il n'en n'existe pas.

<sup>38</sup> Les particules ultrafines (PUF), également appelées PM 0,1 ou ultrafines, sont des particules de taille nanométrique (moins de 100 nm de diamètre). En raison de leur taille extrêmement petite, elles se comportent comme des gaz dans l'atmosphère et ont une capacité à pénétrer profondément dans le système respiratoire humain, pouvant même traverser la barrière pulmonaire pour atteindre la circulation sanguine.

<sup>39</sup> Le code OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) est un identifiant géographique à quatre lettres attribué à chaque aéroport dans le monde. Il est utilisé principalement pour la gestion du contrôle de la circulation aérienne et la préparation des plans de vol.

émissions seront définies pour l'ensemble du cycle Landing-Take-off (LTO). Cela correspond à la partie du vol jusqu'à 900 m d'altitude environ. En effet, au-dessus de ces 900 m, altitude de la "couche limite", les polluants se mélangent à la partie plus haute de l'atmosphère et ne restent pas dans la zone où ils ont été émis.

Selon le dossier, les émissions routières seront modélisées selon la méthodologie Copert V.

L'estimation des concentrations des polluants dans l'air ambiant sera réalisée avec le modèle de dispersion atmosphérique ADMS Airport 3.2<sup>40</sup>, développé par le CERC, le *Cambridge Environmental Research Consultants* Ltd.

Les premières habitations sont très proches des stationnements des avions, environ 300 m, ce qui les expose à des nuisances olfactives telles que les odeurs de kérosène et probablement à des risques sanitaires. Cette question n'est pas identifiée dans le rapport de cadrage mais devra être traitée, avec les mesures à effectuer sur site nécessaires. Par ailleurs, l'existence de retombées de polluants au sol dans un territoire habité et agricole est très vraisemblable. En conséquence, des scénarios d'exposition aux polluants par ingestion devraient être envisagés en prenant en compte les conséquences d'une consommation de produits issus de jardins ou de champs cultivés, les effets dans les jardins et aires de jeux pour enfants, etc. voire en tenant compte des effets de la pollution aérienne sur les masses d'eau. L'Ae recommande donc d'inclure un ou des scénarios d'exposition par ingestion.

#### *Focus sur les consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet et les émissions de gaz à effet de serre (GES)*

La méthodologie envisagée pour les GES porte sur l'ensemble des émissions, avec la construction, l'exploitation de l'aéroport, mais aussi les effets sur les trafics routiers et aériens, et pour les facteurs d'émission, le dioxyde de carbone, le méthane, le protoxyde d'azote et les gaz dits « industriels » (HFC, PFC, SF<sub>6</sub>, NF<sub>3</sub>).

Un document de la DGAC de 2015<sup>41</sup> limite l'approche pour les aéronefs au cycle LTO, mais il convient prendre en compte tout le vol (donc aussi la phase croisière) et tous les effets sur le climat (pour les gaz classiques essentiellement du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et un peu de méthane (CH<sub>4</sub>) et de d'hémioxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) lié à la combustion des carburants et les gaz fluorés) mais aussi les traînées de condensation qui pourraient avoir des effets équivalents au CO<sub>2</sub>. Pour les facteurs d'émission, seront pris en compte notamment les niveaux d'émissions de CO<sub>2</sub> dépendant du type d'aéronef (Annexe 16 volume III de la convention de Chicago) et le scénario avec mesures existantes 2024<sup>42</sup>. Il faudra ajouter les effets des traînées de condensation, en tenant compte des incertitudes de connaissance subsistant sur le sujet.

L'analyse devra veiller à ne pas affecter au projet les compensations d'émission liées au régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (Corsia) et au système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union européenne pour l'aviation<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> ADMS-Airport 3.2 est la dernière version du modèle de référence développé par NUMTECH pour la modélisation de la qualité de l'air dans l'environnement des plateformes aéroportuaires.

