

AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS

Pour notre territoire,
vers vos destinations.

PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT PARIS- BEAUVAIS HORIZON 2030

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Pièce C3 – Résumé non technique de
l'étude d'impact



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	3
GLOSSAIRE.....	4
1. DESCRIPTION DU PROJET.....	5
1.1 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	5
1.2 PRINCIPALES COMPOSANTES DU PROJET.....	5
1.3 ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX.....	8
1.4 GESTION DES EAUX PLUVIALES.....	8
1.5 AUTRES RESEAUX HUMIDES.....	9
1.6 DEROULEMENT DES TRAVAUX.....	9
1.7 DEMANDE ET UTILISATION D'ENERGIE.....	9
2. DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS DU CHOIX EFFECTUE.....	9
2.1 LA SITUATION AU FIL DE L'EAU (SANS MISE EN ŒUVRE DU PROJET).....	9
2.2 PHILOSOPHIE DE DEVELOPPEMENT.....	10
2.3 PROJETS D'AMENAGEMENT.....	10
3. ANALYSE DE L'ETAT ACTUEL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....	10
3.1 PRESENTATION DES AIRES D'ETUDE.....	10
3.2 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET SES ENJEUX.....	11
4. EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DU PROJET.....	15
5. INCIDENCES NOTABLES DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES.....	19
5.1 SYNTHESE DES INCIDENCES NOTABLE DU PROJET ET DE LEURS MESURES.....	19
5.2 COMPATIBILITE DU PROJET AUX DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'URBANISME.....	31
5.3 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000.....	33
5.4 INCIDENCE NEGATIVES NOTABLES DU PROJET RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET FACE AUX RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS.....	33
5.5 CUMUL DES INCIDENCES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES.....	33
5.6 SPECIFICITES DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.....	33
5.6.1 Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation.....	33
5.6.2 Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet.....	33
5.6.3 Analyse des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité.....	33
5.6.4 Rentabilité socio-économique du projet de modernisation.....	34
6. LISTES DES MESURES ASSOCIEES AUX INCIDENCES.....	34
7. ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.....	35

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Vue d'ensemble du projet.....	6
Figure 2 : Principales composantes du projet.....	6
Figure 3 : Vue depuis le bâtiment existant CTL, en direction du Terminal 1 existant.....	7
Figure 4 : Perspective sur le nouveau bâtiment de jonction.....	7
Figure 5 : Vue depuis le rondpoint en direction de la Gare routière existante.....	7
Figure 6 : Perspective sur la nouvelle gare routière.....	7
Figure 7 : Vue depuis le Parking P3 en direction du terminal 2 et du parking P2.....	7
Figure 8: Perspective sur le parvis piéton végétalisé.....	7
Figure 9 : Les accès routiers menant à l'aéroport.....	7
Figure 10 : Aires d'étude.....	11
Tableau 1 : Bilan des places de parking en situation projet.....	6
Tableau 2 : Synthèse des ouvrages de gestion des eaux pluviales actuels et projetés sur le site de l'aéroport.....	8
Tableau 3 : Points forts et points faibles des options d'aménagement.....	10
Tableau 4 : Synthèse des enjeux.....	12
Tableau 5 : Évolution probable de l'environnement avec et sans le projet.....	15
Tableau 6 : Synthèse des enjeux, incidences et mesures du projet sur le milieu physique.....	20
Tableau 7 : Synthèse des enjeux, incidences et mesures du projet sur le milieu naturel.....	22
Tableau 8 : Synthèse détaillée enjeux, incidences des travaux sur l'avifaune.....	26
Tableau 9 : Synthèse des enjeux, incidences de l'exploitation sur l'avifaune.....	26
Tableau 10 : Synthèse des enjeux, incidences et mesures du projet sur le milieu humain.....	27
Tableau 11 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.....	31
Tableau 12 : Notation de la vulnérabilité actuelle et future, horizons 2050 et 2100.....	33
Tableau 13: Coûts d'investissement et leur répartition entre 2024 et 2030 (SOURCE : AEROPORT PARIS-BEAUVAIS).....	34
Tableau 14 : Coûts en millions d'euros 2024 annuels en 2029 et 2053.....	34
Tableau 15 : Indicateurs synthétiques.....	34
Tableau 16 : Coûts indicatif des mesures d'évitement, de réduction de compensation, d'accompagnement et de suivi des phases travaux et exploitation du projet.....	34

GLOSSAIRE

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des abréviations contenues dans ce rapport et leur signification.

ACA 4+	Airport Carbon Accreditation niveau 4+	PFAS	Perfluoroalkylés et Polyfluoroalkylés Substances
ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires	PI	Poteau Incendie
AEP	Alimentation en Eau Potable	PLU	Plan Local d'Urbanisme
Avgas	Aviation Gasoline	PLUi-HM	Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat Mobilités
AZI	Atlas des Zones Inondables	PM10 / PM2,5	Particules fines (inférieures à 10 ou 2,5 microns)
B100	Biocarburant pur issu de colza	PPE	Périmètre de Protection Éloigné
BREEAM	Building Research Establishment Environmental Assessment Method	PPRi	Plans de Prévention des Risques Inondation
BV	Bassin versant	RDD03	Route Départementale 203
CAB	Communauté d'Agglomération du Beauvaisis	RD	Route Départementale
CASIAS	Carte des Anciens Sites Industriels et Activités de Services	RGA	Retrait-Gonflement des Argiles
DDT	Direction Départementale des Territoires	RIA	Robinet d'Incendie Armé
DPAF	Délégation à la Police aux Frontières	SAF	Sustainable Aviation Fuel (Carburant d'Aviation Durable)
DSP	Délégation de Service Public	SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
EASA	European Union Aviation Safety Agency	SAGEB	Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais
ECOPOL A3+	Emulseur non fluoré, sans PFAS	SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
GES	Gaz à Effet de Serre	SEVESO	Directive européenne sur les risques industriels majeurs
GMAO	Gestion de Maintenance Assistée par Ordinateur	SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
ICAO	International Civil Aviation Organization	SMABT	Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement	SNA	Service de la Navigation Aérienne
IGN	Institut Géographique National	SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs
ISO 14001	Norme internationale de management environnemental	SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
ISO 50001	Norme internationale de management de l'énergie	TMD	Transport de Matières Dangereuses
kWh	Kilowatt-heure	TRI	Territoire à Risque important d'Inondation
MW	Mégawatt	UPae	Zone de l'aéroport (classification PLUi-HM)
MWc	Mégawatt-crête (puissance photovoltaïque)	VAN-SE	Valeur Actualisée Nette Socio-Économique
MWh	Mégawatt-heure	ZAE	Zone d'Activités Économiques
NO ₂	Dioxyde d'azote	ZEN	Zéro émission nette
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation	ZNIEFF	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durable	ZPPA	Zone de Présomption de Prescription Archéologique
PAPI	Programme d'Action et de Prévention des Inondations	ZRE	Zone de Répartition des Eaux
PAF	Police aux Frontières	ZSC	Zone Spéciale de Conservation

Afin de faciliter la lecture des modifications apportées à la suite de l'avis de l'Autorité environnementale, les compléments intégrés dans le présent résumé non technique apparaissent **en bleu** dans le document.

1. DESCRIPTION DU PROJET

1.1 OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

L'Aéroport Paris-Beauvais est détenu par le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT), qui fixe les orientations stratégiques. Depuis le 1^{er} octobre 2024, la société Bellova gère l'aéroport via une Délégation de Service Public (DSP) de 30 ans, sous contrôle du SMABT. Bellova assure l'exploitation, les investissements et la mise en œuvre du projet d'aménagement, en respectant des objectifs de performance, de qualité de service et d'ambition environnementale. Le projet s'articule autour de cinq axes : maîtrise du trafic, modernisation des infrastructures, décarbonation, ancrage territorial et limitation des impacts.

Le fonctionnement actuel de l'Aéroport Paris-Beauvais met en évidence les limites de ses infrastructures, aussi bien en termes d'accueil des passagers que de gestion des avions. Les analyses menées dans le cadre des études de capacité font ressortir plusieurs éléments : une concentration importante du trafic à certaines heures, un stationnement parfois saturé et des aérogaes congestionnées en période de pointe.

Le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais vise à adapter les infrastructures à la croissance du trafic et aux standards internationaux, tout en intégrant une forte dimension environnementale et sociale. Il s'articule autour de cinq axes stratégiques :

- Axe 1 : Maîtriser la croissance du trafic aérien
 - Adapter les infrastructures pour gérer jusqu'à 45 000 vols commerciaux par an d'ici 2033.
 - Porter la capacité d'accueil des aérogaes entre 8 et 9 millions de passagers annuels.
- Axe 2 : Moderniser les infrastructures
 - Améliorer l'accueil des passagers en agrandissant et réorganisant les terminaux, en augmentant le stationnement et en créant un pôle multimodal performant.
 - Optimiser les pistes et aires de mouvement pour réduire les temps d'attente et fluidifier le trafic, sans ajouter de nouvelle piste.
- Axe 3 : Répondre au défi énergétique et renforcer la trajectoire de décarbonation
 - Mettre en œuvre la « zéro émission nette » (ZEN) au sol en fin de chantier (ACA 4+¹).
 - Installer des solutions énergétiques renouvelables (ombrières photovoltaïques, réseau de chaleur, électrification des véhicules de piste).
 - Promouvoir les mobilités bas carbone pour passagers et salariés (navettes au biocarburant, véhicules électriques).

¹ Programme Airport Carbon Accreditation permettant de mesurer les aéroports dans leurs efforts pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Au niveau 4+ (« Transition »), le plus avancé du programme, les aéroports s'engagent à réduire activement leurs émissions conformément aux objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. Cela inclut la mise en place de stratégies pour atteindre des réductions absolues d'émissions et l'intégration de la durabilité dans toutes les opérations aéroportuaires.

- Réduire la consommation d'énergie avec un système de management certifié (ISO 50001).
- Construire la nouvelle aérogare en utilisant des matériaux écologiques.
- Renforcer l'intégration environnementale (certification BREEAM², refuges pour la faune, gestion écologique des espaces, certification ISO 14001).

● Axe 4 : Poursuivre l'ancrage territorial

- Favoriser l'économie locale en réservant des marchés aux entreprises du territoire.
- Créer au moins 100 emplois et garantir 35 000 heures d'insertion pour les publics éloignés de l'emploi pendant les travaux.
- Collaborer avec le Bus pour l'Emploi et générer plus de 500 emplois directs et indirects localement.
- Développer des partenariats solidaires (Restos du Cœur, Emmaüs Connect) pour renforcer l'impact social positif.

● Axe 5 : Limiter les impacts

- Favoriser les avions de nouvelle génération.
- Proposer des mesures de compensation des atteintes aux milieux naturels.
- Intégrer les nouveaux éléments architecturaux avec un soin particulier porté aux matériaux et aux volumes.
- Créer de nouveaux aménagements paysagers qualitatifs.

1.2 PRINCIPALES COMPOSANTES DU PROJET

Le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais vise à aligner les infrastructures existantes avec la croissance actuelle et prévue du trafic, tout en répondant aux standards internationaux de dimensionnement et de qualité de service.

Au vu des besoins capacitaires des installations aéroportuaires actuelles et des capacités pour répondre aux besoins de la demande future jusqu'à un horizon de 45 000 mouvements commerciaux annuels, le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais s'est constitué autour des composantes suivantes :

■ l'amélioration de l'accueil des passagers :

- Accès terrestres :
 - Augmentation de la capacité de stationnement par la création d'environ 3 500 places de parkings automobiles supplémentaires pour les passagers et le personnel,
 - Aménagement des extérieurs : déplacement de la gare routière et création d'un parvis paysager piéton végétalisé,
 - Rééquilibrage du réseau d'accès routier pour améliorer la circulation autour de l'aéroport et diminuer les nuisances occasionnées pour les habitants de Tillé ;
- Aérogare passagers : agrandissement des installations de traitement des passagers par la création d'un bâtiment de jonction entre les deux terminaux actuels et d'une jetée d'embarquement ;

² Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM) : certification britannique utilisée dans plus de 80 pays pour promouvoir une architecture plus écologique. Elle évalue la performance environnementale des bâtiments en prenant en compte des critères tels que gestion, énergie, matériaux, eau, santé et bien-être.

Tableau 1 : Bilan des places de parking en situation projet

ETAT EXISTANT	ETAT EXISTANT		ETAT PROJET		BILAN DES PLACES SUPPLEMENTAIRES	
	Nombre de places	Surface (m²)	Nombre de places	Surface (m²)	Nombre de places	Surface (m²)
Parkings passagers						
Dépose minute	146	4 400	81	2 757	- 65	- 1 643
Parking P1	330	8 300	-	-	- 330	- 8 300
Parking P2	174	4 600	-	-	- 174	- 4 600
Parking P3	1 418	34 000	1 418	34 000	-	-
Parking P4	2 436	57 200	840	20 000	- 1596	-
Zone déstaging	1 300	34 000	-	-	- 1 300	- 34 000
Parking P5	-	-	5 070	124 600	5070	124 600
Parking P6	-	-	1 530	38 700	1 530	38 700
Total passagers	5 804	142 500	8 939	220 057	3 135	75 457
Parkings personnel et loueurs						
Parking P7 (employés)	-	-	490	12 500	490	12 500
Personnels Gare Routière et DPAF	-	-	116	2 800	-	-
Personnels pied tour	100	2 280	101	2 764	1	484
Personnels SNA ³	115	2 000	115	2 850	-	-
Locations Ready line	130	3 400	135	3 285	5	115
Locations base arrière (en places classiques)	35	800	35	800	-	-
Total personnel et loueurs	380	8 480	991	25 000	496	11 994
Total général	6 184	150 980	9 930	245 057	3 631	47 451

- l'optimisation de l'aire de mouvement des avions et du système de pistes :**
- Création de quatre nouveaux postes avions ;
 - Reconfiguration des taxiways de façon à créer des boucles de circulation fluidifiant et sécurisant les accès vers les pistes et les postes de stationnement.

³ Services de navigation aérienne



Figure 1 : Vue d'ensemble du projet

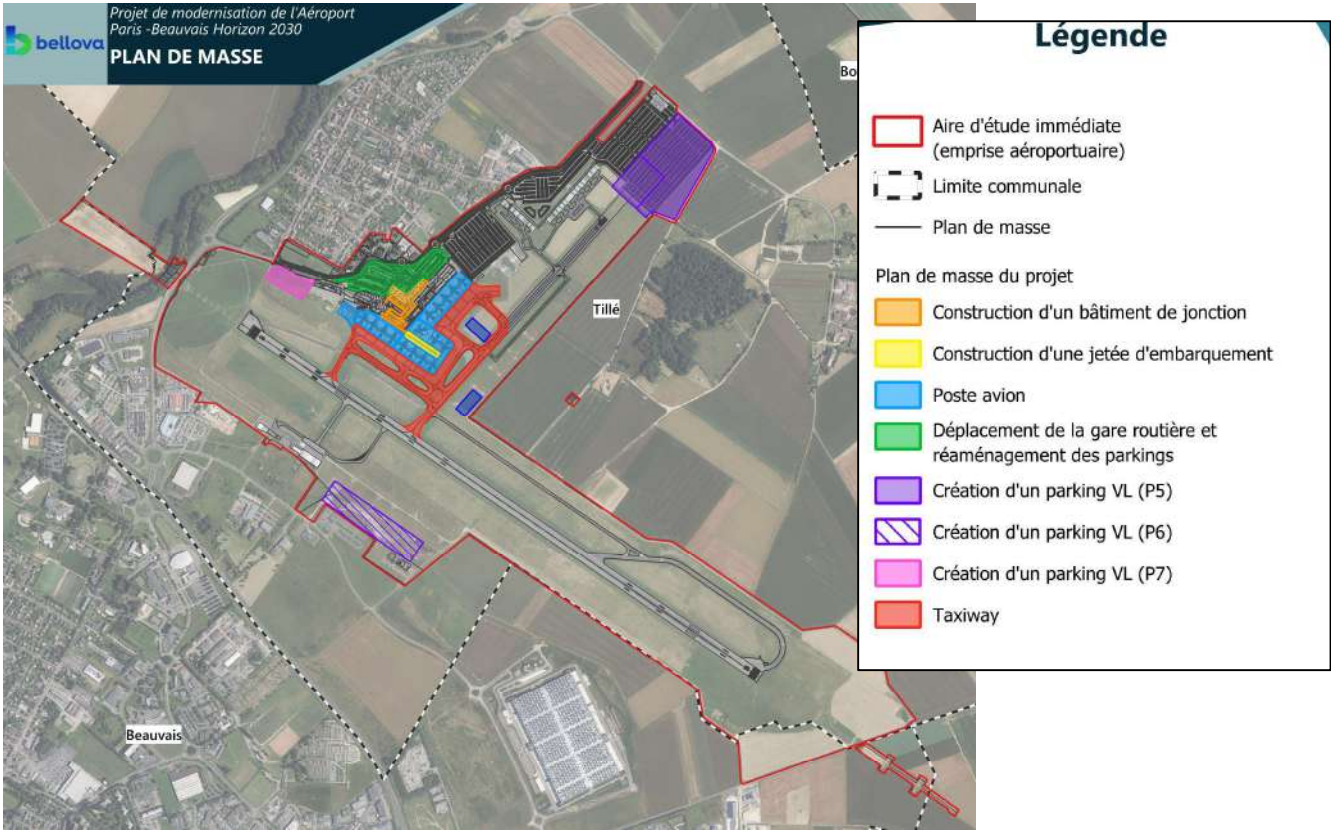


Figure 2 : Principales composantes du projet



Figure 3 : Vue depuis le bâtiment existant CTL, en direction du Terminal 1 existant



Figure 4 : Perspective sur le nouveau bâtiment de jonction



Figure 5 : Vue depuis le rondpoint en direction de la Gare routière existante



Figure 6 : Perspective sur la nouvelle gare routière



Figure 7 : Vue depuis le Parking P3 en direction du terminal 2 et du parking P2



Figure 8: Perspective sur le parvis piéton végétalisé

Rééquilibrage du réseau d'accès routier

L'accès principal à la plateforme aéroportuaire se fait aujourd'hui depuis une voirie routière commune avec les accès au village de Tillé (RD203).

