

Service de l'Eau, de l'Environnement et de la Forêt

Bureau Politique et Police de l'Eau

N° référence : 0100069316

Vos références : ddt-seef-ppe@oise.gouv.fr

Affaire suivie par : ddt-seef-ppe@oise.gouv.fr

Téléphone : 03 64 58 16 61

Pièces jointes : 0

BELLOVA Aéroport de Paris Beauvais-Tillé

Mme Poncin

Directrice de la maîtrise d'ouvrage

CS42158

60 000 Tillé

Beauvais, le 4 août 2026

Références réglementaires : Articles R.181-16 du Code de l'environnement

Madame,

Vous avez déposé un dossier de demande d'autorisation environnementale qui concerne le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais Horizon 2023.

Ce projet est soumis à

- autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement relatif à la législation sur l'eau, notamment au titre de la rubrique 2.1.5.0 de la gestion des eaux pluviales ;
- dérogation au titre de la réglementation relative aux habitats et espèces protégées au titre des articles L.411-1 et L.411-2 du code de l'environnement ;
- une évaluation des incidences N2000 au titre des articles L.414-4 et R.414-23 du code de l'environnement ;
- la déclaration d'installations classées pour la protection de l'environnement au titre de l'article L.512-8 du code de l'environnement, rubrique 2910.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à ce stade de l'instruction votre dossier appelle des demandes d'informations complémentaires.

Je vous demande de bien vouloir modifier votre dossier en conséquence au plus tard avant la réunion de clôture de la consultation en cours. Ces informations complémentaires devront être déposées sur le site entreprendre.service-public.fr à partir du lien qui vous a été envoyé à cet effet. Elles seront également placées sur le site internet de la consultation.

Ces informations seront analysées dans le cadre de l'instruction du dossier afin d'éclairer le préfet sur la possibilité d'autoriser votre projet.

J'attire votre attention sur le fait que si les informations complémentaires venaient à modifier l'économie générale du projet, il sera nécessaire de retirer votre dossier et le redéposer.

La présente demande n'engendre pas de suspension de délai de la procédure d'instruction en cours

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le préfet et par
subdélégation,
Le Responsable adjoint du
service eau, environnement et
forêt



Charles Gille

Conformément au règlement général sur la protection des données du 27 avril 2016, applicable depuis le 25 mai 2018 et à la loi « informatique et liberté » dans sa dernière version modifiée du 20 juin 2018, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, de suppression et d'opposition des informations qui vous concernent.

Si vous désirez exercer ce droit et obtenir une communication des informations vous concernant, veuillez adresser un courrier ou un courriel au guichet unique de police de l'eau où vous avez déposé votre dossier. Cette demande écrite est accompagnée d'une copie du titre d'identité avec signature du titulaire de la pièce, en précisant l'adresse à laquelle la réponse doit être envoyée.

Toute décision susceptible de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent l'est au moyen de l'application Télérecours (<https://www.telerecours.fr/>)

ANNEXE

Demande d'information complémentaire pour l'instruction de l'autorisation environnementale,
relatif à :

Modernisation de l'aéroport Paris Beauvais – Commune de Tillé

dossier n° : 0100069316

La présente contribution est établie sur une étude d'impact s'adossant à un objectif de 45 000 mouvements commerciaux annuels à horizon 2033. Tout dépassement de ce seuil serait de nature à remettre en cause les appréciations ci-dessous et l'économie générale du projet.

Sur le volet nuisances sonores

Les vols à l'aéroport Paris-Beauvais sont historiquement concentrés à des moments clés de la journée : principalement en début de journée, à midi et en fin de journée. Cette concentration des vols entraîne une utilisation intensive des infrastructures de l'aéroport à ces moments précis, nécessitant une gestion efficace des ressources pour maintenir un service de qualité. L'aéroport est soumis à une période de couvre-feu de minuit à 5 h du matin, reconduit sans limitation de durée par l'arrêté préfectoral du 11 mars 2025, interdisant les vols nocturnes avec un maximum de 25 dérogations annuelles.

