

# AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS

Pour notre territoire,  
vers vos destinations.



## AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS PROJET DE MODERNISATION DE L'AÉROPORT

DEMANDE D'INFORMATIONS  
COMPLEMENTAIRES POUR L'INSTRUCTION  
DE L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

DDT DE L'OISE  
DOSSIER N°0100069016

4 SEPTEMBRE 2026



## Table des matières

|                                                                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. OBJET DU DOCUMENT .....                                                                                                    | 3  |
| 2. COMPLEMENTS DE REPONSES .....                                                                                              | 4  |
| 2.1 VOLET NUISANCES ACOUSTIQUES .....                                                                                         | 4  |
| 2.2 VOLET QUALITE DE L'AIR .....                                                                                              | 6  |
| 2.3 VOLET EAUX ET MILIEUX AQUATIQUES – GESTION DES EAUX PLUVIALES ET<br>PREVENTION DES POLLUTIONS DES EAUX SOUTERRAINES ..... | 8  |
| 2.4 VOLET LEGIONELLE .....                                                                                                    | 9  |
| 2.5 VOLET AMIANTE .....                                                                                                       | 9  |
| 2.6 VOLET EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE .....                                                                             | 9  |
| 2.7 VOLET BIODIVERSITE .....                                                                                                  | 12 |
| 2.8 RESUME NON TECHNIQUE .....                                                                                                | 19 |
| 3. GLOSSAIRE .....                                                                                                            | 22 |

## 1. OBJET DU DOCUMENT

Dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de modernisation de l'Aéroport Paris-Beauvais, la Direction Départementale de l'Oise a formulé une demande d'informations complémentaires, par courrier du 4 août 2026.

Le présent document a pour objectif d'apporter les réponses du maître d'ouvrage aux observations formulées dans ce courrier.

Le présent document expose donc les réponses du maître d'ouvrage aux demandes, en respectant le plan et les thématiques suivis dans la demande d'informations complémentaires. Ces réponses comportent à la fois des éléments de clarification sur le dossier d'étude d'impact, ainsi que des compléments d'informations et de mesures.

## 2. COMPLEMENTS DE REPONSES

### 2.1 VOLET NUISANCES ACOUSTIQUES

#### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 3/7)

##### Sur le volet nuisances sonores

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

- Trafic routier

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

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

Ces mesures répondent bien aux attentes réglementaires mais ne permettent pas de garantir pour l'ensemble des habitations le respect de la recommandation de l'Organisation mondiale de la santé de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de 53 décibels (dB) Lden en période diurne (effets néfastes sur la santé associés au dépassement de cette valeur<sup>1</sup>). L'état initial indique qu'une part importante de maisons individuelles sur la commune de Tillé (87 %) est susceptible de disposer d'un jardin (EI p207).

- Trafic aérien

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

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

#### REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage prend note de cette observation. La réglementation applicable aux infrastructures routières est respectée par les mesures de protection envisagées. En complément, une étude de faisabilité sera menée afin d'évaluer l'opportunité de prolonger vers le Sud l'écran acoustique envisagé au nord pour certains secteurs d'habitation. Cette mesure complémentaire, allant au-delà de la réglementation, permettrait également d'améliorer la protection des espaces extérieurs et de prendre en compte les situations d'ouverture des fenêtres en période de fortes chaleurs. **Une telle prolongation reste toutefois conditionnée à un mode de financement actuellement non sécurisé.**

## EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 4/7)

- Autres incidences acoustiques

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

- En phase travaux

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

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

## REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Bellova confirme que l'activité aéroportuaire sera maintenue pendant la réalisation des travaux. Les nuisances temporaires liées au chantier ont été prises en compte dans l'évaluation environnementale.

Conformément à la mesure R21j, **un suivi des nuisances sera mis en œuvre pendant les travaux**, incluant un dispositif de recueil et de traitement des réclamations des riverains. Les entreprises intervenantes seront tenues de respecter les prescriptions réglementaires applicables en matière de bruit de chantier ainsi que les horaires autorisés par l'arrêté préfectoral du 15 novembre 1999. Les travaux de nuit ne pourront être réalisés qu'en cas de nécessité liée à l'exploitation aéroportuaire et feront, le cas échéant, l'objet des autorisations requises.