Cette voirie routière principale 2x1 voie sert par ailleurs de limite foncière entre la ville et l'aéroport. Plusieurs raccordements routiers communs sur cette voie desservent les différentes rues du village et les différents parkings de l'aéroport. Trois giratoires principaux longent cette voirie en façade de la ville de Tillé. Cette voirie est partagée par tous les modes d'accès (Bus, Taxis, VL). Elle se connecte sur une voirie existante qui contourne le village de Tillé par l'Est (RD1001).

Ce partage d'espaces et d'usages génèrent des trafics importants sur cette unique voirie et de la gêne pour les riverains. En effet, le flux de circulation, disproportionné par rapport à la circulation routière du village, vient créer deux problématiques :

- L'intersection entre la route de l'aéroport et la route de l'Île-de-France 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 porté par Bellova ne concerne pas la création de nouvelles voiries, mais il propose de diversifier et séparer les accès 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. Une réflexion a ainsi été menée pour contourner la ville de Tillé par le nord et permettre aux passagers d'accéder aux parkings en suivant la RD1001. Les flux de véhicules vers l'aéroport seront donc divisés en deux :

- Un flux professionnel (en bleu sur l'image ci-dessous) qui entrera et sortira au sud par la route de l'aéroport comme c'est le cas actuellement. Les voies ne seront accessibles que pour les bus, les Services Compétents de l'État, les livraisons, les riverains et enfin les employés de l'aéroport, ces derniers venant se garer sur le nouveau parking personnel P7, au sud des terminaux ;
- Un flux grand public (en rouge sur l'image ci-dessous) qui entrera et sortira par le Nord ce qui implique le contournement du village de Tillé par la route RD1001 existante. Cela correspond à tous les véhicules particuliers qui iront se garer au dépose minute ou sur un des parkings de l'aéroport situés au nord.

Cette organisation du trafic permettra de fluidifier les accès véhicules et de contribuer à limiter l'intrusion dans la commune de Tillé par les véhicules se rendant à l'aéroport et également d'en réduire les nuisances. Cela ne demande aucune adaptation des routes en dehors de l'emprise de la concession.

Il faut aussi souligner que des cheminements dédiés aux mobilités douces (piétons, vélos) sont déjà aménagés.

Dans ce contexte, la rue du Moulin sera en sens unique et ouverte uniquement dans le sens Ouest vers Est, pour éviter que des véhicules en lien avec l'aéroport n'accèdent dans Tillé s'ils n'en ont pas le besoin.

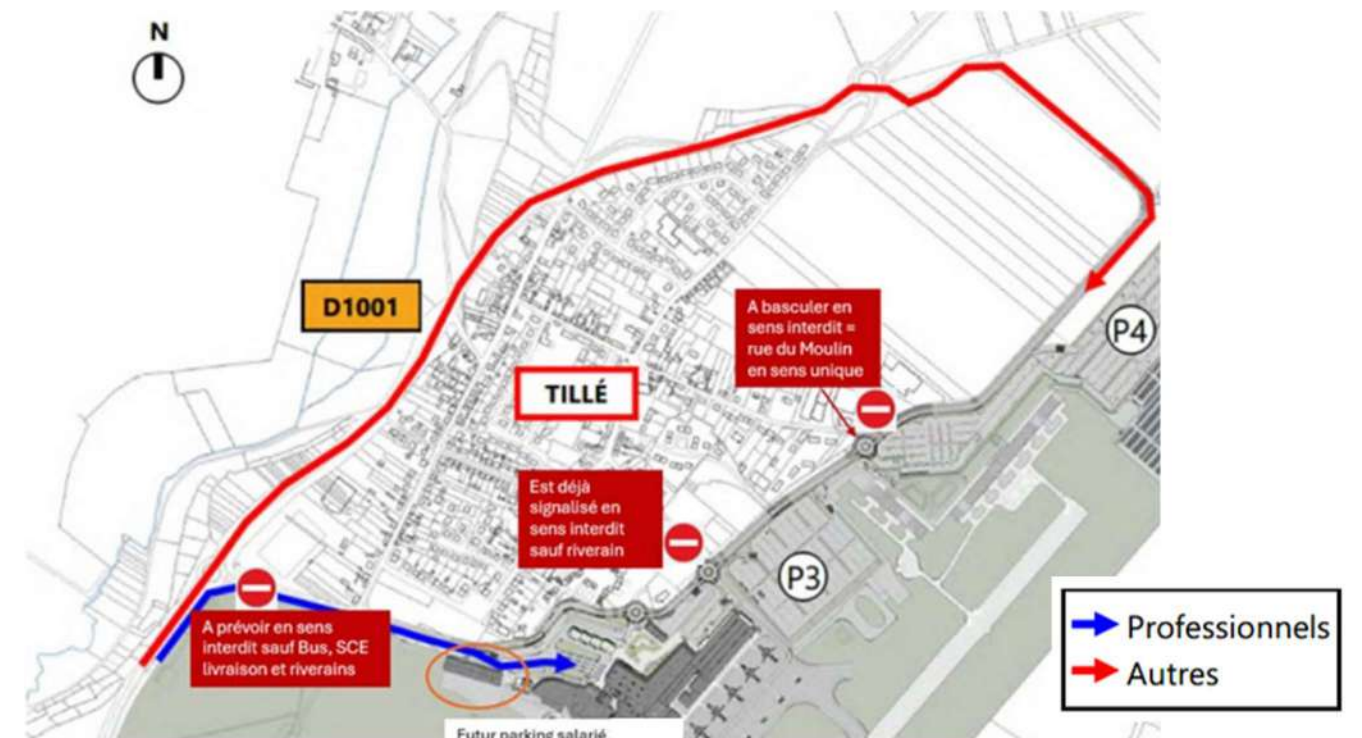


Figure 9 : Les accès routiers menant à l'aéroport

1.3 ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

Bellova place la décarbonation de l'Aéroport Paris-Beauvais au cœur de son projet, en s'appuyant sur un cadre réglementaire strict, un système de management carbone, des instances de contrôle et une trajectoire chiffrée de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le projet respecte les principales lois françaises sur l'énergie et le climat (loi Climat et Résilience, loi relative à l'Accélération de la Production d'Energies Renouvelables, décret Tertiaire, loi sur les énergies renouvelables, etc.), et l'aéroport est soumis à la surveillance de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) et aux décisions de la Commission Consultative de l'Environnement.

Bellova ambitionne de maintenir la certification ISO 14001, d'obtenir la certification ACA4+ en 2028, démontrant une gestion carbone alignée sur les standards internationaux. L'aéroport vise la neutralité carbone au sol d'ici 2035 grâce à :

- Le raccordement au réseau de chaleur urbain,
- L'installation d'environ 115 000 m² d'ombrières photovoltaïques (23 000 MWh/an),
- L'équipement 100 % LED (déjà effectif),
- L'incitation des compagnies aériennes à l'utilisation de carburants d'aviation durables (20 % des besoins en 2035),
- Le renouvellement de la flotte des engins de piste par des véhicules électriques (100 % en 2035),
- La flotte d'autocars 100 % B100 (déjà effectif).

Autres points forts :

- 12 postes avions alimentent les avions au sol en électricité,
- 35 % des avions utilisent des moteurs de nouvelle génération, réduisant bruit et consommation.

L'approche environnementale de Bellova concerne toutes les étapes du projet :

- Valorisation des infrastructures existantes : conservation et réorganisation des terminaux pour limiter l'artificialisation des sols.
- Projet éco-responsable et certifié : le nouveau bâtiment de jonction vise la certification BREEAM niveau EXCELLENT, grâce à l'écoconception (matériaux biosourcés, béton bas carbone, toitures végétalisées, éclairage naturel).
- Économie des ressources naturelles : gestion de l'énergie via une GMAO et l'ISO 50001, conception bioclimatique, collecte et gestion écologique des eaux pluviales, équipements économes en eau.

En résumé, Bellova met en place une stratégie globale pour réduire l'empreinte carbone et environnementale de l'aéroport, en agissant sur l'énergie, les infrastructures, les transports et les ressources naturelles, dans le respect des normes et certifications internationales.

Les émissions de gaz à effet de serre de la plateforme sont principalement liées au trafic aérien, qui représente environ 96 % des émissions totales. Le projet s'accompagne d'une trajectoire de décarbonation visant l'atteinte du niveau ACA 4+ puis la neutralité carbone des activités au sol à l'horizon 2035. Les principales actions concernent le développement de la production d'énergie photovoltaïque, le raccordement au réseau de chaleur, l'électrification des véhicules de piste et le recours croissant aux carburants d'aviation durables (SAF).

1.4 GESTION DES EAUX PLUVIALES

L'Aéroport Paris-Beauvais possède actuellement des aménagements de gestion de eaux pluviales sur son site. La dernière autorisation a été obtenue par l'arrêté préfectoral n°60-2009-0052 du 08/12/09 pour le compte de l'ancien concessionnaire de l'aéroport, SAGEB (Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais).

Actuellement, la gestion des eaux pluviales de l'aéroport vers le milieu naturel se fait exclusivement « à la parcelle » sur le site de l'aéroport par infiltration dans les sols. Au niveau des surfaces imperméabilisées, les eaux pluviales sont collectées, décantées puis infiltrées via des ouvrages hydrauliques (bassin d'infiltration, noue, etc.). Au niveau des surfaces non imperméabilisées, l'eau de pluie est directement infiltrée.

Le projet de modernisation de l'aéroport nécessitera l'installation de nouveaux ouvrages de gestion des eaux pluviales, ainsi que le réaménagement de certains ouvrages existants. L'Aéroport Paris-Beauvais a été aménagé dans les années 1930. Il a fait l'objet de plusieurs évolutions et de plusieurs autorisations au titre de la Loi sur l'eau notamment en 2008 et 2009. L'actuelle demande d'autorisation environnementale vise donc à : régulariser les ouvrages autorisés depuis 2009, et autoriser les ouvrages nécessaires au projet de modernisation de l'aéroport.

Le tableau ci-dessous résume la situation des ouvrages de gestions des eaux pluviales projetés.

Tableau 2 : Synthèse des ouvrages de gestion des eaux pluviales projetés sur le site de l'aéroport

Localisation des ouvrages	Type d'ouvrage	Situation
Parking P5	Bassin d'infiltration projeté	Actuelle demande d'autorisation
Parking P6	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
Parking P7	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
Parvis et nouveau bâtiment	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
Parking loueur et dépose minute	Bassin à ciel ouvert existant en fond de piste	Nouvelle demande d'autorisation
Gare routière	Bassin d'infiltration granulaire existant précédé d'une canalisation stockeuse (Tubosider)	Nouvelle demande d'autorisation
Future jetée	Bassin à ciel ouvert existant en fond de piste	Nouvelle demande d'autorisation
BV01	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
BV02	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
BV03	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
BV04	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
BV05	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation

BV06	Bassin d'infiltration projeté	Nouvelle demande d'autorisation
------	-------------------------------	---------------------------------

1.5 AUTRES RESEAUX HUMIDES

🔧 Défense incendie

Des poteaux incendie (PI) et réserves incendie sont présents au droit de l'aéroport : au droit et à proximité des bâtiments et parkings projetés (P5, P6 et P7).

2 PI seront toutefois créés complémentirement au droit des parkings P5 et P6.

La défense incendie projetée dans les bâtiments prévoit : extincteurs portatifs à eau pulvérisées de 6 l minimum; extincteurs appropriés aux risques présents ; sprinklage dans les nouveaux commerces et restaurants (réseau d'extinction automatique d'incendie) et RIA (Robinet d'Incendie Armé).

Le produit utilisé en matière de défense incendie est un émulseur non fluoré, sans PFAS, l'ECOPOL A3+.

🔧 Gestion des eaux usées

La gestion des eaux usées projetée permet de conserver la station de refoulement existante. Le projet prévoit le dévoiement de réseaux existants au droit du T2 et au droit du bâtiment Saint-Exupéry afin de permettre la construction du bâtiment de jonction.

Les eaux grasses des restaurations du bâtiment de jonction seront traitées via trois séparateurs à graisse situés au droit du bâtiment et coté landside pour faciliter l'entretien.

Deux nouvelles stations de refoulement seront implantées sur site. La première coté airside pour la gestion des eaux usées de la nouvelle jetée. La seconde coté landside sous le parvis permettra de relever les eaux usées du bâtiment de jonction et du terminal T2.

Un accord de rejet est recherché auprès de CAB (Communauté d'Agglomération du Beauvaisis) pour les raccordements d'eaux usées projetés et fera l'objet d'une communication ultérieure aux services de police de l'eau.

1.6 DEROULEMENT DES TRAVAUX

Pour Bellova, le premier marqueur du projet consistera à transformer l'expérience voyageur tout en maintenant l'activité de l'Aéroport Paris-Beauvais pendant les travaux.

La modernisation suivra un phasage dans le temps, limitant au maximum toute incidence sur l'exploitation de l'aéroport : d'abord l'extension des parkings, le transfert de la gare routière puis l'élévation du nouveau bâtiment de jonction, ses installations techniques et la construction de la jetée d'embarquement (2027-2029), et enfin la reconfiguration intérieure des terminaux existants (2029-2030).

Le démarrage des travaux est prévu pour début 2027, sous réserve d'obtention des autorisations nécessaires. La mise en service est programmée pour fin 2029.

Les étapes clés des travaux selon le planning initial sont les suivantes :

- Création du nouveau taxiway : de janvier à septembre 2027 ;
- Mise en service des premiers parkings : entre début 2027 et printemps 2027 ;
- Mise en service de la nouvelle gare routière déplacée : printemps 2027 ;
- Réalisation des travaux de taxiways et postes avions entre début 2027 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 fin 2029.

1.7 DEMANDE ET UTILISATION D'ENERGIE

En phase travaux, la réalisation des terrassements, des voiries, des bâtiments, des démolitions, etc. nécessitera de l'énergie (hydrocarbures, électricité, etc.). La consommation électrique attendue pendant la phase chantier du projet de l'Aéroport Paris-Beauvais (3 grues, 74 bungalows, éclairage chantier, etc.) s'élèvera à environ 2 300 700 kWh (kilowatt heure), soit 60 545 kWh/mois ou 726 537 kWh/an. De plus, environ 400 000 litres de carburant seront consommés lors du chantier.

Le besoin en puissance a été estimé à 2,7 MW pour la nouvelle infrastructure bâtementaire. Combinée au besoin de puissance de soutirage globale des terminaux existants, environ 3,7 MW pourront être réinjectés dans le réseau sur les 6,1 MWh produits par l'installation photovoltaïque.

2. DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS DU CHOIX EFFECTUE

2.1 LA SITUATION AU FIL DE L'EAU (SANS MISE EN ŒUVRE DU PROJET)

Le bon fonctionnement de l'Aéroport Paris-Beauvais répond à un enjeu d'intérêt public qui dépasse le seul cadre local. Le maintien des infrastructures dans leur état actuel aurait des conséquences significatives à la fois pour le fonctionnement de l'aéroport, pour l'économie régionale, pour l'accessibilité des habitants du territoire, et pour le maintien d'un modèle de mobilité à bas coût en France.

Comme présenté en section 3.1.3.2, les infrastructures existantes sont de capacités largement dépassées et ne permettent donc pas l'accueil dans des conditions normales des passagers fréquentant l'aéroport. Cette saturation touche aujourd'hui l'ensemble des process de l'accès routier (routes d'accès, dépose-minute, parkings...) aux postes avions et infrastructures cotés piste en passant par l'ensemble du parcours passager dans le terminal durant les heures de pointe. Cette situation génère une expérience passager fortement dégradée (attentes, retards, engorgement, passagers manquant leur vol malgré une arrivée très en avance), mais aussi une gestion plus difficile pour les opérateurs aériens, les autorités et les salariés. À court terme, l'incapacité de l'aéroport à accompagner la croissance du trafic pourrait conduire les compagnies à reconsidérer leur présence sur la plateforme, dans la mesure où les retards et difficultés remettraient en cause leur modèle opérationnel et économique. Ce scénario aurait un impact économique et sur l'emploi considérable et remettrait en cause l'ensemble de l'offre de mobilité disponible pour la région.