- Trafic routier

Le projet prévoit une modification de la circulation engendrant un surplus sur la Départementale D1001. L'étude d'impact évoque une modification significative du bruit ambiant induit par le report du trafic aux horizons 2030 et 2050. Les dispositifs proposés afin d'y remédier reposent sur une conformité d'isolement des bâtiments en façade des habitations. Ainsi deux types de protection sont proposés :

- Par isolement vis-à-vis des bruits extérieurs pour les bâtiments dans les zones du plan de gêne sonore ou du plan d'exposition aux bruits des aérodromes.
- Par écran routier pour protéger les autres habitations.

Ces mesures répondent bien aux attentes réglementaires mais ne permettent pas de garantir pour l'ensemble des habitations le respect de la recommandation de l'Organisation mondiale de la santé de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de 53 décibels (dB) Lden en période diurne (effets néfastes sur la santé associés au dépassement de cette valeur¹). L'état initial indique qu'une part importante de maisons individuelles sur la commune de Tillé (87 %) est susceptible de disposer d'un jardin (EI p207).

- Trafic aérien

Avec l'évolution de la flotte d'aéronefs vers des appareils émettant moins de bruit et malgré l'accroissement du trafic aérien, une amélioration du Lden -indicateur d'exposition au bruit – est attendue par rapport à la situation actuelle que ce soit en 2030 ou en 2050. Cependant, cette évolution sera moins favorable que si le projet de modernisation n'était pas mis en œuvre. Environ 170 personnes (+0,2 %) en 2030 et 330 (+0,4 %) en 2050 seraient exposés en plus à plus de 55 db(A) en Lden par rapport à l'absence de réalisation du projet de modernisation.

Le suivi par le réseau permanent de mesures, associé à l'application du couvre-feu nocturne, est essentiel pour préserver la qualité de vie des riverains.

¹ Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne, OMS 2018

- Autres incidences acoustiques

L'étude acoustique menée par ACOUSTB a étudié l'impact de la modification des taxiways et conclut que l'exposition au bruit de la population au niveau sonore maximal au passage d'un avion sur les taxiways est inchangée entre la situation actuelle et la situation projet. Le déplacement de la gare routière apportera des sources de bruit plus élevées au voisinage de certains riverains mais la mise en place de l'écran prévu dans le projet permettra de respecter la réglementation en matière de nuisances sonores pour le voisinage.

- En phase travaux

L'étude précise qu'il n'y aura pas d'interruption de l'activité aéroportuaire pendant la phase travaux. Pendant cette phase qui s'étale sur plusieurs années, les riverains pourront être confrontés à un cumul de nuisances impactant leur santé. P344 de l'EI, il est indiqué « sauf contrainte sur l'exploitation qui conduirait le report de certains travaux de nuit, les entreprises du BTP respecteront les horaires légaux de travail, soit entre 8h et 18h en semaine ».

Les mesures mises en place par Bellova sont régies par la fiche R21j qui prévoit notamment une réactivité en cas de plainte ou de constat de dépassement des seuils réglementaires. Les chantiers sont soumis à l'arrêté préfectoral Bruit du 15-11-1999 et ses exigences horaires. **Une dérogation préfectorale sera nécessaire en cas de travaux en dehors de ces horaires.**

Sur le volet qualité de l'air

Plusieurs paramètres de la qualité de l'air ont été étudiés : NO₂, PM_{2,5}, PM₁₀, dioxyde de soufre, benzène, HAP en équivalent benzo(a)pyrène, 1,3-butadiène, chrome, arsenic et nickel.

L'étude air-santé conclut « qu'aucun risque pour la santé humaine lié à une exposition chronique aux émissions atmosphériques du projet n'est attendu pour les populations situées dans l'aire d'étude, et ce pour tous les horizons temporels étudiés (2024, 2030 et 2050), avec ou sans projet ».

Pour le trafic aérien, il est estimé que les concentrations en particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) resteraient stables entre les différentes configurations : état actuel, fil de l'eau, projeté. Ceci serait lié à l'amélioration des rejets des aéronefs qui compenseraient l'augmentation du trafic.

Comme pour le bruit, l'évolution des émissions et des expositions des populations sera moins favorable avec la mise en œuvre du projet.