## 2.2 VOLET QUALITE DE L'AIR

### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 4/7)

#### Sur le volet qualité de l'air

Plusieurs paramètres de la qualité de l'air ont été étudiés : NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>10</sub>, dioxyde de soufre, benzène, HAP en équivalent benzo(a)pyrène, 1,3-butadiène, chrome, arsenic et nickel.

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

Pour le trafic aérien, il est estimé que les concentrations en particules (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) resteraient stables entre les différentes configurations : état actuel, fil de l'eau, projeté. Ceci serait lié à l'amélioration des rejets des aéronefs qui compenseraient l'augmentation du trafic.

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

Par ailleurs, le bruit de fond pour le paramètre PM<sub>2,5</sub> est de l'ordre de 9 µg/m<sup>3</sup>. Il dépasse aujourd'hui la valeur guide de l'OMS (5 µg/m<sup>3</sup>) sur l'ensemble du périmètre d'étude. Et les teneurs en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) excèdent également la valeur guide (10 µg/m<sup>3</sup>) auprès des riverains les plus proches. Une légère dégradation de la qualité de l'air en NO<sub>2</sub> est modélisée dans la zone proche de la D1001, conséquence d'une augmentation du trafic routier induite par le projet.

- Particules ultrafines (PUF)

Le trafic aérien engendre une augmentation des niveaux de particules ultrafines (PUF) à proximité des aéroports. Ces PUF sont identifiées par l'Anses comme des particules encore plus nocives que les particules de taille supérieures, car elles pénètrent plus profondément dans l'organisme et renforcent le lien avec des atteintes respiratoires et cardiovasculaires et les décès anticipés. **Pour compléter l'état initial de l'étude d'impact, Bellova s'engage à effectuer des campagnes de mesures avant la réalisation des travaux afin de déterminer le niveau actuel de particules ultrafines émises à proximité de l'aéroport.** Cette campagne sera à intégrer dans la surveillance environnementale imposée avec une fréquence restant à déterminer (cf Prescriptions du 6 octobre 2020 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) afin de valider les hypothèses des modélisations et de s'assurer de l'absence de dégradation des concentrations pour les riverains.

### REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Bellova confirme son engagement à réaliser une campagne de mesures des particules ultrafines avant la mise en œuvre du projet afin de consolider l'état initial. Un suivi périodique sera ensuite défini en cohérence avec les recommandations de l'ACNUSA et les prescriptions qui seront arrêtées dans le cadre de l'autorisation environnementale.

Bellova a missionné le réseau de surveillance de la qualité de l'air ATMO Hauts-de-France pour réaliser des **campagnes de mesures de qualité de l'air qui portent sur les PUF (poussières ultra-fines) et les HAPs** (Benzo(a)Pyrène). Le protocole de mesure a été porté à connaissance de l'ARS Hauts-de-France qui l'a validé.

**Ces campagnes sont en cours** (1ère en août, sur l'été, finalisée). Trois points de mesures sont implantés dont 1 sous les trajectoires de décollage/atterrissage et 1 à proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire. Conformément aux bonnes pratiques, ces campagnes couvriront 2 périodes météorologiques : 1 période chaude (été) et 1 période froide (automne/hiver). La seconde période sera effectuée en octobre.

En complément, ATMO a été sollicité par le SMABT pour réaliser des **campagnes de mesures et analyser la nature des suies et dépôts constatés par certains riverains**. Elles seront réalisées à partir du mois de septembre. Ces mesures distingueront les combustions d'origine fossile des combustions de biomasse.

Il sera ainsi possible de différencier les rejets liés au chauffage au bois de ceux liés au transport, sans toutefois pouvoir distinguer le transport routier du transport aérien.

ATMO préconise 2 campagnes de 4 semaines sur 2 saisons contrastées

Les mesures du polluant Black Carbon et des particules en suspension PM10 PM2,5 seront réalisées dans une cabine climatisée à l'aide d'un tube d'aspiration avec nécessité d'un branchement électrique (220 volts).

Les mesures seront réalisées au moyen de 3 unités mobiles positionnées à proximité des pistes et/ou sous les trajectoires des avions (Laversines, Tillé, sur le site de l'aéroport), à l'identique de la campagne de PUF et Benzo(a)pyrène.

Les résultats des mesures seront présentés aux élus à l'issue des campagnes et de l'exploitation des données en juin 2027.