Les projections de trafic aérien en Europe à horizon 2040 montrent un redémarrage progressif après la crise sanitaire, en particulier pour les vols à bas coût et de court/moyen-courrier. Refuser d'adapter les infrastructures reviendrait à marginaliser l'aéroport dans ce contexte, alors même qu'il occupe aujourd'hui la 10e place des aéroports français en nombre de passagers.

Ainsi face au besoin d'adaptation des infrastructures, cette situation au fil de l'eau a été écartée.

2.2 PHILOSOPHIE DE DEVELOPPEMENT

La possibilité d'étendre l'aéroport sur des surfaces qui ne font pas partie aujourd'hui du foncier disponible ou la possibilité d'exproprier certains terrains n'a jamais été considérée. De ce fait **toutes les options prises en comptes sont incluses dans l'emprise aéroportuaire actuelle**.

Trois options de développement ont été étudiées :

- Option 1 (retenue) : regrouper les opérations aujourd'hui faites dans les deux terminaux dans un unique processeur qui abrite la majorité des process passagers.
- Option 2 : conserver les terminaux actuels ainsi que leur fonctionnement et les étendre de manière indépendante de façon à ce que chacun de ces terminaux puisse accueillir correctement le trafic prévu.
- Option 3 : création d'un troisième terminal indépendant des deux premiers pour accueillir l'excédent de trafic.

Tableau 3 : Points forts et points faibles des options d'aménagement

	Projet retenu	Option d'aménagement n°1	Option d'aménagement n°2
Points forts	- Un grand terminal et une centralisation des process passagers et airside - Une circulation avion plus optimisée (proximité des postes, réduction des temps de roulage...) - Portes d'embarquement proches des avions (distance de marche des passagers et séparation des flux) - Réduction de la circulation dans la zone - Réutilisation de l'existant - Flexibilité des infrastructures (vol Schengen/hors Schengen fermeture partielles selon pics de trafic pour utiliser certaines infrastructures en débord...)	- Flexibilité des infrastructures (vol Schengen/hors Schengen fermeture partielles selon pics de trafic pour utiliser certaines infrastructures en débord...) - Aérogare organisée autour d'un noyau central - Proximité des parkings	- Réutilisation de toutes les infrastructures existantes - Limitation de l'artificialisation des sols au maximum
Points faibles	- Éloignement des parkings - Suppression potentielle de la piste secondaire - Déplacement de la gare routière	- Pas d'utilisation du Terminal 1 (espaces perdus) - Pas de possibilité de développement vers le Nord - Circulation aviation générale difficile - Accès au dépôt carburant long - Distance de marche importante pour les passagers dans le terminal	- Avions plus proche de la ville de Tillé - Pas de développement possible sans second terminal et complexification globale de tous les développements - Réduction des parkings - Faible flexibilité des infrastructures - Distances de marche importantes pour accéder à l'avion depuis la porte d'embarquement et séparation des flux difficile

2.3 PROJETS D'AMENAGEMENT

Trois variantes de projets d'aménagement de l'aéroport ont été étudiées :

- Variante 1: construction d'un processeur principal sur le parking P3, centralisant les principaux process passagers mais supprimant la piste secondaire et les aéroclubs. Cette option générerait de longues distances de marche et n'a pas été retenue.
- Variante 2: création d'un bâtiment de jonction sur la gare routière pour relier les deux terminaux, en réutilisant largement les infrastructures existantes. Des postes avions sont ajoutés vers Tillé, la piste secondaire est conservée, mais les distances de marche restent importantes.
- Variante 3 (retenue): fonctionnement similaire à la variante 2, mais avec une nouvelle jetée parallèle à la piste principale pour rapprocher les postes avions des salles d'embarquement, réduisant ainsi les distances de marche pour les passagers.

3. ANALYSE DE L'ETAT ACTUEL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

3.1 PRESENTATION DES AIRES D'ETUDE

L'étude environnementale du projet s'appuie sur trois aires d'étude adaptées à chaque thématique :

- Une aire élargie (région ou communes avoisinantes) pour les enjeux stratégiques comme la climatologie et le cadre de vie ;
- Une aire rapprochée (environ cinq kilomètres autour de l'aéroport) pour la compréhension du site dans son contexte local ;
- Une aire immédiate (emprise aéroportuaire) pour les aspects spécifiques du site.

Cette approche permet une prise en compte précise et complète des dynamiques naturelles, humaines et physiques susceptibles d'être impactées par le projet.

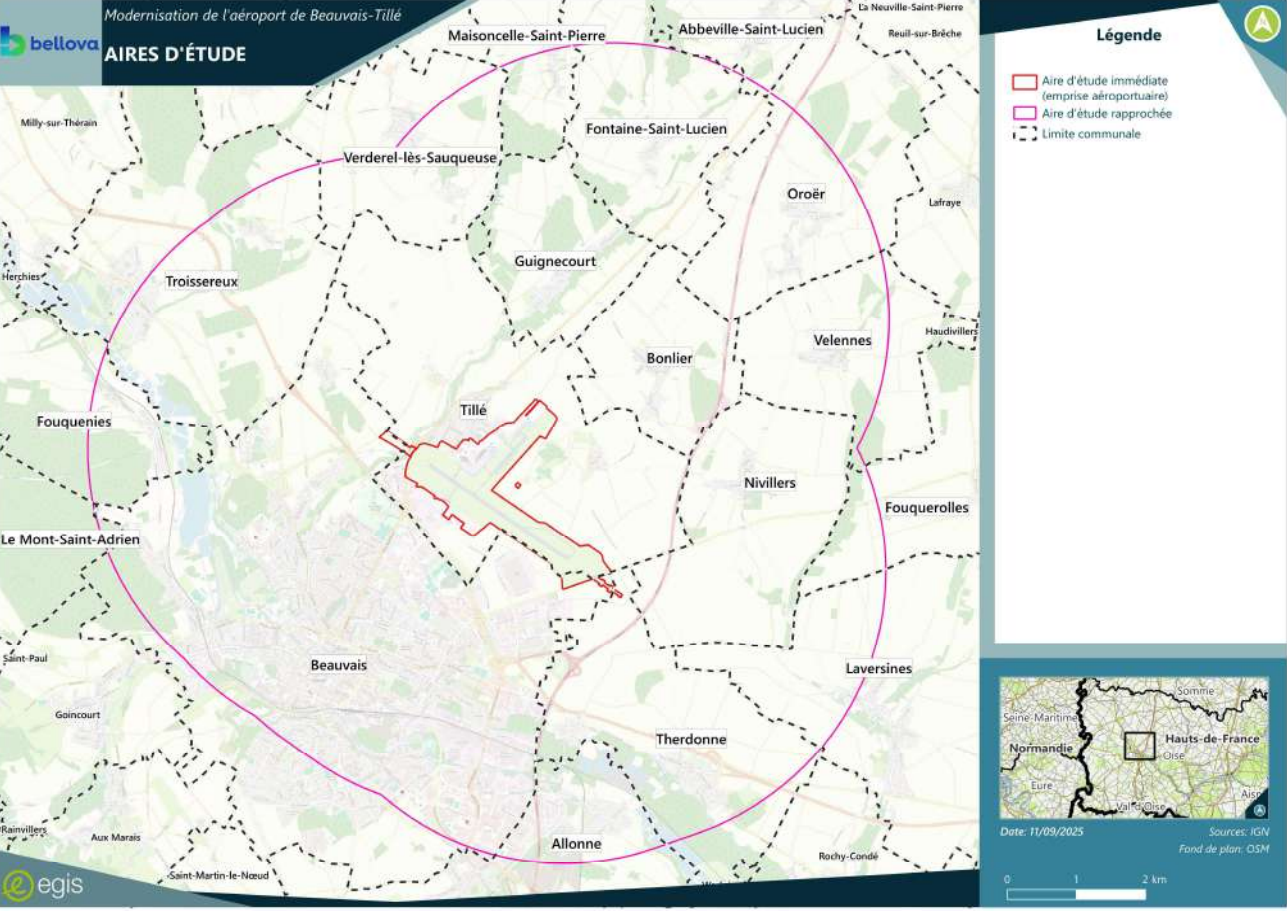


Figure 10 : Aires d'étude

3.2 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET SES ENJEUX

L'établissement de l'état actuel de l'environnement a pour objet d'analyser les principales caractéristiques environnementales recensées au sein des zones d'études, afin de faire ressortir les principaux enjeux à prendre en compte dans le cadre du projet.

Un enjeu représente généralement, pour une portion d'un territoire, compte-tenu de son état actuel ou prévisible, une valeur au regard de préoccupations patrimoniales, esthétiques, de cadre de vie ou économiques.

Les enjeux sont, par définition, indépendants de la nature du projet. De ce fait, l'analyse environnementale dans l'état initial ne traite pas du projet, permettant ainsi une approche objective de l'environnement.

Les enjeux sont évalués par rapport à des critères tels que la qualité, la rareté, l'originalité, la diversité, la richesse, etc.

Négligeable	Les thématiques environnementales sont inexistantes ou dépourvues d'intérêt particulier.
Faible	Les thématiques sont présentes mais n'ont pas de caractère exceptionnel ou de richesse notable.
Moyen	Les thématiques montrent une certaine diversité ou importance, sans atteindre un niveau critique.
Fort	Les thématiques montrent une grande diversité ou des caractéristiques environnementales précieuses nécessitant une attention particulière.

Les niveaux d'enjeu sont estimés sur la base des données quantifiées lorsqu'elles sont connues au stade des études, ainsi que sur une appréciation qualitative lorsque les données chiffrées ont manqué ou que ces éléments ne sont pas quantifiables. À la fin de chaque partie thématique de l'état initial de l'environnement (présenté au chapitre 4 de la pièce C1), un encadré synthétise et caractérise l'enjeu environnemental lié selon les critères ci-dessus.

La synthèse des enjeux pour chaque thématique de l'environnement est présentée dans le tableau suivant.

Tableau 4 : Synthèse des enjeux

Thématique	Justification du niveau d'enjeu	Niveau d'enjeu
Milieu physique	Occupation des sols	Faible
	Climatologie	Faible
	Topographie, relief	Négligeable
	Géologie, sols et sous-sols	Moyen
	Les investigations réalisées par GINGER CEBTP en mars 2025 ont permis de caractériser les formations lithologiques en fonction de leur profondeur présentant : remblais / limon argileux / craie. Les formations limoneuses et crayeuses peuvent présenter certaines considérations pour la construction et l'entretien des infrastructures aéroportuaires, en raison de leur variabilité en termes de texture et de composition. Des essais de perméabilité ont permis de caractériser cette perméabilité du sol de moyenne à bonne. L'aire d'étude immédiate est localisée en partie dans l'aire d'alimentation de captage (AAC) de Beauvais 1. Aucun site pollué ou potentiellement pollué (ex-BASOL) n'est situé à proximité de l'aire d'étude immédiate. L'aérodrome de Beauvais-Tillé est identifié dans la base de données CASIAS (dépôt ou stockage de gaz (hors fabrication) et dépôt de liquides inflammables). L'étude de pollution des sols a mis en évidence des pollutions en hydrocarbures sur deux sondages au droit de l'ancienne station de distribution de carburant (les HCT C10-C16 caractéristiques du kérosène). Cette pollution historique constitue une contrainte pour les travaux mais reste circonscrite à des secteurs identifiés et fait l'objet d'une stratégie de gestion adaptée intégrant des opérations de dépollution préalables.	Moyen
	Eaux souterraines	Fort
	Eaux superficielles	Moyen
	Infiltration des eaux pluviales au droit de l'aéroport : du fait de l'infiltration des eaux pluviales, l'Aéroport Paris-Beauvais a fait l'objet d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau en 2008, d'une déclaration spécifique pour le parking avion ainsi que d'un complément d'autorisation en 2009. Sans renouvellement de cette dernière autorisation, l'aéroport ne bénéficie plus d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Le renouvellement de la légalité des ouvrages encadrés par l'arrêté n°60-2009-00052 est à réaliser.	Moyen
	Dispositions réglementaires et documents de planification relatifs à la protection de l'eau	Fort
	Risques naturels	Faible
	Risque de mouvement de terrain : Au sein de l'aire d'étude rapprochée, le risque de mouvement de terrain concerne principalement des risques d'effondrement à Beauvais et dans le village de Tillé. Le risque retrait - gonflement d'argiles est lui qualifié de faible à modéré.	Moyen

		Des inondations par débordement de cours d'eau s'observent au droit du Thérain et de ses affluents. Aucun Territoire à Risque important d'Inondation (TRI), Atlas des Zones Inondables (AZI) et Programme d'Action et de Prévention des Inondations (PAPI) ne concerne l'aire d'étude rapprochée. Toutefois le zonage réglementaire des Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI) du Thérain aval et du Thérain amont la concernant respectivement au Sud et à l'Ouest. Au droit de l'emprise aéroportuaire il n'y a pas de zonage réglementaire des PPRI du Thérain aval et amont, ni de zone blanche associée. Enfin, la Liovette présente un risque de débordement limité au droit de l'emprise aéroportuaire du fait de la topographie du site. Des risques d'inondation de caves s'observent en partie sur l'emprise aéroportuaire.	Moyen
Milieu naturel et biodiversité	Protections réglementaires	La Zone Spéciale de Conservation (ZSC) présente au sein de l'aire d'étude rapprochée est très éloignée de l'aire d'étude immédiate de la biodiversité. Par ailleurs, une matrice agricole importante la sépare de l'aire d'étude immédiate de la biodiversité, limitant les déplacements des espèces. Néanmoins, certains habitats sont semblables à ceux que l'on peut retrouver dans l'aéroport, comme les pelouses à orchidées. Il est donc possible de retrouver des espèces de faune et de flore remarquables associées à ces milieux.	Faible
	Espaces d'inventaires	Les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) situées dans l'aire d'étude rapprochée se trouvent à une distance significative de l'aire d'étude immédiate de la biodiversité. De plus, une vaste matrice agricole sépare ces zones, constituant un obstacle potentiel aux déplacements de nombreuses espèces. Les habitats présents au sein des ZNIEFF diffèrent également de ceux rencontrés dans l'aire d'étude immédiate de la biodiversité, rendant peu probable l'utilisation de cette dernière comme site de reproduction par des espèces issues des ZNIEFF. Par conséquent, les espèces déterminantes recensées dans ces zones sont vraisemblablement absentes de l'aire d'étude immédiate de la biodiversité. Cependant, certaines espèces déterminantes, notamment des oiseaux en déplacement comme la Bondrée apivore ou d'autres rapaces exploitant les milieux ouverts, peuvent occasionnellement survoler ou fréquenter temporairement le site. Par ailleurs, la présence ponctuelle de la Vipère péliade reste possible dans les zones ouvertes, à condition que des abris ombragés soient disponibles.	Faible
	Continuités écologiques, trame verte et bleue	Aucune continuité écologique régionale au sein de l'aire d'étude rapprochée.	Faible
	Zones humides	La délimitation de zones humides sur l'aire d'étude immédiate de la biodiversité déterminée par les critères alternatifs (habitats et sondages pédologiques) permet de mettre en évidence l'absence de zones humides sur le site.	Négligeable
	Habitats naturels, faune et flore	Habitats naturels : 12 habitats commun / 1 habitat d'intérêt communautaire dégradé – Enjeu faible à moyen	Fort
		Flore patrimoniale et protégée : 5 espèces patrimoniales non protégées – Enjeu moyen	
		Flore exotique envahissante : 4 espèces présentes – Enjeu négligeable	
		Oiseaux : 25 espèces protégées recensées, dont 19 nicheuses « possible, probable ou certaine » – Enjeu majeur Les enjeux avifaunistiques concernent principalement les espèces d'oiseaux protégées fréquentant les milieux ouverts de l'aéroport et les secteurs anthropisés associés.	
		Mammifères : 1 espèce protégée potentiellement présente, le Hérisson d'Europe –Enjeu moyen	
		Chiroptères : activité enregistrée très faible, correspondant à des individus en chasse/transit – Enjeu moyen	
		Reptiles : présence potentielle de 3 espèces protégées – Enjeu moyen	
		Amphibiens : présence potentielle de l'Alyte accoucheur et du Crapaud calamite – Enjeu faible	
Milieu humain	Urbanisme et planification	L'Aéroport Paris-Beauvais occupe une place stratégique au sein du SRADDET des Hauts-de-France et du SCoT du Beauvaisis. Les PLUi de Beauvaisis intègrent dans leur règlement la plateforme aéroportuaire existante et permettent les installations, constructions et aménagements liés au fonctionnement de l'aéroport. Plusieurs emplacements réservés sont recensés. Servitudes d'utilité publique interceptant l'aire d'étude immédiate : dégagement aéronautique ; protection des centres radioélectriques contre les obstacles ; protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques. L'approbation du PLUi – HM a eu lieu le 11 décembre 2025. Le zonage du PLUi-HM prévoit un zonage pour l'ensemble de l'emprise aéroportuaire spécifique à l'activité de la zone : UPae.	Fort
	Population et habitats	La population sur le territoire présente une croissante annuelle influencée par la proximité de Paris et le développement de l'aéroport. Une population en légère croissance génère une demande continue pour des services de proximité. Proximité du centre-bourg de Tillé.	Moyen
	Contexte socio-économique	L'Aéroport Paris-Beauvais (classé 10 ^e aéroport français en 2024), est situé dans une région à caractère rural marqué, dominée par de grandes exploitations céréalières. L'aire d'étude comprend des zones d'activités, notamment la ZAE des Censives, situées en bordure Sud. Les principaux lieux touristiques se trouvent principalement dans la commune de Beauvais.	Moyen
	Emploi	L'Aéroport Paris-Beauvais reste un pôle économique stratégique pour la région, générant un nombre significatif d'emplois et un chiffre d'affaires considérable. La commune de Beauvais concentre la majorité des emplois du secteur.	Fort