Par ailleurs, le bruit de fond pour le paramètre PM_{2,5} est de l'ordre de 9 µg/m³. Il dépasse aujourd'hui la valeur guide de l'OMS (5 µg/m³) sur l'ensemble du périmètre d'étude. Et les teneurs en dioxyde d'azote (NO₂) excèdent également la valeur guide (10 µg/m³) auprès des riverains les plus proches. Une légère dégradation de la qualité de l'air en NO₂ est modélisée dans la zone proche de la D1001, conséquence d'une augmentation du trafic routier induite par le projet.

- Particules ultrafines (PUF)

Le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines (PUF) à proximité des aéroports. Ces PUF sont identifiées par l'Anses comme des particules encore plus nocives que les particules de taille supérieures, car elles pénètrent plus profondément dans l'organisme et renforcent le lien avec des atteintes respiratoires et cardiovasculaires et les décès anticipés. **Pour compléter l'état initial de l'étude d'impact, Bellova s'engage à effectuer des campagnes de mesures avant la réalisation des travaux afin de déterminer le niveau actuel de particules ultrafines émises à proximité de l'aéroport.** Cette campagne sera à intégrer dans la surveillance environnementale imposée avec une

fréquence restant à déterminer (cf Prescriptions du 6 octobre 2020 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) afin de valider les hypothèses des modélisations et de s'assurer de l'absence de dégradation des concentrations pour les riverains.

Sur le volet eaux et milieux aquatiques – gestion des eaux pluviales et prévention des pollutions des eaux souterraines :

En parallèle du projet de modernisation de l'aéroport Bellova avait sollicité le renouvellement des autorisations pré-existantes (arrêté 60-2009-00052 modifiant l'arrêté 60-2008-00016). Sur recommandation du service, le dossier intègre ces éléments nécessaires afin de pouvoir délivrer une autorisation environnementale globale.

L'aéroport, situé partiellement dans l'aire d'alimentation des captages d'eau potable de Beauvais, poursuit des activités semblables à celles actuellement développées.

Le projet prévoit une gestion des eaux pluviales intégralement réalisée à la parcelle, au moyen d'ouvrages d'infiltration dimensionnés de manière à assurer la maîtrise hydraulique des volumes générés. Les ouvrages projetés ont été conçus pour une pluie de période de retour cinquantennale. Des dispositions sont mises en place pour la gestion des hydrocarbures (filtre Adopta/séparateur à hydrocarbures). La gestion des eaux glycolées est également prise en compte. L'étude d'impact (p52) évoque deux bassins étanches, équipés de regards avec vanne à bascule et un dispositif de rejet en sous-verse vers les bassins d'infiltration. Le glycol est dégradé au contact de l'oxygène.

Le pétitionnaire s'engage à respecter la réglementation et les prescriptions émises par la DDT de l'Oise (EI p361).

En phase travaux, pour faire face aux pollutions accidentelles des eaux, Bellova prévoit notamment des mesures décrites dans les fiches E31c et R21d p291 de l'EI

Sur le volet Légionelle

La production d'eau chaude sanitaire s'opérera par des ballons électriques disposés au plus près des besoins, limitant ainsi les risques de légionelles et les pertes thermiques (EI p80/527). Cette disposition, complétée par une surveillance obligatoire et réglementée par l'arrêté du 1er février 2010 relatif à la surveillance des légionelles dans les réseaux d'eau chaude sanitaire collectifs est adaptée à la maîtrise de ce risque sanitaire.

Sur le volet amiante

Conformément à l'article R. 1334-27 du code de la santé publique (CSP), il est rappelé qu'un repérage des matériaux et produits contenant de l'amiante doit être réalisé préalablement à la démolition des bâtiments dont le permis de construire a été délivré avant le 1er juillet 1997. Les résultats doivent être communiqués aux entreprises en charge de la conception et de la réalisation des travaux. Les dispositions réglementaires en matière de présentation des risques liés à l'amiante dans les immeubles bâtis sont précisées dans les articles R. 1334-14 à R1334-29-9 du CSP.