A noter qu'il n'y a pas de seuil réglementaire pour les concentrations suies/carbone.

## 2.3 VOLET EAUX ET MILIEUX AQUATIQUES – GESTION DES EAUX PLUVIALES ET PREVENTION DES POLLUTIONS DES EAUX SOUTERRAINES

### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 5/7)

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

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

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

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

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

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

### REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

En cas de déversement accidentel d'hydrocarbures, les ouvrages hydrauliques projetés (noues, espaces verts munis d'une noue, bassins étanches, bassins d'infiltration, filtres, séparateurs à hydrocarbures) présenteront des actions épuratrices des eaux pluviales collectées préservant la ressource en eau exutoire (eaux souterraines) et ainsi les usages associés.

Ceci est également le cas des ouvrages d'infiltration existants concernés par le projet.

A la vue des mesures prises pour préserver la ressource en eau (gestion des eaux pluviales et des pollutions accidentelles), il n'a pas été considéré d'incidence quantitative vis à vis des usages des eaux souterraines, soit sur les captages. Rappelons à ce propos que l'aéroport, situé par effet de bordure dans l'Aire d'Alimentation de Captage de Beauvais 1, poursuit des activités semblables à celles actuellement développées (gestion des eaux pluviales incluse).

## 2.4 VOLET LEGIONELLE

### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 5/7)

#### Sur le volet Légionelle

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

### REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Bellova prend acte de cette analyse et confirme que les installations seront conçues et exploitées conformément aux dispositions réglementaires applicables.

## 2.5 VOLET AMIANTE

### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 5/7)

#### Sur le volet amiante

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

### REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Bellova confirme que les repérages amiante avant travaux ou avant démolition ont été réalisés dans les enrobés et les bâtiments impactés par les travaux (terminaux 1 et 2), conformément à la réglementation applicable. Les diagnostics ont révélé l'absence d'amiante et seront intégrés aux dossiers de consultation des entreprises.

## 2.6 VOLET EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 5/7)

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

Les émissions de GES, et a fortiori leur augmentation, contribue au réchauffement climatique. L'étude d'impact précise que le trafic aérien en phase exploitation est la principale source d'émissions des GES du projet avec 96 % des émissions totales (EI p359). Les émissions cumulées sur 50 ans augmentent d'environ 7 millions tCO<sub>2</sub>e avec la mise en place du projet. L'intégration des Sustainable aviation fuels (SAF) permettrait de limiter cette hausse à 4,3 millions tCO<sub>2</sub>e (EI p358).

## REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Ci-dessous sont présentées synthétiquement les émissions de gaz à effet de serre associées à l'exploitation de l'aéroport et les principaux leviers de réduction prévus dans le cadre du projet.

Les émissions de GES de l'état initial considéré (2024), sont présentées dans le tableau ci-dessous en tCO<sub>2</sub>eq. Ces données sont issues du tableau "ACA Niveau 4 - Calcul des émissions 2024 VR Juillet".

| Catégorie                                                          | Descriptif                                            | 2024          |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------|
| Scope 1. Emissions directes de GES                                 | Gaz naturel                                           | 468.27        |
|                                                                    | Gasoil non routier - Groupe électrogène               | 47.74         |
|                                                                    | Gasoil routier                                        | 0.03          |
| Scope 2. Emissions indirectes associées à l'énergie Location based | Electricité - hors refacturation                      | 161.97        |
| Scope 2. Emissions indirectes associées à l'énergie Market based   | Electricité - hors refacturation                      | 167.47        |
| Scope 3                                                            | Consommation d'électricité des tiers - Location-based | 52.76         |
|                                                                    | Consommation d'électricité des tiers - Market-based   | 17.25         |
|                                                                    | Consommation de Gaz naturel des tiers                 | 35.56         |
|                                                                    | Aviation                                              | 376<br>615.26 |
|                                                                    | Assistance en escale (GSE) AVITAIR                    | 132.09        |
|                                                                    | Consommation des engins de chantier                   | 73.50         |
|                                                                    | Déplacements professionnels Bellova                   | 7.74          |
|                                                                    | Dégivrant, antigivrant et déverglaçant                | 181.61        |
|                                                                    | Accès plateforme                                      | 53 378.37     |
|                                                                    | Traitement des eaux usées et déchets                  | 285.99        |
|                                                                    | Energie amont Bellova                                 | 217.40        |