Équipements publics et culturels	De nombreux équipements publics sont recensés au sein de l'aire d'étude rapprochée.	Faible
Infrastructures de transport et modes de déplacements	Aucun cours d'eau navigable à usage commercial ou administratif n'est situé à proximité de l'aire d'étude rapprochée. De nombreux axes routiers principaux se trouvent au sein de l'aire d'étude rapprochée. L'aéroport est principalement accessible par le RDD03 qui présente un flux important en provenance de l'aéroport. L'aire d'étude rapprochée englobe la gare de Beauvais qui est d'une grande importance pour le territoire du Grand Beauvaisis. Comme nombre de plateformes régionales, l'aéroport fonctionne en hyperpointe, concentrant ses mouvements en matinée et en soirée. Cette organisation spécifique, liée au modèle low-cost, met sous tension les infrastructures actuelles et impose une planification attentive des besoins futurs : traitement des passagers, gestion des flux au sol, capacités de stationnement et performance des accès routiers. La part modale des passagers de la navette se maintient autour de 40% sur les dernières années, malgré la crise du COVID. L'offre existante semble donc bien adaptée aux attentes des passagers. Le développement des transports en commun sur le territoire et notamment en connexion avec l'aéroport est un objectif ciblé par plusieurs documents de stratégie territoriale (SRADDET, SCoT, PLU). Le stationnement autour de l'aéroport est un enjeu majeur. Avec 6 184 places disponibles, les parkings officiels sont souvent saturés en période de pointe. Cette situation a favorisé l'émergence de stationnements non autorisés dans les communes avoisinantes. De nombreux automobilistes se garent de manière désorganisée, et sur des espaces réservés aux riverains. L'aire d'étude rapprochée est traversée par la voie verte Trans'Oise ainsi que par plusieurs aménagements cyclables qui permettent d'accéder à l'aéroport.	Fort
Trafic aérien	L'influence de la plateforme dépasse largement les limites du Beauvaisis. Classé parmi les dix premiers aéroports français, Aéroport Paris-Beauvais dessert un bassin de population particulièrement vaste, couvrant le nord de l'Île-de-France, les Hauts-de-France et une partie de la Normandie. Il joue un rôle essentiel de complémentarité vis-à-vis du système aéroportuaire francilien, en offrant une porte d'accès internationale compétitive. Cette position lui confère un poids stratégique dans la dynamique régionale, aussi bien pour le tourisme que pour l'attractivité des entreprises. Or les installations actuelles ne sont plus dimensionnées pour absorber les flux observés, avec des temps d'attente importants à l'enregistrement, à la sûreté ou à l'arrivée. L'évolution inévitable du trafic impose donc une modernisation ciblée pour garantir une circulation fluide des passagers, préserver la qualité de service et assurer la pérennité de l'aéroport et, par extension, de l'économie du Beauvaisis	Fort
Réseaux de transport et de distribution d'énergie, d'eau potable et d'assainissement	L'aéroport est bien desservi par tous les réseaux (secs et humides).	Faible
Gestion des déchets	L'Aéroport Paris-Beauvais produit des déchets non dangereux et dangereux. Un suivi de ces déchets est opéré et les résultats sont rendus publiques à la demande.	Faible
Risques technologiques	Aucun site SEVESO n'est localisé à proximité directe de l'emprise aéroportuaire.	Moyen
	L'Aéroport Paris-Beauvais comprend 3 installations soumises au régime ICPE, liées au fonctionnement de l'aéroport, dont une soumise à autorisation.	
	Deux canalisations de transport de gaz naturel recoupent l'aire d'étude rapprochée, à environ 1,5 km de l'emprise aéroportuaire. Plusieurs axes routiers et une voie ferrée traversent l'aire d'étude rapprochée, dont une départementale recoupant l'aire d'étude immédiate.	Faible
	L'aéroport est également concerné par un risque pyrotechnique lié à la présence potentielle d'engins de guerre hérités des occupations passées du site. Ce risque nécessite la réalisation de diagnostics spécialisés ainsi que, le cas échéant, des opérations de dépollution préalables aux terrassements et aux travaux de fondation.	Fort
Cadre de vie	Qualité de l'air : L'air autour de l'aéroport Paris-Beauvais respecte actuellement les normes françaises pour les principaux polluants (NO₂, PM10, PM2,5, benzène). Toutefois, les seuils de NO₂ prévus pour 2030 sont déjà dépassés près des routes à fort trafic, en raison de la circulation dense. La qualité de l'air est donc globalement bonne, mais des dépassements localisés de NO₂ sont observés en bordure des axes routiers. Les sources d'émission prises en compte dans l'étude de la qualité de l'air sont : trafic routier, trafic aérien sur la base du cycle atterrissage – décollage des aéronefs et l'activité sur la plateforme aéroportuaire. Les poussières sont émises à part égal entre le trafic routier et les activités aéroportuaires. Les oxydes d'azote sont émis principalement par les atterrissages/décollages (entre 85% dans la situation actuelle). Le dioxyde de soufre n'est émis que par les activités aéroportuaires. Pour compléter le dispositif des mesures de l'Aéroport Paris-Beauvais, des mesures de HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques dont fait partie le Benzo(a)Pyrène) seront également réalisées en parallèle en 2026	Fort
	Environnement sonore : Les résultats de calcul en fonction du trafic relevé en 2024 et 2025 montrent que les niveaux sonores sont inférieurs à 60 dB(A) pour l'ensemble des points récepteurs, le report du trafic sur les voies à proximité des habitations ne devra pas engendrer des niveaux de bruit chez les riverains de plus de 60 dB(A), dans le cas où une modification significative est avérée. Des cartes de courbes sonores dues au trafic aérien pour l'année 2024 ont été réalisées. En période diurne, 16 communes sont exposées au bruit. Aucune situation de Point Noir du Bruit routier n'est identifiée. L'aéroport est concerné par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), document d'urbanisme qui encadre les possibilités de construction et d'urbanisation autour de la plateforme en fonction de l'exposition au bruit aérien.	Fort

		L'aéroport dispose également d'un Plan de Gêne Sonore (PGS) permettant aux riverains situés dans son périmètre de bénéficier d'aides financières pour l'insonorisation de leurs logements	
		Les nuisances vibratoires sur l'aire d'étude rapprochée sont liées aux infrastructure aériennes et routières.	Faible
		L'aire d'étude rapprochée est soumise à la pollution lumineuse de l'agglomération de Beauvais. Au sein de l'emprise aéroportuaire, les pistes, les voiries et les parkings sont éclairés.	Moyen
		L'aire d'étude rapprochée est soumise à l'îlot de chaleur de la commune de Beauvais. L'aire aéroportuaire est bordée par cet îlot de chaleur. D'autres sources de chaleur peuvent être identifiées à proximité de l'aéroport qui en représente également une.	Moyen
	Paysage	L'aire d'étude rapprochée se situe dans un plateau agricole présentant des paysages ouverts de grandes cultures. L'emprise aéroportuaire correspond à un vaste espace plat et clôturé entre le bourg de Tillé, la RD1001 et la RD 901 avec les principaux bâtiments regroupés en lisière nord du bourg. Autour de cette emprise se trouvent un plateau agricole monotone, la vallée de la Liovette, une zone d'activités économiques et le bourg de Tillé.	Moyen
	Patrimoine	Vestiges archéologiques : l'aire d'étude rapprochée est concernée par la zone de présomption de prescription archéologique de Tillé. Emprise aéroportuaire dans la zone 3 de la zone de présomption – un arrêté portant prescription de diagnostic archéologique a été notifié. Patrimoine historique et culturel : aucun monument historique ou périmètre de protection recoupant l'aire d'étude immédiate.	Moyen

4. EVOLUTION PROBABLE DE L'ENVIRONNEMENT EN L'ABSENCE DU PROJET

L'objet de ce chapitre porte sur l'analyse de l'évolution de l'état actuel du site et de son environnement avec réalisation du projet (« scénario projet ») et sans réalisation du projet (« scénario de référence »). En effet, l'état actuel établi en 2025 est susceptible d'évoluer à l'échelle de réalisation du projet et lors de l'exploitation du projet.

Le scénario de référence, c'est-à-dire sans projet d'aménagement correspond à laisser l'Aéroport Paris-Beauvais dans son fonctionnement actuel sans la mise en œuvre du projet de modernisation de l'aéroport (donc sans augmentation des infrastructures ni des parkings).

Tableau 5 : Évolution probable de l'environnement avec et sans le projet

Thématique		Évolution probable sans projet d'aménagement	Évolution probable avec projet d'aménagement
Milieu physique	Occupation des sols	Sans la réalisation du projet, l'occupation du sol au sein de la plateforme aéroportuaire n'est pas amenée à évoluer de manière significative. En dehors des emprises du projet, l'occupation du sol évoluera en fonction des évolutions du PLUi.	L'occupation des sols en dehors des emprises du projet n'évoluera pas avec la réalisation du projet. Dans les emprises, La réalisation du projet entraînera une légère artificialisation supplémentaire des sols, avec la construction de nouvelles infrastructures (parkings, voiries). La végétation existante pourrait être partiellement supprimée du côté airside. Cependant, du côté ville (landside) elle sera développée et valorisée, de même que les structures semi-perméables et en terre. Cette évolution reste limitée et dans le cadre des activités permises par le PLU.
	Climatologie	Les changements climatiques se traduiront par une hausse des températures moyennes entre 1,5°C et 2,5°C à l'horizon 2050, une diminution des précipitations moyennes quotidiennes mais une aggravation des phénomènes exceptionnels (type tempêtes ou fortes pluies), une hausse du rayonnement solaire (augmentant les risques de sécheresse), une diminution de la recharge des nappes souterraines. La principale source des émissions de GES est liée au trafic aérien avec 96% des émissions totales. Depuis le 1er janvier 2025, le règlement européen ReFuelEU Aviation impose aux fournisseurs de carburants d'aviation destinés aux aéroports de l'Union européenne d'incorporer un minimum de SAF dans le carburant fourni. Les objectifs d'incorporation sont progressifs : au moins 2 % de SAF en 2025, 6 % en 2030, puis un objectif à long terme pouvant aller jusqu'à 70 % en 2050. L'impact de la prise en compte du carburant SAF sur les émissions de GES permet une diminution par rapport aux émissions sans carburant SAF de -37 % avec le scénario objectifs réglementaires de l'EASA.	Le projet pourrait contribuer localement à l'effet d'îlot de chaleur urbain par l'augmentation des surfaces imperméabilisées, bien qu'un équilibre imperméabilisation et désimperméabilisation soit recherché. Les émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité aéroportuaire et au trafic aérien pourraient augmenter, avec prise en compte du carburant SAF.

Thématique		Évolution probable <u>sans</u> projet d'aménagement	Évolution probable <u>avec</u> projet d'aménagement
	Topographie, relief	Aucune évolution n'est attendue.	Les travaux d'aménagement pourraient entraîner des modifications ponctuelles du relief (terrassements, nivellements), mais l'impact global sur la topographie resterait limité à la zone du projet.
	Géologie, sols et sous-sols	Aucune évolution n'est attendue. La structure géologique et les caractéristiques géotechniques des sols ne seront pas modifiées. Un risque de pollution ponctuelle des sols existe en cas de déversement accidentel de produits polluants en phase exploitation.	Les travaux peuvent entraîner une modification superficielle des sols (compactage, excavation). Un risque de pollution ponctuelle des sols existe, en cas de déversement accidentel de produits polluants, en phase de travaux comme en phase d'exploitation. En revanche, les zones objets des travaux seront dépolluées en amont des travaux, notamment en qui concerne les anomalies magnétiques, réduisant ainsi les risques pyrotechniques correspondants.
	Ressource en eau	Les ouvrages de gestion des eaux pluviales pourraient se trouver sous-dimensionnés avec les effets du changement climatique sur l'intensité des événements.	L'imperméabilisation des surfaces pourrait entraîner une augmentation du ruissellement et une diminution de l'infiltration des eaux pluviales. Le projet intègre la mise en place de dispositifs de rétention afin de compenser l'augmentation des débits générés par les nouvelles imperméabilisations, de façon à ne changer ni les exutoires ni les débits à leur niveau. Le projet viendra améliorer la gestion actuelle des eaux pluviales par la maximisation des infiltrations à la parcelle.
	Risques naturels	Les niveaux d'aléas face aux risques naturels ne sont pas amenés à évoluer, en particulier, les risques sismiques et de mouvements de terrain.	Le projet ne modifie pas fondamentalement les risques naturels existants, mais il conviendra de vérifier la prise en compte des normes parasismiques et de gestion des eaux pour limiter la vulnérabilité aux inondations ou mouvements de terrain.
Milieu naturel et biodiversité	Continuités écologiques	Aucune évolution n'est attendue.	Le projet n'impacte pas les continuités écologiques, puisque l'aéroport est déjà existant. Au contraire la mise en place et la valorisation de la végétalisation sur les espaces côté ville (landside) pourraient même être favorables aux continuités écologiques.
	Zones humides	Aucune évolution n'est attendue.	Aucune évolution n'est attendue avec le projet, puisqu'aucune zone humide n'est présente sur le site.
	Habitats, faune, flore	Compte tenu des mesures prises pour assurer la sécurité des aéronefs au décollage et à l'atterrissage et éviter les collisions avec les animaux, la lutte aviaire et la prévention du péril animalier continueront à influencer fortement les groupes faunistiques (en particulier les oiseaux) présents sur la plateforme. Aucune évolution n'est attendue concernant la biodiversité animale et végétale, par rapport à la situation actuelle.	La lutte aviaire et la prévention du péril animalier continueront à influencer fortement les groupes faunistiques (en particulier les oiseaux) présents sur la plateforme. La modernisation peut entraîner la suppression ou la modification de certains habitats naturels, avec des impacts potentiels sur la faune locale (oiseaux, petits mammifères, insectes) mais uniquement à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire. L'intensification des activités peut accroître les dérangements et les risques de collisions faune/aéronefs. Des mesures de gestion et de compensation écologique sont intégrées au projet.
Milieu humain	Urbanisme et planification	Indépendamment du projet, l'actualisation, la révision ou la modification des différents documents d'urbanisme est susceptible d'entraîner certaines modifications concernant des zonages ou orientations d'aménagement. L'approbation du PLUI-HM du Beauvaisis a été approuvé le 11 décembre 2025.	Le projet s'insérant sur des parcelles dédiées à l'activité aéroportuaire par le PLU, l'évolution de l'urbanisme et de la planification urbaine sera identique avec et sans projet.
	Population et habitats	La croissance sur le territoire du Beauvaisis pour les 10 prochaines années est estimée à 0,2% (PLUI-HM Beauvaisis). Cette croissance modérée du territoire correspond à + 3 000 habitants d'ici 2035. La production de l'ordre de 405 logements par an est prévue (4 050 logements sur 2025-2035), avec une répartition : 45% à Beauvais, 28% dans les autres communes du pôle majeur et les communs pôles intermédiaires, 15% dans les communs pôles de proximité, 12% dans les communes rurales.	La modernisation de l'aéroport renforcera l'attractivité du territoire, générant une augmentation accentuée de la population locale et une demande accrue de logements et de services.
	Contexte socio-économique	L'axe 1 du PADD du PLUi vise précisément à faire du Beauvaisis « un territoire d'emplois et accueillant : pour une agglomération qui valorise son système d'économie productive et son rayonnement. » L'orientation 1 prévoit de « maintenir un taux d'emploi élevé ». Le projet Novaparc notamment est engagé et devrait offrir un très grand nombre d'emplois.	Le projet de modernisation favorisera le développement économique local : création d'emplois directs et indirects, dynamisation des activités commerciales et touristiques, amélioration de l'attractivité du territoire pour les entreprises.