Sur le volet émission de gaz à effet de serre (GES)

Les émissions de GES, et a fortiori leur augmentation, contribue au réchauffement climatique. L'étude d'impact précise que le trafic aérien en phase exploitation est la principale source d'émissions des GES du projet avec 96 % des émissions totales (EI p359). Les émissions cumulées sur 50 ans augmentent

d'environ 7 millions tCO₂e avec la mise en place du projet. L'intégration des Sustainable aviation fuels (SAF) permettrait de limiter cette hausse à 4,3 millions tCO₂e (EI p358).

Sur le volet biodiversité et notamment la pièce D de votre dossier d'autorisation environnementale

- Inventaires :

- L'évaluation des incidences Natura 2000 n'est réalisée que succinctement et mériterait d'être complétée pour justifier l'absence d'impact sur les espèces du DOCOB du site à proximité.
- Le dossier ne permet pas de vérifier si des inventaires spécifiques visant les rapaces nocturnes ont été réalisés, alors même que certaines espèces à fort enjeu patrimonial, telles que le Hibou des marais (en danger critique d'extinction en Hdf), sont connues dans le secteur.
- La qualification de l'habitat naturel sur l'emprise du futur parking P6 ne tient pas compte des ligneux qui semblent piqueter la zone.
- Les données issues des suivis naturalistes réalisés par GIP Aviation et Aéro Biodiversité entre 2022 et 2024 (présentées à partir de la page 299, pré-diagnostic écologie, annexe 3) semblent faire état de certaines espèces non reprises dans les inventaires du dossier. Leur prise en compte dans l'analyse de l'état initial et l'évaluation des enjeux ne sont pas explicitées.

- Mesures de réduction :

- La méthodologie des méthodes de capture et la zone de relâcher ne sont pas mentionnés dans la fiche mesure R4.
- La fiche mesure R5, une mise à jour est nécessaire
- L'éclairage du ciel est déjà interdit par l'arrêté ministériel de 2018. La mesure R9 est trop imprécise sur les solutions retenues et l'emplacement de l'éclairage au regard de l'éclairage global de l'aéroport à ce jour. La plus-value de cette mesure (le gain au-delà des exigences réglementaires) doit être justifiée.
- La carte des mesures de réduction en page 144 mentionne une mesure MR07 de mise en place de nichoirs temporaires en phase travaux, cette dernière n'apparaît pas dans les fiches mesures, mais semble être reprise dans la mesure de compensation C1, ce point est à éclaircir.

- Mesures de compensation :

- Le dossier n'apporte aucun retour scientifique sur l'efficacité des tours à moineaux domestiques, nous ne connaissons pas non plus de retour d'expérience dans l'Oise pour ce type d'installation, sans certitude de l'efficacité de la mesure, celle-ci doit être classée en mesure de réduction ou d'accompagnement. La durée de mise en place des tours n'est pas non plus précisée. De plus, si ces dispositifs peuvent constituer une mesure transitoire intéressante, le dossier ne prévoit pas l'intégration de sites de nidification au sein des bâtiments réhabilités ou nouvellement construits. Dès lors, la capacité de ces seules mesures à assurer le maintien à long terme de l'état de conservation local de l'espèce apparaît insuffisamment démontrée. Cette interrogation est renforcée par la requalification des espaces verts prévue dans le cadre du projet, dont la fonctionnalité pour l'espèce (haies, arbustes denses...) ne pourra être retrouvée qu'après plusieurs années de développement de la végétation.
- Le calendrier de mise en œuvre de la mesure C2 n'est pas noté dans la fiche mesure.
- La durée prévue pour les ORE n'est pas mentionnée.

- Mesures de suivis :

- La mesure S1 est peu détaillée et ne permet pas de contrôler les suivis dans le temps de manière satisfaisante.

Sur le résumé non technique du projet.

Sur les diverses thématiques, un certains nombres de suivi en phase travaux et en phase d'exploitation sont prévus afin de justifier de l'attente des objectifs, du respect des engagements. Une synthèse de ces derniers (avec les valeurs seuils) pourrait apparaître dans le résumé non technique.

En tout état de cause, la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport est l'instance qui permet de rendre compte de ces bilans environnementaux et d'en assurer la transmission.