**Les mesures de réduction et d'évitement** sont citées dans le rapport d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre au chapitre 4.2 et prises en compte dans les calculs d'émissions de GES :

*"Des mesures de réductions des émissions de GES sont déjà prévues par Bellova sur l'aéroport. Ces mesures visent principalement les consommations énergétiques des bâtiments, des véhicules de l'aéroport et des avions :*

Raccordement des terminaux au réseau de chaleur urbain de Beauvais : Réduction de -21 862 tCO<sub>2</sub>eq cumulées sur 50 ans ;

*Production de plus de 23 000 MWh /an d'énergie via 115 000 m<sup>2</sup> d'ombrières photovoltaïques : 62 303 tCO<sub>2</sub>eq évitées sur 50 ans ; à ce titre, la consultation des tiers investisseurs pour la mise en œuvre, l'exploitation et la maintenance des ombrières photovoltaïques est en cours et Bellova accorde un point d'attention majeur dans le cadre de sa notation multicritère à privilégier les solutions permettant de maximiser le bilan, certains allant même bien au-delà avec des propositions de stockage de l'électricité par exemple.*

*Passage à un équipement 100 % LED des pistes et bâtiments ;*

*Renouvellement des engins de piste et des navettes par des véhicules B100 ou électriques : 100 % des autocars desservant la plateforme fonctionnent exclusivement au B100, entraînant une diminution d'au moins 60 % des GES émis par ces véhicules : réduction de -2 255 tCO<sub>2</sub>eq cumulées sur 50 ans."*

Concernant **les mesures de compensation**, l'achat de crédits carbone est envisagé en préparation du passage au niveau ACA 4+ prévu à date pour 2030. Un point d'attention particulier est porté aux différents projets gérés par l'ONF, en recherchant les projets labellisés bas-carbone le plus proche possible de l'aéroport. Le principe consiste à financer des projets spécifiques tels que le reboisement, le développement d'énergies renouvelables ou l'amélioration de l'efficacité énergétique afin de réduire les émissions et les concentrations de GES dans l'atmosphère. Les tonnes de GES évitées ou captées par ces projets sont comptabilisées sous forme de crédits carbone qui peuvent être achetés afin de compenser une partie des émissions de GES de l'aéroport.

Enfin, Bellova et le SMABT sont en échange avec la **société ENERGO**, qui démarrera en octobre 2026 les travaux de sa première unité de valorisation de biogaz en méthanol à Saint- Crépin-Ibouvilliers (livraison prévue en avril 2027). L'objectif serait à terme de transformer le méthanol produit en SAF. L'objectif de production est de 2000 tonnes de méthanol par an, avec 25% de cette quantité à usage de fabrication de SAF, en lien avec des usines au Havre et à Rouen. Bellova poursuivra ces démarches visant à faciliter la production de SAF, dont les taux d'utilisation sont déjà de 2,8% en 2025 pour l'avitaillement des aéronefs sur l'aéroport.

## 2.7 VOLET BIODIVERSITE

### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 6/7)

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

- Inventaires :

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

- Mesures de réduction :

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

- Mesures de compensation :

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

- Mesures de suivis :

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

## REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

### Inventaires :

Le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais n'entretient aucune connexion écologique fonctionnelle avec le site Natura 2000 le plus proche, situé à environ 6 km de l'emprise du projet. Cette distance, combinée à la présence d'éléments fragmentants tels que les espaces agricoles et les zones urbanisées de la commune de Beauvais, ne permet pas de mettre en évidence de continuités écologiques fonctionnelles entre le site **Natura 2000** et le secteur d'étude. En outre, aucune des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 n'a été observée lors des inventaires de terrain réalisés sur l'aire d'étude. Les caractéristiques écologiques du site et les habitats présents sont par ailleurs peu favorables à l'expression de ces espèces, dont la présence potentielle a été écartée. De plus, les espèces recensées, notamment de chiroptères, correspondaient à des individus en chasse et en transit. L'aéroport n'est pas favorable au gîte des chiroptères. Dès lors, aucun impact direct ou indirect sur les habitats ou les espèces d'intérêt communautaire du site Natura 2000 n'est attendu. Une évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 est ainsi suffisante pour conclure à l'absence d'incidence notable du projet.