Thématique	Évolution probable <u>sans</u> projet d'aménagement	Évolution probable <u>avec</u> projet d'aménagement
	L'aéroport est un acteur majeur de l'emploi dans la région et génère localement plusieurs milliers d'emplois directs et indirects. La non-réalisation du projet pourra avoir une incidence décroissante sur la dynamique d'emploi, la congestion des infrastructures risquant de donner lieu à un départ des compagnies aériennes majeures vers d'autres sites plus performants, à une baisse de la fréquentation de passagers non satisfaits de l'expérience client et à une décroissance de l'activité hôtelière, de commerces et de restaurants. En outre, la non-réalisation du projet génèrera moins de redevances versées aux territoires et donc limitera les possibilités d'investissements des communes concernées et des plans d'actions dictés par les politiques publiques.	Ainsi, le projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais a des incidences positives à court, moyen et long terme sur les emplois, en phase de travaux comme en phase d'exploitation, et devrait, au terme de la concession, générer près de 1 900 emplois sur site. Le projet n'aura par ailleurs pas d'incidence sur les autres secteurs d'activités et sur la planification de développement économique fixée par le PLUi.
Tourisme	La non-réalisation du projet pourra avoir une incidence sur le tourisme, rendant l'attractivité de l'aéroport moindre du fait des problématiques d'exploitation actuelles.	L'Aéroport Paris-Beauvais joue un rôle majeur dans la cohésion sociale et territoriale en maintenant une offre de vols accessibles, notamment grâce aux compagnies low-cost. Le projet de modernisation de l'aéroport générera des emplois supplémentaires tant durant la phase de travaux que pendant la phase d'exploitation, tout en stimulant durablement les activités économiques liées à l'aérien, à la logistique et au tourisme. L'aéroport favorisera également l'installation de nouvelles entreprises, en particulier dans le secteur touristique.
Réseau routier local	L'évolution des infrastructures routières, ferroviaires et de transports en commun est liée aux politiques publiques et aux besoins de développement en lien avec la croissance démographique et les trafics induits. Le PLUi-HM de Beauvais prévoit notamment dans son volet mobilités de : - Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes afin d'encourager la pratique des modes actifs - Développer la pratique du vélo pour encourager l'ensemble des usages - Renforcer l'attractivité des transports en commun - Optimiser les usages de la voiture. Ces orientations sont de nature à être freinées sans les importantes subventions liées au développement du trafic avec projet.	L'augmentation du trafic aérien et des activités aéroportuaires entraînera une hausse du trafic routier local, et le projet prévoit à ce titre la modification des accès à l'aéroport. La gestion du stationnement sauvage aux abords de l'aéroport est un sujet traité dans le PLUi-HM qui fait partie intégrante du projet de modernisation de l'aéroport car il va permettre d'offrir un plus grand nombre de places et de mettre en œuvre un plan de circulation limitant ce stationnement sauvage.
Trafic aérien	Sur l'Aéroport Paris-Beauvais, en 2024, le trafic correspond à 39 200 mouvements commerciaux. Sans projet, le seuil des 45000 mouvements ne pourra pas être atteint dans la configuration actuelle de l'aéroport. A l'horizon 2053, les prévisions de trafic aérien sans projet d'aménagement indiquent donc 37000 mouvements. En effet, le fonctionnement actuel de l'Aéroport Paris-Beauvais met en évidence les limites de ses infrastructures, aussi bien en termes d'accueil des passagers que de gestion des avions en sécurité. Les analyses menées dans le cadre des études de capacité font ressortir des constats de congestion et saturation avec le trafic actuel aux heures de pointe. En l'absence de projet, ces problématiques vont s'intensifier jusqu'à générer trop d'attente, de retard et de risques, avec la conséquence probable de faire partir les clients passagers et compagnies au profit d'autres aéroports.	Le projet de modernisation accompagnera l'augmentation du trafic aérien, en sécurisant les mouvements d'avions, d'améliorer la qualité de services des usagers et de mettre en place une exploitation pour répondre au défi énergétique, renforcer la trajectoire de décarbonation et poursuivre l'ancrage territorial. A l'horizon 2053, le potentiel de trafic de l'aéroport pourrait s'élever à 9,3 millions de passagers pour un nombre de 44 719 mouvements commerciaux.
Réseaux	Hormis les travaux d'entretien courant sur les réseaux existants, il n'est pas attendu de création de nouveaux réseaux. Pour répondre aux objectifs des lois Climat et Energie et APER sur les parkings existants, des travaux pourront être nécessaires.	Des adaptations ou extensions des réseaux (eau, électricité, assainissement, télécommunications) seront nécessaires pour répondre aux besoins accrus de l'aéroport modernisé et de ses usagers.
Risques technologiques	L'évolution des flux avions et véhicules accompagnant l'augmentation modérée du trafic sans modernisation des infrastructures peut accroître, mais dans une moindre mesure l'occurrence des risques technologiques (incendie, pollution accidentelle),	L'augmentation des flux et des infrastructures peut accroître l'occurrence des risques technologiques (incendie, pollution accidentelle), nécessitant un renforcement des dispositifs de sécurité et de gestion des risques sur la plateforme, tels qu'intégrés dans le projet.

Thématique	Évolution probable <u>sans</u> projet d'aménagement	Évolution probable <u>avec</u> projet d'aménagement
	Aucune entreprise présentant un risque industriel majeur (de type SEVESO) n'est susceptible de s'implanter dans l'emprise aéroportuaire.	Aucune entreprise présentant un risque industriel majeur (de type SEVESO) n'est susceptible de s'implanter dans l'emprise aéroportuaire.
Qualité de l'air	La qualité de l'air est liée principalement au trafic routier dans les environs de l'aéroport et au trafic aérien au droit des pistes de l'aéroport. Ainsi en l'absence de réalisation du projet, la qualité de l'air fluctuera avec l'évolution du trafic routier dans les environs des projets environnants et de l'aéroport et avec l'évolution favorable des technologies des aéronefs (carburants durables et avions plus capacitifs et moins polluants) du trafic aérien au niveau des pistes.	Avec la réalisation du projet, la qualité de l'air évoluera selon l'évolution du trafic routier dans les environs de l'aéroport et en fonction de l'évolution maîtrisée du trafic aérien et des technologies des aéronefs (carburants durables et avions plus capacitifs et moins polluants au niveau des pistes.
Ambiance sonore	L'ambiance acoustique est liée principalement au trafic routier et au trafic aérien. Les routes encadrant l'aéroport font l'objet d'un classement sonore et d'un périmètre bruit dans lequel des règles de construction doivent être respectées. L'aéroport fait l'objet d'une Plan d'Exposition au Bruit définissant des zones qui conditionnent également des règles de construction. Ce PEB est construit en intégrant des perspectives de croissance de trafic aérien qui ne sont à ce jour pas atteintes. Ainsi en l'absence de réalisation du projet, l'ambiance sonore évoluera avec l'évolution normale du trafic routier et du trafic aérien.	L'ambiance sonore évoluera avec l'évolution normale du trafic routier et du trafic aérien mais la mise en œuvre de dispositifs d'atténuation (protections acoustiques, restrictions horaires, etc.) permettra de maintenir le respect des réglementations en vigueur.
Émissions lumineuses	Compte tenu de l'environnement déjà très urbanisé sur le secteur et des nombreuses sources de lumière sur et aux abords de la plate-forme (éclairage public des voies, de l'aéroport, enseignes lumineuses des entreprises et des aires de stationnement attenantes), il n'est pas attendu de changement significatif relatif aux émissions lumineuses.	L'évolution du contexte lumineux sera similaire, que le projet soit réalisé ou non. Des mesures d'optimisation de l'éclairage sont prévues dans le cadre du projet de modernisation.
Paysage	Aucun élément n'a été identifié permettant d'envisager une évolution ou une modification significative du paysage sur la plateforme aéroportuaire.	Le projet de modernisation va modifier le paysage très localement dans l'emprise aéroportuaire par la construction de nouveaux bâtiments (R+1 max), parkings, voiries. Une intégration paysagère a été recherchée pour les nouvelles infrastructures avec des accès largement plantés et piétons.
Patrimoine	Aucune évolution ou modification n'est attendue concernant le patrimoine recensé sur les communes du secteur (historique, archéologique).	Les travaux de modernisation n'impacteront pas directement le patrimoine historique ou archéologique, mais une veille archéologique devra être assurée lors des travaux, en cas de découverte fortuite.

5. INCIDENCES NOTABLES DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

5.1 SYNTHESE DES INCIDENCES NOTABLE DU PROJET ET DE LEURS MESURES

Afin de déterminer et de hiérarchiser les différents impacts environnementaux que le projet pourrait engendrer sur l'environnement, il a été identifié et évalué les incidences qui sont propres à chacune des thématiques abordées dans l'état initial. L'analyse croisée des enjeux environnementaux avec les incidences induites et/ou potentielles de la mise en place du projet donne ainsi lieu à un impact dit « brut ». Les enjeux issus de l'état initial, mis en relation avec les incidences potentielles aboutissent à une déclinaison des impacts grâce à une évaluation selon plusieurs facteurs, et notamment : leur nature, leur durée, leur amplitude, etc.

Les effets du projet peuvent ainsi être temporaires ou permanents et directs ou indirects. Pour chaque thématique environnementale traitée dans l'état initial, les impacts bruts sont évalués et proposés. La démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC) sera appliquée systématiquement à partir d'un niveau d'impact faible.

Incidences Brutes		Impact du projet			
		Négligeable	Faible	Moyen	Fort
Enjeux environnementaux	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Très faible	Faible
	Faible	Négligeable	Très faible	Faible	Moyen
	Moyen	Très faible	Faible	Moyen	Fort
	Fort	Faible	Moyen	Fort	Fort
Positif			Faible	Moyen	Fort

Les termes « effet » et « impact » sont souvent utilisés indifféremment pour nommer les conséquences d'un projet sur l'environnement. Il désigne l'effet, pendant un temps donné et sur un espace défini, d'une activité humaine sur une composante de l'environnement pris dans le sens large du terme en comparaison de la situation probable advenant sans réalisation des projets (Wathern, 1988). La réalisation du projet peut donc entraîner une modification du système par rapport à l'état initial et à son évolution prévisible sans le projet, modification qui pourra être négative ou positive, directe ou indirecte, temporaire ou permanente, à court, moyen ou long terme.

Ces termes sont définis dans le tableau ci-après.

Type d'effets	Définition
Effet positif (P)	Effet du projet qui se révélera bénéfique pour l'environnement et les populations.
Effet négatif (N)	Effet du projet qui sera dommageable pour l'environnement et les populations.
Effet direct (D)	Effet directement attribuable aux travaux et aux aménagements projetés ; ils sont le plus généralement présents dans l'emprise des travaux.
Effet indirect (I)	Effet généralement différé dans le temps, dans l'espace, qui résulte indirectement des travaux et aménagements projetés et de leur entretien. Exemple : le développement de l'urbanisation autour de nouvelles dessertes locales ; augmentation de l'attractivité de zones économiques proches de l'aménagement du projet.
Effet temporaire (T)	Effet lié à la phase de réalisation des travaux ou à des opérations ponctuelles de maintenance/d'entretien lors de l'exploitation de l'infrastructure qui s'atténue progressivement jusqu'à disparaître.
Effet permanent (Pe)	Effet durable que le projet doit s'efforcer d'éliminer, de réduire ou, à défaut, de compenser.
Effet à court terme (Ct)	Effet dont le pic d'intensité apparaît immédiatement ou quelques jours après la réalisation d'une opération.

Effet à moyen terme (Mt)	Effet dont le pic d'intensité apparaît plusieurs semaines à plusieurs mois après la réalisation d'une opération
Effet à long termes (Lt)	Effet dont le pic d'intensité apparaît plusieurs années après la réalisation d'une opération

La séquence ERC est un principe permettant d'intégrer les composantes environnementales dans la conception et réalisation d'un projet. Les mesures d'Évitement (E), de Réduction (R) ou de Compensation (C) des incidences identifiées sont prévues, afin d'améliorer l'intégration du projet dans son environnement naturel et humain :

- Une mesure d'Évitement (E) est une « mesure qui modifie un projet ou une action d'un document de planification afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet ou cette action engendrerait » ;
- Une mesure de Réduction (R) est une « mesure définie après l'évitement et visant à réduire les impacts négatifs permanents ou temporaires d'un projet sur l'environnement, en phase chantier ou en phase exploitation » ;
- À défaut, une mesure d'Accompagnement (A) est définie comme étant une « mesure préservant les caractéristiques du milieu, s'assurent de l'évitement à long terme » ;
- Des mesures de Compensation (C) sont définies en dernier recours, elles permettent « d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits ».

Les tableaux suivants présentent la synthèses des effets du projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais dans ses phases travaux et exploitation, sur l'ensemble des thématiques vues dans l'état initial. Ainsi que présenté ci-dessus, chaque « effet » est caractérisé et des mesures d'Évitement – Réduction – Compensation sont mises en places dès que le niveau de l'effet est identifié comme étant « faible ». Des mesures de compensation sont mises en place lorsque les effets dit résiduels sont négatifs et a minima « modérés ».

S'agissant des incidences en phases travaux et exploitation sur l'avifaune, les tableaux détaillés sont présentés ci-dessous pour permettre aux lecteurs une meilleure compréhension (

Tableau 8 et Tableau 9).

Légende des tableaux suivants :

N = Négatif	P = Positif	
D = Direct	I = Indirect	
T = Temporaire	P = Permanent	
Ct = Court terme	Mt = Moyen terme	Lt = Long terme

Tableau 6 : Synthèse des enjeux, incidences et mesures du projet sur le milieu physique

Le code couleur pour le tableau suivant :

Effet négatif	nul	faible	modéré	fort
Effet positif		faible	modéré	fort
N = Négatif P = Positif	D = Direct I = Indirect	T = Temporaire P = Permanent	Ct = Court terme Mt = Moyen terme Lt = Long terme	

Thématique	Enjeux	Effet			Mesures d'évitement et de réduction	Effet résiduel	Mesures de compensation
Climat et vulnérabilité au changement climatique	Faible Climat océanique doux et humide	Travaux	N D P Lt	Très faible Effet sur le climat	R21j - Réduction des nuisances des travaux envers les riverains et les usager (bruit, poussières, déchets, etc.)	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
			NDPLt	Faible Émissions de gaz à effet de serre	R21c – Gestion des matériaux R21j - Réduction des nuisances des travaux envers les riverains et les usager (bruit, poussières, déchets, etc.)	Très faible	
		Projet	NDPLt	Fort Émissions de gaz à effet de serre	R22z – Réduction des émissions de GES	Faible	
Topographie et relief	Faible La topographie et le relief ne présente pas d'enjeux spécifiques.	Travaux	NDPLt	Très faible Effet sur la topographie de l'aéroport	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet sur la topographie et le relief	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	
Géologie, sols et sous-sols	Faible Le sol et le sous-sol ne présente pas d'enjeux spécifiques.	Travaux	NDTCt	Faible Mouvement de terre sur le site.	R21c – Gestion des matériaux	Très faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
			NDTCt	Faible Risque de pollution des sols en phase chantier	E31c – Dispositif de lutte contre les pollutions du sol	Très faible	
			NDPCt	Faible Risque de tassement	E11c - Réalisation d'études complémentaires (géotechniques et diagnostic de pollution) <i>Des diagnostics spécialisés et, si nécessaire, des opérations de dépollution pyrotechnique seront réalisés avant le démarrage des travaux afin de garantir la sécurité des intervenants et la compatibilité des terrains avec les aménagements projetés.</i>	Très faible	
			NDTCt	Faible Perturbation de la circulation des engins de chantier.	Engins adaptés : Travaux réalisés dans la mesure du possible en conditions météorologiques favorables (sec)	Très faible	
			NIPCt	Fort Risque de mobilisation des pollutions dans les sols	Travaux de dépollution de l'ancienne station de ravitaillement gérée par le gestionnaire de l'autorisation.	Faible	
		Projet	NDPCt	Faible La profondeur maximum de fondation sera 2,0 m.	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Très faible	
Eaux souterraines	Fort Nappes bon état quantitatif depuis 2015 et un objectif de bon état en 2027 pour la « craie picarde ». Captages AEP en aval hydraulique dans la nappe de la Craie Picarde	Travaux	NDTCt	Faible Risque de venue d'eau souterraine durant les terrassements et fondations	Études géologiques spécifiques en phase conception R21c – Gestion des matériaux	Très faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
			NDTCt	Moyen Risque de pollution des sols et des eaux	E31c – Dispositif de lutte contre les pollutions du sol R21d – Limitation des risques de pollution du sol et des eaux	Faible	
			NDTCt	Très faible Impact quantitatif	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	
		Projet	-	Nul Effet sur la ZRE	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	



Thématique	Enjeux	Effet			Mesures d'évitement et de réduction	Effet résiduel	Mesures de compensation					
Risques naturels	L'aire d'étude rapprochée est exposée aux feux de végétation et feux de cultures.	Projet	-	Nul	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.					
<i>N</i>	=	<i>Négatif</i>	<i>D</i>	=	<i>Direct</i>	<i>T</i>	=	<i>Temporaire</i>	<i>Ct</i>	=	<i>Court</i>	<i>terme</i>
<i>P = Positif</i>			<i>I = Indirect</i>			<i>P = Permanent</i>			<i>Mt</i>	=	<i>Moyen</i>	<i>terme</i>
									<i>Lt = Long terme</i>			

Tableau 7 : Synthèse des enjeux, incidences et mesures du projet sur le milieu naturel

Le code couleur pour le tableau suivant :

Effet négatif	nul	faible	modéré	fort
Effet positif		faible	modéré	fort
N = Négatif P = Positif	D = Direct I = Indirect	T = Temporaire P = Permanent	Ct = Court terme Mt = Moyen terme Lt = Long terme	