<sup>41</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Emissions\\_gazeuses\\_2015%20-%20Copie.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Emissions_gazeuses_2015%20-%20Copie.pdf)

<sup>42</sup> [https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport\\_de\\_synthese\\_du\\_scenario\\_ame2024\\_v2-1\\_cle5f5e11.pdf](https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_de_synthese_du_scenario_ame2024_v2-1_cle5f5e11.pdf)

<sup>43</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/regime-compensation-reduction-du-carbone-laviation-internationale-corsia>

**Question n° 3 : L'Ae peut-elle donner la liste des projets à prendre en compte dans les incidences cumulées ?**

L'évaluation environnementale analyse les effets cumulés du projet avec d'autres projets, conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Elle indique que cette analyse doit porter sur les projets existants ou approuvés ayant fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale ou d'une évaluation environnementale et d'un avis de l'autorité environnementale, et qu'en sont exclus les projets dont les travaux sont achevés. L'Ae rappelle qu'aux termes de l'article R. 122-5 précité, l'analyse des effets cumulés doit porter sur l'ensemble des projets qui, à la date du dépôt de la demande d'autorisation, ont été réalisés (« existants ») ou ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés (« approuvés »), et qu'il est donc attendu un champ d'analyse dans son acception la plus large.

Il revient au maître d'ouvrage d'identifier ces projets. La mission régionale d'autorité environnementale ([MRAe Hauts-de-France](#)) pourra être sollicitée pour compléter si besoin la liste des autres projets connus susceptibles d'impacts cumulés avec le projet présenté.

Pour l'Ae, il conviendrait d'analyser les incidences cumulées au minimum avec le projet de modernisation de l'aéroport de Lille-Lesquin (59) ([Avis Ae 2021-87 du 3 novembre 2021](#)) et le projet de création de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie ([Avis Ae 2022-119 du 9 mars 2023](#)), en travaux et qui sera mis en service d'ici 2027. Au vu de l'importance des trafics province-province de l'aéroport de Paris-Beauvais, il serait intéressant de s'interroger aussi sur les effets cumulés avec les projets de même nature d'autres aéroports de province.

La prise en compte du projet de révision de la zone d'aménagement concerté (Zac) Novaparc (Beauvais et Tillé), qui a fait l'objet d'un [avis](#) de la MRAe le 28 juillet 2020, est aussi indispensable à inscrire à la liste des projets examinés.

Les projets relatifs à l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport qui n'ont pas été retenus comme étant à l'initiative de Bellova doivent aussi être présentés et pris en compte dans l'évaluation environnementale, au moins pour caractériser le scénario de référence. L'Ae recommande que les effets cumulés avec ceux du projet soient évalués. Cela concerne les projets de régénération des lignes ferroviaires Beauvais-Abancourt-Le Tréport et Beauvais-Paris, ainsi que le pôle d'échange multimodal de Beauvais.

Les projets de modulation dynamique de la vitesse et de modulation dynamique des accès portés par la direction interdépartementale des routes (DIR) Nord sur l'A1 doivent améliorer l'accessibilité aux heures de pointe et sont à prendre en considération dans l'analyse.

La présentation et l'analyse de l'ensemble des projets de ce type et leur articulation avec ceux présentés par le pétitionnaire dans la note de cadrage seraient utiles pour en faire ressortir la cohérence, identifier les effets cumulés et les points qui nécessiteraient éventuellement d'améliorer leur articulation. Dans ce contexte, l'arrivée de transports en commun adaptés est à présenter comme un effet induit positif de l'existence de ces multiples projets, sous réserve d'une conception tant par les gestionnaires de voiries et les autorités organisatrices des transports en commun que par l'aéroport compatible avec leurs besoins spécifiques (cheminements piétons, positionnement

des gares et haltes, possibilité de voyager avec un vélo...). Il en va de même pour les cheminements piétons et vélos pour les personnels travaillant à l'aéroport.