Thématique	Enjeux	Effet			Mesures d'évitement et de réduction	Effet résiduel	Mesures de compensation
Protections réglementaires	Faible Natura 2000 ZSC éloignée du site aéroportuaire. Présence de pelouses à orchidées habitat, semblable à cette ZSC.	Travaux	-	Nul Effet sur les zonages réglementaires	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet sur les zonages réglementaires		Nul	
Espaces d'inventaires	Faible 4 ZNIEFF situées à proximité de l'aéroport, séparées par une matrice agricole constituant un obstacle potentiel aux déplacements pour de nombreuses espèces	Travaux	-	Nul Effet sur les ZNIEFF	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre
		Projet	-	Nul Effet sur les ZNIEFF		Nul	
Mesures compensatoires prescrites des atteintes à la biodiversité	Faible 3 de ces mesures sont localisées à proximité de l'aéroport, aucune continuité écologique	Travaux	-	Nul Effet sur les mesures compensatoires surfaciques	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre
		Projet	-	Nul Effet sur les mesures compensatoires surfaciques		Nul	
Continuités écologiques trames vertes et bleue	Faible Aucune continuité écologique régionale	Travaux	-	Nul Effet sur les continuités écologiques et trames verte et bleue	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet sur les mesures compensatoires surfaciques		Nul	
Zones humides	Faible Absence de zone humide sur le site	Travaux	-	Nul Effet sur les zones humides	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet sur les zones humides		Nul	

Caractéristiques écologiques	Moyen Habitats naturels : 12 habitats commun / 1 habitat d'intérêt communautaire dégradé	Travaux	-	Négligeable à Moyen - Destruction de spécimens d'espèces animales ou végétales protégées ; - Dérangement/perturbation des espèces (bruits, vibrations, lumière) ; - Destruction ou altération des habitats naturels et des habitats d'espèces protégées ; - Détérioration/perturbation des continuités écologiques.	E21a/E21b - Détermination et délimitation préalable des aires de chantier E11c - Abandon du raccordement du taxiway seuil 12 (Ouest) R31a - Adaptation de la période des travaux sur l'année R21c - Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation R21k / R21k - Dispositifs de limitation des nuisances envers la faune R21d – Gestion des eaux pluviales durant les travaux R21q - Remise en état des emprises travaux après le chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R22o - Gestion écologique des habitats dans l'emprise projet : mise en place d'un plan de gestion des espaces ouverts R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre
		Projet	-	Modéré - Risque de destruction d'habitats d'espèces protégées selon les modalités d'entretien		Faible	
	Négligeable Flore exotique envahissante : 4 espèces présentes – Enjeu négligeable	Travaux	-	Nul Absence d'impact sur la flore	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Absence d'impact sur la flore		Nul	
	Fort Oiseaux : 25 espèces protégées recensées dont 19 nicheuses « possible, probable ou certaine »	Travaux	-	Négligeable à Fort (cf. voir détails dans le tableau suivant*)	E21a/E21b - Détermination et délimitation préalable des aires de chantier E11c - Abandon du raccordement du taxiway seuil 12 (Ouest) R31a - Adaptation de la période des travaux sur l'année R21c - Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation R21k / R21k - Dispositifs de limitation des nuisances envers la faune R21d – Gestion des eaux pluviales durant les travaux R21q - Remise en état des emprises travaux après le chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R22o - Gestion écologique des habitats dans l'emprise projet : mise en place d'un plan de gestion des espaces ouverts R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	Moyen	C1b - Mise en place de nichoirs en phase amont et exploitation C1a - Conversion de cultures en prairie de fauche permanente
		Projet	-	Négligeable à moyen (cf. voir détails dans le tableau suivant*) <i>Les incidences du projet concernent principalement les espèces fréquentant les milieux ouverts et les secteurs anthropisés de la plateforme, du fait de la modification locale de leurs habitats de reproduction, d'alimentation ou de repos.</i> <i>Les incidences potentielles portent sur la modification ou la destruction ponctuelle d'habitats de nidification, d'alimentation ou de repos ainsi que sur le dérangement temporaire en phase travaux.</i>		Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre
	Moyen Mammifères : 1 espèce protégée potentiellement présente, le Hérisson d'Europe	Travaux	-	Fort - Risque de destruction d'individus accidentelle car sa capacité de fuite est faible. - Espèce habituée à vivre à proximité de l'homme et de ses activités et nombreux habitats de report. Son cycle de vie n'est donc pas perturbé par le bruit, la lumière ou les émissions de poussières engendrées par le chantier. - Destruction de 65,9 ha milieux favorables à la reproduction. Forte proportion d'habitats de report à proximité. - Chantier s'inscrivant dans des emprises aéroportuaires clôturées donc pas de corridor local dégradé par les travaux	E21a/E21b - Détermination et délimitation préalable des aires de chantier E11c - Abandon du raccordement du taxiway seuil 12 (Ouest) R31a - Adaptation de la période des travaux sur l'année R21c - Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation R21k / R21k - Dispositifs de limitation des nuisances envers la faune R21d – Gestion des eaux pluviales durant les travaux	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.

		Projet	-	Moyen - Risque de destruction accidentelle d'individus par collision avec des avions lors de leurs déplacements sur les taxiways car sa capacité de fuite est faible. - Risque de destructions d'individus par les opérations d'entretien des espaces verts aéroportuaires, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période. - Le bruit et les vibrations dus au trafic aéroportuaire ne sont pas susceptibles de perturber le cycle biologique du Hérisson d'Europe - Risque de détérioration des habitats du Hérisson d'Europe par les opérations d'entretien des espaces verts aéroportuaires, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période. - Projet s'inscrivant dans des emprises aéroportuaires clôturées donc pas de corridor local susceptible d'être dégradé	R21q - Remise en état des emprises travaux après le chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R22o - Gestion écologique des habitats dans l'emprise projet : mise en place d'un plan de gestion des espaces ouverts R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	Nul	
	Moyen Chiroptères : activité enregistrée très faible, correspondant à des individus en chasse/transit	Travaux	-	Faible - Aucun gîte potentiel donc pas de destruction d'individus - Faible risque de dérangement des espèces lucifuges (éclairage nocturne du chantier) en raison de l'exploitation existante de la zone projet - Pas de gîte potentiel donc pas de destruction d'habitats de reproduction. - Les travaux n'entraîneront pas d'effets physiques de coupure. Néanmoins, l'éclairage en phase chantier est susceptible de perturber les routes de transit de l'espèce.	E21a/E21b - Détermination et délimitation préalable des aires de chantier E11c - Abandon du raccordement du taxiway seuil 12 (Ouest) R31a - Adaptation de la période des travaux sur l'année R21c - Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation R21k / R21k - Dispositifs de limitation des nuisances envers la faune R21d – Gestion des eaux pluviales durant les travaux R21q - Remise en état des emprises travaux après le chantier	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre
		Projet	-	Faible - Pas de risque de destructions d'individus par les opérations d'entretien des espaces verts aéroportuaires - Risque faible de collisions avec des avions. - Dérangement des chiroptères légèrement augmenté suite à la réalisation du projet. - Pas de détérioration d'habitats d'espèces de chiroptères - Le projet n'est pas de nature à fragmenter les milieux pour des espèces volantes	R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R22o - Gestion écologique des habitats dans l'emprise projet : mise en place d'un plan de gestion des espaces ouverts R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	Nul	
	Moyen Reptiles : présence potentielle de 3 espèces protégées	Travaux	-	Moyen - Destruction d'individus en phase chantier lors du dégagement des emprises (cheminements des engins) mais bonne capacité de fuite. - Destruction d'individus en phase chantier lors du dégagement des emprises (cheminements des engins) mais bonne capacité de fuite. - Destruction de 5,96 ha milieux favorables à la reproduction. - Faible proportion d'habitats de report à proximité. - Chantier s'inscrivant dans des emprises aéroportuaires clôturées donc pas de corridor local dégradé par les travaux	E21a/E21b - Détermination et délimitation préalable des aires de chantier E11c - Abandon du raccordement du taxiway seuil 12 (Ouest) R31a - Adaptation de la période des travaux sur l'année R21c - Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation R21k / R21k - Dispositifs de limitation des nuisances envers la faune R21d – Gestion des eaux pluviales durant les travaux R21q - Remise en état des emprises travaux après le chantier	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre

		Projet	-	Faible - Risque de destruction accidentelle d'individus par collision avec des avions lors de leurs déplacements sur les taxiways - Risque limité de destructions d'individus par les opérations d'entretien des espaces verts aéroportuaires car la capacité de fuite des reptiles est bonne. - Le bruit et les vibrations dus au trafic aéroportuaire ne sont pas susceptibles de perturber le cycle biologique des reptiles. - Risque de détérioration des habitats des reptiles par les opérations d'entretien des espaces verts aéroportuaires, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période. - Projet s'inscrivant dans des emprises aéroportuaires clôturées donc pas de corridor local susceptible d'être dégradé	R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R22o - Gestion écologique des habitats dans l'emprise projet : mise en place d'un plan de gestion des espaces ouverts R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	Nul	
	Faible Amphibiens : présence potentielle de l'Alyte accoucheur et du Crapaud calamite	Travaux	-	Faible - Aucun gîte potentiel donc pas de destruction d'individus - Faible risque de dérangement des espèces lucifuges (éclairage nocturne du chantier) en raison de l'exploitation existante de la zone projet - Pas de gîte potentiel donc pas de destruction d'habitats de reproduction. Peu d'impact de l'abattage de l'alignement arbre pour la Pipistrelle commune - Les travaux n'entraîneront pas d'effets physiques de coupure. Néanmoins, l'éclairage en phase chantier est susceptible de perturber les routes de transit de l'espèce.	E21a/E21b - Détermination et délimitation préalable des aires de chantier E11c - Abandon du raccordement du taxiway seuil 12 (Ouest) R31a - Adaptation de la période des travaux sur l'année R21c - Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation R21k / R21k - Dispositifs de limitation des nuisances envers la faune R21d - Gestion des eaux pluviales durant les travaux R21q - Remise en état des emprises travaux après le chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre
		Projet	-	- Faible - Risque très limité de destruction accidentelle d'individus par collision avec des avions lors de leurs déplacements sur les taxiways car sa capacité de fuite est faible. - Risque de destructions d'individus par les opérations d'entretien des espaces verts aéroportuaires, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période. - Groupe peu sensible au dérangement sonore et vibratoire. - Pas de perturbation dans l'accomplissement du cycle biologique pour les espèces du au projet. - Risque de détérioration des habitats des amphibiens par les opérations d'entretien des espaces verts aéroportuaires, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période. - Projet s'inscrivant dans des emprises aéroportuaires clôturées donc pas de corridor local susceptible d'être dégradé	R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage R22o - Gestion écologique des habitats dans l'emprise projet : mise en place d'un plan de gestion des espaces ouverts R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	Nul	
	Moyen Insectes : présence de l'Ædipode turquoise et du Criquet marginé	Travaux	-	Nul Absence d'impact sur les insectes protégés.	Aucune mesure d'évitement et de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Absence d'impact sur les insectes protégés.		Nul	

N = Négatif
P = Positif

D = Direct
I = Indirect

T = Temporaire
P = Permanent

Ct = Court terme
Mt = Moyen terme
Lt = Long terme

Tableau 8 : Synthèse détaillée enjeux, incidences des travaux sur l'avifaune

*Le tableau suivant présente de manière détaillée la synthèse des enjeux et des impacts bruts sur l'avifaune avant mise en place de mesures afin de comprendre le tableau précédent présentant l'application des mesures pour ce groupe faunistique.

Le code couleur du tableau spécifique à l'avifaune est la suivant :

Impact négligeable	Impact faible	Impact modéré	Impact assez fort	Impact fort	Impact majeur
--------------------	---------------	---------------	-------------------	-------------	---------------

Espèces / Cortèges	Enjeu local de conservation	Niveau d'impact brut Destruction d'individus	Niveau d'impact brut Dérangement d'individus	Niveau d'impact brut Destruction d'habitats d'espèce	Niveau d'impact brut Perturbation des continuités écologiques	Impact brut global
AVIFAUNE						
Oiseaux du cortège des milieux boisés (Buse variable, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Rougegorge familier, Troglodyte mignon)	Modéré	Négligeable Pas de destruction d'individus, pas d'abandon de nids car pas d'habitats de reproduction. Collisions d'individus avec les engins de chantier extrêmement rares du fait de la capacité de fuite des oiseaux	Négligeable Aucun habitat de reproduction donc pas de perturbation des oiseaux chanteurs.	Faible Aucun habitat de reproduction détruit. Destruction d'habitats d'alimentation, de repos et de déplacement seulement (alignement d'arbres).	Négligeable Bonne capacité de déplacement des espèces. Le chantier ne constituera pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.	FAIBLE
Oiseaux du cortège des milieux ouverts et semi-ouverts (Bergeronnette printanière, Bruant jaune, Bruant proyer, Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Petit Gravelot, Pipit farlouse, Tarier des prés, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, etc.)	Majeur	Modéré Destruction d'individus liée majoritairement à la destruction de nids, destruction d'œufs, de nichées ou de juvéniles. Collisions d'individus avec les engins de chantier possibles mais extrêmement rares du fait de la capacité de fuite des oiseaux.	Faible à modéré Perturbation des oiseaux chanteurs durant la période de reproduction (bruit couvrant les chants) engendrant la perturbation de la nidification pouvant aller jusqu'à l'abandon du nid ou de la couvée.	Fort Destruction de 18,7 ha milieux favorables à la reproduction. Forte proportion d'habitats de report à proximité dans l'emprise aéroportuaire et dans la matrice agricole autour.	Négligeable Bonne capacité de déplacement des espèces. Le chantier ne constituera pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.	FORT
Oiseaux du cortège des milieux anthropiques (Bergeronnette grise, Faucon crécerelle, Martinet noir, Moineau domestique, Rougequeue noir)	Assez fort	Assez fort Destruction d'individus liée majoritairement à la destruction de nids, destruction d'œufs, de nichées ou de juvéniles. Capacité de fuite plus limitée car niche dans des anfractuosités. Collisions d'individus avec les engins de chantier possibles mais extrêmement rares du fait de la capacité de fuite des oiseaux. Une centaine de nids identifiés au sein des structures à réhabiliter de l'aéroport.	Faible Espèces très peu sensibles au dérangement humain donc peu de perturbation par les travaux.	Assez fort Destruction de 0,4 ha milieux favorables à la reproduction (environ 40 nids). Faible proportion d'habitats de report à proximité.	Négligeable Bonne capacité de déplacement des espèces. Le chantier ne constituera pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.	ASSEZ FORT
Oiseaux du cortège des milieux aquatiques (Goéland argenté, Mouette rieuse)	Faible	Négligeable Pas de destruction d'individus, juvéniles ou abandon de nids car pas de d'habitats de reproduction. Collisions d'individus avec les engins de chantier extrêmement rares du fait de la capacité de fuite des oiseaux.	Négligeable Aucun habitat de reproduction donc pas de perturbation des oiseaux chanteurs.	Négligeable Aucun habitat de reproduction, alimentation, transit ou repos détruit.	Négligeable Bonne capacité de déplacement des espèces. Le chantier ne constituera pas une barrière infranchissable au déplacement pour ce groupe.	NEGLIGEABLE

Tableau 9 : Synthèse des enjeux, incidences de l'exploitation sur l'avifaune

Espèces / Cortèges	Enjeu local de conservation	Niveau d'impact brut Destruction d'individus	Niveau d'impact brut Dérangement d'individus	Niveau d'impact brut Destruction d'habitats d'espèce	Niveau d'impact brut Perturbation des continuités écologiques	Impact brut global
AVIFAUNE						

Espèces / Cortèges	Enjeu local de conservation	Niveau d'impact brut Destruction d'individus	Niveau d'impact brut Dérangement d'individus	Niveau d'impact brut Destruction d'habitats d'espèce	Niveau d'impact brut Perturbation des continuités écologiques	Impact brut global
Oiseaux du cortège des milieux boisés (Buse variable, Pinson des arbres, Pouillot véloce, Rougegorge familier, Troglodyte mignon)	Modéré	Faible Risque de mortalité par collision lors des phases de décollage et d'atterrissage des avions et lors des déplacements sur les taxiways. Les travaux d'entretien des espaces verts aéroportuaires n'ont pas d'impact sur les oiseaux du cortège des milieux boisés.	Faible Perturbations liées aux bruits et vibrations du trafic aérien qui peuvent déranger les espèces d'oiseaux dans l'accomplissement de leurs cycles biologiques Dérangement des oiseaux légèrement augmenté suite à la réalisation du projet.	Faible Risque de détérioration d'habitats d'espèces par les opérations d'entretien, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période.	Négligeable Le projet n'est pas de nature à fragmenter les milieux pour des espèces volantes	MODERE
Oiseaux du cortège des milieux ouverts et semi-ouverts (Bergeronnette printanière, Bruant jaune, Bruant proyer, Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Petit Gravelot, Pipit farlouse, Tarier des prés, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, etc.)	Majeur	Modéré Risque de mortalité par collision lors des phases de décollage et d'atterrissage des avions et lors des déplacements sur les taxiways. Les travaux d'entretien des espaces verts aéroportuaires sont susceptibles d'engendrer un impact sur les oiseaux notamment en cas de nichées, pontes, ou jeunes oisillons.	Faible Perturbations liées aux bruits et vibrations du trafic aérien qui peuvent déranger les espèces d'oiseaux dans l'accomplissement de leurs cycles biologiques Dérangement des oiseaux légèrement augmenté suite à la réalisation du projet.	Modéré Risque de détérioration d'habitats d'espèces par les opérations d'entretien, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période.	Négligeable Le projet n'est pas de nature à fragmenter les milieux pour des espèces volantes	MODERE
Oiseaux du cortège des milieux anthropiques (Bergeronnette grise, Faucon crécerelle, Martinet noir, Moineau domestique, Rougequeue noir)	Assez fort	Modéré Risque de mortalité par collision lors des phases de décollage et d'atterrissage des avions et lors des déplacements sur les taxiways. Les travaux d'entretien des espaces verts aéroportuaires sont susceptibles d'engendrer un impact sur les oiseaux notamment en cas de nichées, pontes, ou jeunes oisillons.	Faible Perturbations liées aux bruits et vibrations du trafic aérien qui peuvent déranger les espèces d'oiseaux dans l'accomplissement de leurs cycles biologiques. Dérangement des oiseaux légèrement augmenté suite à la réalisation du projet.	Modéré Risque de détérioration d'habitats d'espèces par les opérations d'entretien, surtout si elles sont réalisées à la mauvaise période.	Négligeable Le projet n'est pas de nature à fragmenter les milieux pour des espèces volantes	MODERE
Oiseaux du cortège des milieux aquatiques (Goéland argenté, Mouette rieuse)	Faible	Négligeable Pas de destruction d'individus, juvéniles ou abandon de nids car pas de d'habitats de reproduction, d'alimentation, de transit ou de repos.	Négligeable Aucun habitat de reproduction donc pas de perturbation des oiseaux chanteurs.	Négligeable Aucun habitat de reproduction, alimentation, transit ou repos détruit.	Négligeable Le projet n'est pas de nature à fragmenter les milieux pour des espèces volantes	NEGLIGEABLE

Tableau 10 : Synthèse des enjeux, incidences et mesures du projet sur le milieu humain

Le code couleur pour le tableau suivant :

Effet négatif	nul	faible	modéré	fort
Effet positif		faible	modéré	fort

N = Négatif P = Positif	D = Direct I = Indirect	T = Temporaire P = Permanent	Ct = Court terme Mt = Moyen terme Lt = Long terme
----------------------------	----------------------------	---------------------------------	---

Thématique	Enjeux	Effet	Mesures d'évitement et de réduction	Effet résiduel	Mesures de compensation
Urbanisme et planification	Fort	Projet	-	Nul Conformité avec le zonage du PLU de Tillé.	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.
			-	Nul Conformité avec les emplacements réservés (ER) PLU de Tillé.	

	Les PLU de Beauvais et Tillé intègrent dans leur règlement la plateforme aéroportuaire existante et permettent les installations, constructions Présence d’emplacements réservés et de SUP. Approbation du PLUi-HM le 11 décembre 2025.		-	Nul Conformité avec les servitudes aéronautiques PLU de Tillé.		Nul	
			-	Nul Conformité avec les pièces du Plan local d’urbanisme intercommunal Habitat Mobilités (PLUi-HM) du Beauvaisis		Nul	
Population et logements	Moyenne Population croissante sur le territoire de Beauvais et de Tillé.	Travaux	-	Nul Effet sur la démographie	Aucune mesure d’évitement ni de réduction ne nécessite d’être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d’être mise en œuvre.
			-	Nul Effet sur les habitations		Nul	
		Projet	PDPLt	Fort (Positif) Accroissement de la population	Aucune mesure d’évitement ni de réduction ne nécessite d’être mise en œuvre.	Fort (Positif)	
			PDPLt	Fort (Positif) Accroissement du besoin de logement		Fort (Positif)	
Contexte socio-économique	Moyenne Aéroport Paris-Beauvais, classé 9 ^{ème} aéroport français en 2024	Travaux	PDTCT	Faible (Positif) Effet sur l’emploi	Aucune mesure d’évitement ni de réduction ne nécessite d’être mise en œuvre.	Faible (Positif)	Aucune mesure de compensation ne nécessite d’être mise en œuvre.
			PD/ITCT	Faible (Positif) Effet sur les activités		Faible (Positif)	
			-	Nul Effet sur les équipements publics		Nul	
		Projet	PD/ITLt	Fort (Positif) Effet sur les activités et les emplois	Aucune mesure d’évitement ni de réduction ne nécessite d’être mise en œuvre.	Fort (Positif)	
			NITLt	Faible Effet sur les équipements publics		Faible	
			-	Nul Effet sur l’agriculture		Nul	
			PDPLt	Fort (Positif) Effet sur le tourisme		Fort (Positif)	
Transports et déplacements	Fort Nombreux axes routiers avec un flux important en provenance de l’aéroport. Parkings officiels saturés, émergence de stationnements non autorisés. Plusieurs aménagements cyclables qui permettent d’accéder à l’aéroport.	Travaux	-	Nul Effet sur le transport aérien	Aucune mesure d’évitement ni de réduction ne nécessite d’être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d’être mise en œuvre.
			NDTCt	Fort Effet sur les réseaux routiers	R21z - Dévoisement et déviation de réseaux en amont des travaux	Faible	
			-	Nul Effet sur les transports collectifs	Aucune mesure d’évitement ni de réduction ne nécessite d’être mise en œuvre.	Nul	
			-	Nul Effet sur les modes actifs		Nul	
			-	Nul Effet sur les stationnements		Nul	
		Projet	PDPLt	Fort (Positif) Amélioration de l’usage de la navette	Aucune mesure d’évitement ni de réduction ne nécessite d’être mise en œuvre	Fort (Positif)	
			PDPLt	Fort (Positif) Amélioration des conditions de stationnement		Fort (Positif)	
			PDPLt	Fort (Positif) Amélioration de l’accès à la plateforme		Fort (Positif)	
			PDPLt	Fort (Positif) Diversification des destinations du trafic aérien		Fort (Positif)	

			PDPLt	Fort (Positif) Amélioration du parcours voyageur		Fort (Positif)	
			PDPLt	Fort (Positif) Accroissement du besoin de logement		Fort (Positif)	
Réseaux de distribution	Faible L'aéroport est bien desservi par tous les réseaux (secs et humides).	Travaux	NDTCt	Moyen Risque d'atteinte des réseaux durant les travaux	R21z - Dévoiement et déviation de réseaux en amont des travaux R21z - Adapter et articuler les chantiers R21z - Précautions vis-à-vis des réseaux	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
			NDTCt	Faible Effet sur les réseaux d'énergie		Très faible	
			NDTCt	Moyen Effet sur les réseaux d'assainissement	R21z - Adapter et articuler les chantiers R21z - Précautions vis-à-vis des réseaux R21d - Gestion des eaux pluviales durant les travaux	Faible	
		Projet	-	Nul Effet sur le réseau d'alimentation en électricité	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	
			-	Nul Effet sur le réseau d'alimentation en gaz.		Nul	
			-	Faible Effet sur le réseau des eaux usées		Faible	
			NDPLt	Faible Augmentation de la consommation en eau potable	R22z - Réduction de la consommation en eau R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	Faible	
Gestion des déchets	Faible Un suivi des déchets est opéré et les résultats sont publiés dans des bulletins trimestriels	Travaux	NDTCt	Moyen Augmentation de production de déchets	R21z - Gestion des déchets	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	NDPCt	Faible Augmentation de production de déchets	R22z - Gestion des déchets	Nul	
Risques industriels	Moyen 3 ICPE existantes dans le site de l'aéroport	Travaux	-	Nul Effet sur les ICPE existantes	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet sur les ICPE existantes		Nul	
			NDPCt	Très faible Effet du nouveau groupe électrogène		Très faible	
Risques de transports de matières dangereuses	Faible Les routes départementales D938, D901, D1001 et D203. La D1001 et la D203 coupent l'aire d'étude immédiate.	Travaux	-	Nul Effet sur les TMD	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet sur les TMD		Nul	
Risques pyrotechniques	Fort Risque pyrotechnique très avéré lié à la présence potentielle d'engins de guerre	Travaux	NDTCt	Fort Risque d'explosion	E11z / R21z - Réalisation d'un diagnostic et d'une dépollution pyrotechnique	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet sur le risque pyrotechnique	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	
Qualité de l'air	Fort Dépassements localisés de concentration en polluants (NO ₂) sont observés en bordure des axes routiers à proximité de l'aéroport et sur le chantier.	Travaux	NDPCt	Faible Émission de polluants dans l'atmosphère	R21j - Réduction des nuisances des travaux envers les riverains et les usager (bruit, poussières, déchets, etc.)	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	NDPCt	Faible Concentrations en particules (PM10 et PM2,5) restent stables entre les différentes configurations le projet ne génère pas de risque sanitaire	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Faible	
Ambiance sonore	Fort Des habitations sont présentes à proximité immédiate de l'aéroport.	Travaux	NDTCt	Moyen Nuisances sonores de chantier	R21j - Respect des normes en vigueur en matière de bruit	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	NDPCt	Moyen Effet du projet sur le bruit de voisinage	R22z - Mesure d'utilisation des emplacements de stationnement des bus	Faible	
			NDPCt	Moyen Effet du report de trafic	R22z - Mesure de protections acoustiques. Amélioration de la flotte aérienne à long terme	Faible	

			NDPCt	Moyen Trafic aérien		Faible	
			NDPCt	Nul Circulation sur les taxiways		Nul	
Vibrations	Faible Nuisances vibratoires liées aux infrastructures aériennes et routières	Travaux	NDTCt	Faible Vibrations générées par les travaux	E31z - Gestion des blocs ou vestiges enterrés lors des travaux R21j - Réduction des nuisances des travaux envers les riverains et les usager (bruit, poussières, déchets, etc.)	Très faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	-	Nul Effet du projet sur les vibrations	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	
Émissions lumineuses	Moyen Aéroport représente une source de pollution lumineuse	Travaux	-	Faible Pollution lumineuse en phase travaux	R21j - Réduction des nuisances des travaux envers les riverains et les usager (bruit, poussières, déchets, etc.),	Très faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	PDPCt	Faible (Positif) Réduction des émissions lumineuses	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Faible (Positif)	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
Émissions de chaleur	Moyen Aéroport représente une source chaleur	Travaux	-	Nul Émission de chaleur	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	PDPCt	Faible (Positif) Lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain	R22z - Limiter le phénomène d'îlot de Chaleur Urbain avec la création d'îlots de fraîcheur par végétalisation sur le parvis paysager	Moyen (Positif)	
Paysage	Moyen Contexte paysager composer d'un plateau agricole monotone, de la vallée de la Liovette, d'une zone d'activités économiques et du bourg de Tillé.	Travaux	NDTCt	Faible Altération du paysage et du cadre de vie des usagers	R21j – Intégration paysagère des chantiers	Très faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
		Projet	PDPCt	Faible (Positif) Création d'une articulation paysagée avec le tissu urbain de la commune du Tillé	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Faible (Positif)	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
Patrimoine archéologique	Moyen Emprise aéroportuaire dans la zone 3 de la zone de la ZPPA	Travaux	NDTCt	Moyen Risque d'atteinte à des vestiges archéologiques	R21z – Protection du patrimoine archéologique.	Faible	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
	Faible Aucun monument historique ou périmètre de protection dans l'emprise.	Projet	NDTCt	Très faible Risque d'atteinte aux monuments historiques classés et inscrits	Aucune mesure d'évitement ni de réduction ne nécessite d'être mise en œuvre.	Nul	Aucune mesure de compensation ne nécessite d'être mise en œuvre.
			-	Nul Effet sur le patrimoine		Nul	

5.2 COMPATIBILITE DU PROJET AUX DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'URBANISME

L'analyse de la compatibilité du projet de l'aéroport Paris-Beauvais avec les documents d'urbanisme est réalisée via le tableau ci-dessous.

Tableau 11 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

Documents d'urbanisme et de planification	Dispositions générales	Compatibilité
Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLUi-HM du Beauvaisis		
OAP	– Type 1 : OAP "sectorielles" : Elles permettent en particulier d'encadrer les futurs projets en définissant les grandes composantes des aménagements, et les éléments à préserver ou à mettre en valeur sur un périmètre précis : 68 orientations d'aménagement et de programmation sectorielle. – Type 2 : OAP thématiques : elles s'appliquent à l'ensemble du territoire intercommunal. Le PLUi-HM du Beauvaisis comptera 2 orientations d'aménagement et de programmation thématiques : ■ OAP commerce : 3 orientations cadres : ○ Assurer une offre commerciale équilibrée ; ○ Améliorer la qualité des polarités commerciales ; ○ Anticiper l'impact des nouveaux modes de vente et de consommation ; ■ OAP Trame verte et bleue : 2 orientations générales : ○ Protéger les continuités écologiques ; ○ Maintenir et renforcer la nature en milieu urbain.	Le projet de modernisation de l'aéroport n'interfère pas avec cette OAP. S'agissant des OAP sectorielles, aucune ne concerne l'Aéroport Paris-Beauvais. Compatible
Projets d'Aménagement et de développement durables (PADD) du PLUi-HM du Beauvaisis		
PADD	<u>Plusieurs orientations concernent en particulier l'Aéroport Paris-Beauvais :</u> – Valoriser la fonction économique des grandes infrastructures de transport existantes, leviers de la pérennité de l'attractivité économique de l'agglomération : la valorisation de l'aéroport pourra s'inscrire dans le cadre d'un développement maîtrisé, au regard des nuisances pour les populations et des enjeux environnementaux du territoire ; – Valoriser les grandes infrastructures de transport dans la stratégie d'attractivité, tant durable que plus ponctuelle, du territoire : assurer les conditions de bon fonctionnement de l'aéroport Paris-Beauvais (Beauvais-Tillé), vecteur d'emplois directs et indirects et support de l'une des images du territoire ; – Affirmer et valoriser le fonctionnement multipolaire du Beauvaisis, territoire aux bassins de vie pluriels.	Le document d'urbanisme prend en compte le projet de modernisation de l'aéroport à sa stratégie d'aménagement de l'intercommunalité. Compatible
Zonage du PLUi-HM du Beauvaisis		
UPae	Le plan de zonage du PLUi-HM présente un seul et même zonage au droit de l'aire d'étude. Ce zonage classé « UPae : zone de l'aéroport » est spécifique à l'aéroport.	Compatible
Schéma directeur d'eau pluviales et Zonage Pluvial du PLUi-HM du Beauvaisis		
Z-50-1	a) Principe général Tous les projets d'urbanisation (maison individuelle, lotissement, voirie, parkings, ZAC, ...) doivent intégrer la gestion à la parcelle des eaux pluviales par infiltration et limiter l'imperméabilisation des sols. Les ouvrages de collecte et de rétention doivent être conçus selon des méthodes alternatives (noue, chaussée drainante, tranchée drainante...). Les bassins d'infiltration devront être accessibles pour l'entretien et participer à la qualité du site.	Au regard des prescriptions applicables en matière de gestion des eaux pluviales, des hydrocarbures et des eaux glycolées, il apparaît que le projet de modernisation est pleinement compatible avec l'ensemble des exigences réglementaires et techniques identifiées.