### *Le suivi du projet, de ses incidences, des mesures ERC et de leurs effets*

Ce volet est actuellement absent du dossier fourni aux rapporteurs. Pour autant, la future étude d'impact devra décrire les indicateurs de suivi tant en phase travaux qu'exploitation du projet, de ses incidences, des mesures ERC et de leurs effets. L'objectif chiffré poursuivi, les dispositifs de mesures mis en œuvre, les moyens consacrés, ainsi qu'un engagement à mettre en œuvre des mesures correctives en cas d'écart aux objectifs sont attendus. Les résultats sont à mettre régulièrement à la disposition du public.

## ***2.3 Concernant les compléments attendus dans l'étude d'impact pour les infrastructures de transports***

### *Étude socio-économique*

Les références citées sont correctes. Les remarques émises ci-dessus sur les horizons temporels des études, ainsi que jusqu'en 2070, s'appliquent aussi au volet socio-économique, en particulier pour ce qui concerne la date de mise en service complète du projet et les périmètres d'études. Plus globalement, la cohérence des hypothèses retenues d'émissions de bruit, de polluants, de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie associées doit être assurée entre les différentes parties du dossier. Celles-ci doivent reprendre celles qui sont publiées par le ministère de la transition écologique : <https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>, en particulier les [valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique](#) et les [valeurs de référence recommandées pour le calcul socio-économique](#). Pour les transports routiers, on utilisera le document de [cadrage du scénario de référence](#).

Dans le cadre de cette étude, l'Ae attire particulièrement l'attention du maître d'ouvrage sur plusieurs sujets :

- la possibilité de réaliser des projections significatives jusqu'à la fin du contrat de concession (30 ans) n'est évidemment pas acquise. Toutefois, cette projection sera utile en retenant des hypothèses simplifiées (par exemple, poursuite du développement envisagé sur 2025-2035, stagnation à partir de 2035, etc) ;
- la description du volet socio-économique ne mentionne pas explicitement la phase travaux : une évaluation complète doit inclure la prise en compte des externalités positives et négatives de la construction ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité est attendue et comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique ;
- l'évaluation de l'évolution du prix du billet en fonction du projet retenu (dimensionnement de la piste et niveau de service associé) doit apparaître clairement, détaillée par liaison. Le choix du niveau de service retenu nécessite de reposer sur une étude de marché effectuée selon les règles de l'art, prenant en compte l'effectif des usagers ainsi que le développement économique attendu ;
- la contribution du projet à l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 doit être évaluée et

quantifiée. L'ensemble des émissions de GES, en phase chantier comme exploitation, est à prendre en considération et à comparer au scénario de référence sans projet. Si des compensations s'avèrent nécessaires, elles sont à prendre en compte également.

Enfin, l'Ae signale qu'elle a produit une [note](#) sur les évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport (n° Ae 2017-N-05), ainsi que [celles](#) de mars 2024 sur la prise en compte des émissions de GES, et de septembre 2024 sur la compensation carbone.

### Développements urbains induits

La partie III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement s'applique au présent projet, dont l'étude d'impact doit inclure les développements spécifiques aux infrastructures de transports. À ce titre, il est notamment attendu une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation, analyse actuellement non présente dans la maquette transmise par le maître d'ouvrage.

En effet, le projet d'ensemble est susceptible d'induire des développements urbains, en particulier du fait de l'accroissement du nombre d'emplois directs et indirects induits par l'activité aéroportuaire, et du besoin pour les employés de se loger alentours. Des opérations améliorant la desserte de l'aéroport, et notamment de l'augmentation du pôle multimodal (gare routière) peuvent accentuer ce phénomène.

Même s'il n'est pas explicitement applicable aux infrastructures aéroportuaires, l'Ae suggère de s'appuyer, pour une telle analyse, sur le guide « *Infrastructures de transport et urbanisation. Préconisations méthodologiques* » édité en novembre 2017 par le ministère de la transition écologique et solidaire. Ce guide définit en particulier un périmètre d'influence de proximité, où sont observés les effets directs du projet, et un périmètre d'influence éloignée, « *défini par la nouvelle offre de mobilité* ».

À ce stade, l'Ae n'est pas en mesure d'apprécier l'ampleur de cet impact, au vu des informations fournies. L'analyse devrait notamment être complétée, au plus tard pour l'étude d'impact, par une analyse plus fine des orientations du futur schéma directeur de la région Île-de-France, dit environnemental (Sdrif-E), du Sradet Haut-de-France et du Scot, des zones à urbaniser des plans locaux d'urbanisme, des zones d'aménagement concerté (Zac) prévues ou créées, tenant compte de leur calendrier et de leur programmation. Elle devrait aussi exploiter pleinement les informations issues de l'étude d'impact socio-économique pour identifier les trois types d'impact : les emplois directs de la plateforme, les retombées directes, indirectes et induites, pour la zone d'influence, mais aussi pour les départements de la région et même au-delà, et les « retombées catalytiques » correspondant aux dépenses touristiques en Île-de-France et sur la France entière.

### Situation exceptionnelle ou accidentelle

Le dossier ne comporte pas de développement sur les incidences d'un fonctionnement en situation exceptionnelle ou accidentelle.

L'Ae rappelle que l'article R. 122-5 du code de l'environnement, qui fixe le contenu de l'étude d'impact, prévoit au II 6° que soit fournie une « *description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description* »

*comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence. ».*

Ces éléments viennent en sus, tout en pouvant s'y référer, des études de danger qui seront présentées à l'appui de demandes d'autorisation spécifiques à certaines opérations telles que les installations classées pour la protection de l'environnement et les études de sécurité de l'aérogare. Pour cela, le pétitionnaire peut définir des scénarios qui serviront à établir les impacts en de telles circonstances. Le croisement de leur occurrence et de leurs incidences pourra servir à déterminer la nécessité et le dimensionnement de mesures d'évitement ou de réduction adaptées. Par exemple, l'étude d'impact doit présenter et évaluer les incidences du fonctionnement du projet par tout temps, tels que l'usage des produits de dégivrage et déverglaçage : les mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser sont à décrire.

#### *Vulnérabilité et risques potentiels liés au changement climatique*

Il n'existe à ce jour aucune référence méthodologique pour aborder la question de la vulnérabilité face aux catastrophes, désormais requise par la dernière modification de la directive 2014/52/UE reprise dans l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'Ae recommande de s'appuyer sur le considérant de cette directive : « *À la suite de la communication de la Commission du 23 février 2009 intitulée « Une approche communautaire de la prévention des catastrophes naturelles ou d'origine humaine », le Conseil a invité la Commission, dans ses conclusions du 30 novembre 2009, à veiller à ce que la mise en œuvre, le réexamen et le développement ultérieur des initiatives de l'Union tiennent compte des préoccupations en matière de prévention et de gestion des catastrophes ainsi que du cadre d'action de Hyogo des Nations unies pour 2005-2015 adopté le 22 janvier 2005, qui souligne la nécessité de mettre en place des procédures pour évaluer, dans le cas des grands projets d'infrastructure, les implications liées au risque de catastrophes »* .

L'Ae précise que cette question a vocation à être abordée, dans les études d'impact, sous son angle environnemental, par une évaluation des conséquences de telles catastrophes sur des installations et équipements aéroportuaires, et aussi sur des aéronefs.

Selon une logique distincte, l'Ae estime également qu'il serait opportun, s'agissant d'un projet créé pour plusieurs décennies, d'apprécier les risques potentiels liés aux changements climatiques pour le site et l'activité aéroportuaire. Pour cela, le scénario de réchauffement à prendre en compte est celui de la trajectoire nationale de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC), adoptée par le nouveau plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC 3), tel qu'indiqué dans une note complémentaire fournie suite à la visite des rapporteurs.