En cas de gestion des eaux pluviales à la parcelle, des mesures de précaution propres à éviter la dégradation sur les fonds voisins et sur les équipements publics sont à prendre et sont à la charge exclusive du propriétaire. Si le projet comporte des installations d'ouvrages de stockage individuels pour la récupération des eaux pluviales, elles seront à intégrer dans le respect du bâti et du site ou à enterrer. Toute intervention susceptible de modifier les dispositifs de gestion des eaux pluviales (tels que fossés, noues, bassins de rétention, canalisations, avaloirs, etc.) est interdite. À titre exceptionnel, une modification peut être envisagée, sous réserve d'une demande écrite et motivée adressée aux services techniques de la Communauté d'Agglomération. Cette demande devra démontrer que le projet respecte les principes de gestion durable des eaux pluviales et ne compromet pas le fonctionnement hydraulique du secteur concerné. L'instruction de la demande s'appuiera notamment sur les cartes de fonctionnement hydraulique annexées au présent règlement, qui précisent les zones d'écoulement, de stockage et d'infiltration des eaux pluviales. b) Règles applicables pour tous les projets de la zone : - Tout nouveau projet d'urbanisation doit-être équipé d'un dispositif individuel ou collectif d'infiltration des eaux pluviales. Le dispositif de gestion sera dimensionné pour la pluie de période de retour cinquantennale (50 ans) la plus défavorable. Les caractéristiques de l'orage 50 ans sont à acquérir par l'aménageur auprès des services de Météo-France. L'ancienneté des données statistiques utilisées pour le dimensionnement des ouvrages ne doit pas excéder 5 années. La vidange de ces ouvrages doit être assurée en moins de 48 heures. Aucun rejet n'est autorisé pour des pluies de période de retour inférieur à cinquantennale (50 ans), au-delà le dispositif de gestion des eaux devra être équipé d'une surverse dirigée vers le milieu naturel. Le porteur de projet devra veiller à ne pas engendrer de dysfonctionnement sur les fonds voisins et sur les équipements publics. En cas de justification démontrant l'impossibilité d'infiltrer les eaux pluviales ($K < 1.10^{-6}$ m/s), le dispositif des eaux pluviales devra infiltrer les eaux jusqu'aux capacités maximales du sol en 24h, et pourra être équipé d'un débit de fuite limité à 1 l/s/ha pour réguler le surplus. Des tests de perméabilités seront réalisés pour dimensionner le dispositif de gestion des eaux pluviales. Il conviendra de réaliser 6 tests de perméabilité par hectare de projet et un test de Matsuo (ou essai à la fosse) au droit de chaque ouvrage collectif. Dans le cas d'une perméabilité plus forte que 10^{-2} m/s des dispositifs de prétraitement ou filtres devront être mis en place pour éviter le lessivage des sols. Dans ce cas, les puits d'infiltration sont strictement interdits. En cas de pollution potentielle des eaux pluviales, que celles-ci soient traitées par une technique adaptée avant rejet vers le milieu naturel et que des mesures d'intervention soient prises pour le confinement des eaux en cas de pollution accidentelle. Le rejet direct d'eaux pluviales vers un puits sans filtration préalable est strictement interdit, afin de protéger la qualité de la ressource en eau.	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, sur la base des coefficients de Montana fournis par Météo-France le 30 septembre 2025. Les caractéristiques détaillées des impluviums et des ouvrages correspondants sont présentées dans le voir Tableau 26 : Caractéristiques des impluviums et ouvrages de gestion des eaux pluviales à la cinquantennale. L'analyse confirme que l'ensemble des vidanges des ouvrages est inférieur à 48 h pour une pluie cinquantennale, à l'exception de l'ouvrage du parking P6, dont le temps de vidange est précisément de 48 h. Par ailleurs, les ouvrages projetés ne prévoient aucun rejet, garantissant une infiltration complète des volumes collectés. Concernant la gestion des hydrocarbures, les dispositions prévues sont également conformes aux prescriptions : Côté landside : ■ Les parkings P5, P6 et P7 seront équipés de filtres type Adopta ou équivalent ; ■ Le parking dépose-minute et le parking loueur seront raccordés à un séparateur à hydrocarbures projeté au droit du bâtiment de jonction ; ■ La gare routière restera traitée par le séparateur à hydrocarbures existant, situé entre le bassin de type Tubosider et le bassin d'infiltration existant. Côté airside : ■ Les stationnements au droit des terminaux T1 et T2 seront gérés respectivement par : ■ le séparateur à hydrocarbures existant, en amont du bassin BV01 ; ■ le séparateur à hydrocarbures projeté, en amont du bassin BV04. La gestion des eaux glycolées est également prise en compte au travers de deux bassins étanches, équipés de regards avec vanne à bascule et d'un dispositif de rejet en sous-verse vers les bassins d'infiltration, assurant ainsi un confinement sécurisé avant rejet contrôlé. Enfin, il est confirmé que le projet ne prévoit aucun puits d'infiltration, en cohérence avec les prescriptions relatives à l'infiltration diffuse et maîtrisée
---	--

5.3 EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

La réalisation du projet n’aura pas d’incidence notable sur ce site Natura 2000 situé à proximité : ZSC - Réseau de coteaux crayeux du bassin de l’Oise aval.

5.4 INCIDENCE NEGATIVES NOTABLES DU PROJET RESULTANT DE LA VULNERABILITE DU PROJET FACE AUX RISQUES D’ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS

La vulnérabilité physique a été évaluée par croisement de la sensibilité aux aléas des composants avec leur exposition à ces aléas.

Tableau 12 : Notation de la vulnérabilité actuelle et future, horizons 2050 et 2100

	Températures, vagues de chaleur et sécheresses	Vagues de froid et gel	Précipitations et inondations	Mouvements de terrain et RGA	Vents et tempêtes	Feux de forêt
Calcul vulnérabilité - situation de référence	6	9	12	6	8	4
Calcul vulnérabilité - situation future 2050	9	6	12	9	8	8
Calcul vulnérabilité - situation future 2100	12	6	16	9	12	8

Les composants du projet de modernisation de l’aéroport seront particulièrement vulnérables aux vagues de chaleur, canicules, augmentation des températures, précipitations intenses, inondations, et vents et tempêtes.

Il est important d’anticiper ces potentiels impacts en pensant à des solutions d’adaptation en phase conception mais aussi en phase exploitation.

Des mesures seront mises en place. Elles visent à limiter les vulnérabilités tout en visant la pérennité et le bon fonctionnement des infrastructures dans un contexte de changement climatique. Elles sont évidemment associées à des coûts et à des choix politiques stratégiques. Ces pistes d’adaptation constituent des bonnes pratiques pouvant être valorisées ou intégrées ultérieurement, en fonction des opportunités de mise en œuvre. Il est également rappelé que ces mesures ne relèvent pas d’obligations réglementaires, mais visent à renforcer la résilience du projet face aux aléas climatiques et à encourager une démarche proactive d’adaptation.

5.5 CUMUL DES INCIDENCES AVEC D’AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES

Le projet de Novaparc a été considéré dans l’analyse des incidences cumulées avec le projet de modernisation de l’aéroport.

Les phases de travaux de l’aéroport et de Novaparc pourront se dérouler simultanément et générer des perturbations sur le fonctionnement urbain du secteur. Il conviendra dès lors :

- De limiter les interventions pénalisantes pour la circulation ;
- D’informer les usagers et riverains sur les différents plannings de travaux ;
- De limiter autant que possible la circulation des engins de chantiers aux heures de pointe sur les axes principaux de circulation (RD1001, RD938, RD901) ;

- De coordonner l’ensemble des travaux pour limiter les perturbations de la circulation, assurer le maintien des circulations douces, des stationnements et des accès riverains et commerces ;
- Mettre en place un plan de circulation sur l’ensemble des secteurs de travaux.

En phase d’exploitation, les impacts cumulés des projets sur le milieu physique sont globalement faibles grâce à une gestion rigoureuse des eaux pluviales, notamment par la conservation d’ouvrages adaptés et la gestion in situ, limitant ainsi les risques d’inondation et les désordres hydrogéologiques, tandis que les impacts sur le relief, la géologie et la gestion des terres sont inexistant, car traités en phase chantier. Sur le milieu naturel, aucune incidence négative n’est attendue, les projets intégrant des mesures favorables à la biodiversité et à la trame verte, sans affecter les sites Natura 2000. L’aspect paysager est valorisé par des aménagements soignés et une végétalisation accrue. Sur le plan socio-économique, la création de milliers d’emplois et le développement d’activités économiques dynamisent fortement la zone.

Les deux projets à échéance 2030 engendreront du trafic supplémentaire au prorata de leur activité propre. L’étude de trafic du projet de l’aéroport a pris en compte dans ses hypothèses de calcul l’apport engendré par la ZA Novaparc dès la situation de référence afin d’avoir une vision des déplacements à horizon des projets.

L’analyse des taux de saturation montre que, malgré une hausse de trafic, les taux d’occupation de la RD1001 n’induisent pas de situation de saturation sur les axes structurants de Tillé. Les parkings grand public de l’aéroport seront concentrés au nord, tandis que les parkings réservés aux personnels et aux services de l’aéroport resteront au sud, à proximité des zones techniques et des terminaux. Cette organisation claire permet une séparation fonctionnelle des flux, limitant les risques de conflits de circulation et fluidifiant les entrées et sorties du site.

5.6 SPECIFICITES DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

5.6.1 Analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l’urbanisation

S’agissant d’une modernisation des infrastructures de l’aéroport de Beauvais, le projet n’entraînera aucune conséquence sur le développement de l’urbanisation.

5.6.2 Analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet

Le projet imperméabilisera des d’espaces naturels sur la surface du P5 et P6 dont certaines parties sont actuellement en friche. Ces espaces seront compensés. Les impacts et mesures sont détaillés dans les chapitres 6.3 et 7.2.

5.6.3 Analyse des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité
Les dépenses d’investissement

Le coût prévisionnel d’investissement du projet d’aménagement de l’aéroport Paris-Beauvais s’élève à 184,4 M€ HT en euros courant.

Dans le cadre du bilan socio-économique, la méthodologie réglementaire impose de raisonner en euros constants, afin de neutraliser l'effet de l'inflation. Les coûts d'investissement, initialement exprimés en euros courants, ont été convertis en euros constants 2024 par déflation à l'aide d'un taux d'inflation annuel de 2,7 %. Les montants ainsi obtenus ont été ventilés sur la période 2024-2030 selon l'échéancier prévisionnel, sans prise en compte de l'inflation dans le bilan socio-économique (présentés dans le tableau suivant).

Tableau 13: Coûts d'investissement et leur répartition entre 2024 et 2030 (SOURCE : AEROPORT PARIS-BEAUVAIS)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
En M€	1,0	6.6	46.7	57.5	39.7	16.8	1.5
En %	0,6%	4,7%	27,5%	33,8%	23,4%	9,9%	0,1%

Les charges d'exploitation

Les coûts sont estimés pour chaque années de 2029 à 2053, avec et sans modernisation. Le tableau ci-dessous présente les coûts pour les horizons 2030 et 2053.

Tableau 14 : Coûts en millions d'euros 2024 annuels en 2029 et 2053.

en millions d'€ ₂₀₂₄ annuels	2029	2053
Charges différentielles d'exploitation	+14,7 M€	+17,1 M€

Les coûts d'entretien et grosses réparations

Le projet permettra de réduire les besoins en gros entretiens et réparations sur la période 2024-2029, du fait de la modernisation des infrastructures et du renouvellement des équipements.

Avantages pour les usagers

Dans la situation actuelle, l'organisation et la capacité des terminaux 1 et 2 ne permettent pas d'accueillir les passagers dans des conditions optimales conformes aux standards internationaux d'accueil et de confort. L'analyse des parcours passagers met en évidence plusieurs dysfonctionnements.

La modernisation de l'aérogare permettra de réduire les temps d'attente aux différents modules (enregistrement, inspection-filtrage, contrôle émigration/immigration). Le temps d'attente constitue en effet un facteur clé de la qualité de service et un paramètre essentiel dans le dimensionnement et l'étude de la capacité d'un terminal.

Les avantages concernent à la fois les passagers voyageant en option de référence (usagers actuels) et qui bénéficient de la mise en service du projet, ainsi que les nouveaux passagers.

5.6.4 Rentabilité socio-économique du projet de modernisation

Le calcul socio-économique fournit une série d'indicateurs agrégés qui permettent d'évaluer le projet dans son ensemble :

- La Valeur Actualisée Nette Socio-Économique (VAN-SE) est l'indicateur fondamental qui permet d'apprécier la rentabilité socio-économique d'un projet pour la collectivité.
- Le Taux de Rentabilité Interne (TRI) est le taux d'actualisation qui annule le bénéfice actualisé ; il représente l'efficacité du projet en termes de retour sur l'investissement et non en termes de gains totaux.

- La Valeur Actualisée Nette par euro investi est le rapport entre VAN-SE et les coûts d'investissement en infrastructure actualisés.

Les indicateurs apportent un éclairage synthétique sur la rentabilité du projet en s'appuyant uniquement sur les éléments monétaires et monétarisés. Les indicateurs obtenus sont présentés dans le tableau ci-après.

Tableau 15 : Indicateurs synthétiques

Indicateurs synthétiques de rentabilité	
VAN-SE (M€ ₂₀₂₄)	4 393,3
Taux de rentabilité interne (TRI)	42,1%
VAN-SE par euro investi (€ ₂₀₂₄)	24,34

La Valeur Actualisée Nette Socio-économique (VAN-SE) est largement positive et le taux de rentabilité interne excède très largement le taux d'actualisation de 3,2 %. Ces résultats traduisent un rapport coût-avantage très favorable et confirment que les bénéfices attendus surpassent nettement les coûts supportés.

6. LISTES DES MESURES ASSOCIEES AUX INCIDENCES

Le tableau ci-dessous liste l'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre en phase travaux et / ou en phase exploitation pour Éviter – Réduire – Compenser les effets du projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais, ainsi que leur coût.

Tableau 16 : Coûts indicatif des mesures d'évitement, de réduction de compensation, d'accompagnement et de suivi des phases travaux et exploitation du projet

Nom de la mesure	Coûts
Mesures d'évitement	
E11c - Réalisation d'études complémentaires (géotechniques et diagnostic de pollution)	Intégré au coût du projet
E31c – Dispositif de lutte contre les pollutions du sol	10 000 €
E21a/E21b - Détermination et délimitation préalable des aires de chantier	Intégré au coût du projet
E11c - Abandon du raccordement du taxiway Ouest	Intégré au coût du projet
E11z – Réalisation d'un diagnostic pyrotechnique	6500 €
E31z– Gestion des blocs ou vestiges enterrés lors des travaux	Intégré au coût du projet
Mesures de réduction	
R21c – Gestion des matériaux	Intégré au coût du projet
R21d - Limitation des risques de pollution du sol et des eaux souterraines	Intégré au coût du projet
R21d - Gestion des eaux pluviales durant les travaux	Intégré au coût du projet
R31a - Adaptation de la période des travaux sur l'année	En cours de calcul en fonction de la durée
R21c - Tri des terres végétales en faveur de la reprise de la végétation	Intégré au coût du projet
R21k / R21k - Dispositifs de limitation des nuisances envers la faune	Intégré au coût du projet
E21o - Prélèvement ou sauvetage avant destruction de spécimens	En cours de calcul en fonction de la durée

R21h - Clôture et dispositifs de franchissement provisoires adaptés aux espèces animales cibles	17 175 €
R21f - Dispositifs de lutte contre les espèces exotiques envahissantes	Intégré au coût du projet
R21q - Remise en état des emprises travaux après le chantier	Achat des semences : 1000€/ha Semi : environ 50 €/ha Suivi écologique : 2000€ par passage (inventaire floristique + 1 rapport
R21k / R22c - Adaptation de l'éclairage	Coût indicatif d'une lampe adaptée (SHP 70W à horloge) : 120 € les 10. Non estimable pour le moment
R21z - Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier	En cours de calcul en fonction de la durée
R21z- Gestion de la circulation routière durant les travaux	Intégré au coût du projet
R21z- Dévoisement et déviation de réseaux en amont des travaux	Intégré au coût du projet
R21z- Adapter et articuler les chantiers avec les réseaux existants	Intégré au coût du projet
R21z- Précautions vis-à-vis des réseaux	Intégré au coût du projet
R21z- Gestion des déchets	3 271 000 €
R21z- Dépollution pyrotechnique	400 000 €
R21j- Respect les normes en vigueur en matière de bruit	Intégré au coût du projet
R21j- Réduction des nuisances des travaux envers les riverains et les usager (bruit, poussières, déchets, etc.)	Intégré au coût du projet
R21j- Réduction des vibrations	Intégré au coût du projet
R21j- Intégration paysagère des chantiers	Intégré au coût du projet
R21z- Protection du patrimoine archéologique.	Intégré au coût du projet
R22q - Gestion des eaux pluviales en phase exploitation	environ 50 000€/an, hors réparations/remplacement
R22z - Gestion des pollutions en cas d'accident sur le site de l'aéroport	Intégré au coût du projet
R22o - Gestion écologique des habitats dans l'emprise projet : mise en place d'un plan de gestion des espaces ouverts	Intégré au coût du projet
R22z - Réduction de la consommation en eau	Intégré au coût du projet
R22z - Gestion des déchets	Intégré au coût du projet
R22z - Mesure de protections acoustiques	400 000 €
R22z - Limiter le phénomène d'Ilot de Chaleur Urbain par végétalisation	173 500 €
Mesures de compensation	
C1b - Mise en place de nichoirs en phase amont et exploitation	15 000 €
C1a - Conversion de cultures en prairie de fauche permanente	630 000€ estimés sur la base d'un indice de fermage 16 000 € annuels
Mesures d'accompagnement	

A91a - Cahier des charges environnement et choix des entreprises	Coût intégré dans la coordination environnementale des travaux
Mesures de suivi	
S1 - Prescriptions assorties aux autorisations IOTA de 2009	Intégré au coût du projet
S2 - Exploitation et gestion du réseau d'assainissement pluvial	Intégré au coût du projet
S3 - Suivi écologique du site de compensation et de la gestion des milieux ouverts	Environ 10 000 € par année de suivi

7. ANALYSE DES METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Afin d'établir l'état initial du site, les impacts du projet et les mesures préconisées pour réduire, voire supprimer ces impacts, la méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données auprès des organismes compétents dans les différents domaines, une étude sur le terrain et une analyse réalisée à l'aide des méthodes expérimentées sur des aménagements similaires.

En fonction de la nature des informations requises et des données effectivement disponibles, l'analyse a été effectuée à deux niveaux :

- Une approche dite « globale » portant sur un secteur élargi, plus vaste que la zone d'étude proprement dite;
- Une approche ponctuelle, où les données portent sur une l'aire d'étude immédiate couvrant les secteurs directement concernés par l'aménagement et ses proches abords.

Les méthodes d'évaluation des impacts utilisées dans cette étude sont conformes aux textes réglementaires en vigueur, prennent en compte les exigences définies par la jurisprudence et sont en partie issues des guides méthodologiques recommandés par le ministère de l'Environnement.