Aucune prospection spécifiquement dédiée aux **rapaces nocturnes** n'a en effet été réalisée dans le cadre de l'étude. Toutefois, la présence éventuelle du **Hibou des marais** (*Asio flammeus*) aurait pu être détectée de manière opportuniste, lors des inventaires nocturnes menés pour les chiroptères. Bien que l'espèce soit mentionnée dans les bases de données naturalistes consultées, elle n'a pas été retenue comme potentiellement présente au sein de l'aire d'étude. En effet, les habitats recensés sur le site ne correspondent pas à ses habitats préférentiels. Le Hibou des marais fréquente principalement les vastes milieux ouverts à végétation herbacée haute, tels que les prairies humides, les friches, les marais ou certaines prairies extensives. Si les prairies de fauche peuvent occasionnellement être utilisées par l'espèce, notamment pour la chasse ou, plus rarement, pour la nidification, elles doivent pour cela présenter une superficie importante ainsi qu'une végétation suffisamment dense et peu perturbée. Or, dans l'enceinte de l'Aéroport Paris-Beauvais, les prairies sont régulièrement entretenues et gérées pour répondre aux impératifs de sécurité aéroportuaire, ce qui limite fortement leur intérêt écologique pour l'espèce. Par ailleurs, les sites connus de nidification-hivernage du Hibou des marais ne sont pas recensés à proximité directe de l'aéroport. Les données disponibles indiquent des observations très ponctuelles, hors période de nidification et majoritairement anciennes (avant 2023). Au regard de ces caractéristiques et en l'absence de contact lors des inventaires réalisés (pour le projet mais aussi par Aérobiodiversité depuis 2022), la présence potentielle du Hibou des marais au sein du site d'étude n'a pas été retenue.



Figure 1 Observations du Hibou des marais autour de l'aéroport Paris-Beauvais (Source : Faune France)

**Néanmoins,** afin de s'assurer de la complétude du diagnostic écologique, **des inventaires complémentaires ciblés sur les rapaces nocturnes seront réalisés par des écologues spécialisés entre février et mai 2027.**

**Les formations ligneuses** observées au niveau du futur parking P6 n'ont pas été caractérisées dans le cadre des inventaires écologiques. Lors des prospections spécifiques de détermination des habitats, aucun élément ligneux n'avait en effet été identifié sur ce secteur. Il est donc probable que ces individus se soient installés ou aient atteint un développement significatif après la réalisation des inventaires, ce qui explique leur absence dans les données écologiques collectées.

Les données issues des suivis naturalistes réalisés par GIP Aviation et Aérobiodiversité entre 2022 et 2024 ont bien été prises en compte et intégrées dans **l'analyse de l'état initial**. C'est ainsi le cas par exemple de l'Elanion blanc observé de manière opportuniste. Les suivis ont aussi permis de compléter de manière exhaustive le décompte des nids de moineaux en zone côté ville.

### Mesures de réduction :

Les **protocoles de capture-déplacement** (fiche mesure R4) seront réalisés par des écologues spécialisés conformément aux prescriptions réglementaires applicables. La demande de dérogation de déplacement concerne des espèces de mammifères (Hérisson d'Europe), de reptiles et d'amphibiens. Pour rappel, cette mesure vise à réaliser une sauvegarde des individus d'amphibiens, de mammifères et de reptiles présents sur l'emprise du chantier en amont de la phase de suppression de la végétation/terrassement. Pour les amphibiens, les reptiles et le Hérisson d'Europe, les opérations de chantier, notamment l'ouverture des emprises, peuvent entraîner un risque de destruction d'individus potentiellement présents au sein des délimitations des zones de travaux. Pour réduire ce risque, un écologue passera dans les zones devant être remaniées pour les besoins du chantier, pour vérifier l'absence d'individus en reproduction, repos ou thermorégulation à l'intérieur des emprises définies. Si des individus étaient présents, il sera procédé à leur déplacement en douceur, dans la plus proche zone favorable à l'espèce et en dehors des zones de travaux. Il s'agira de faire un déplacement manuel des individus recensés depuis les zones qui seront impactées vers des zones favorables en dehors de l'emprise chantier. Dès la capture, les individus seront transférés dans les habitats favorables préalablement repérés en dehors de l'emprise du chantier dans lesquels ils seront relâchés.

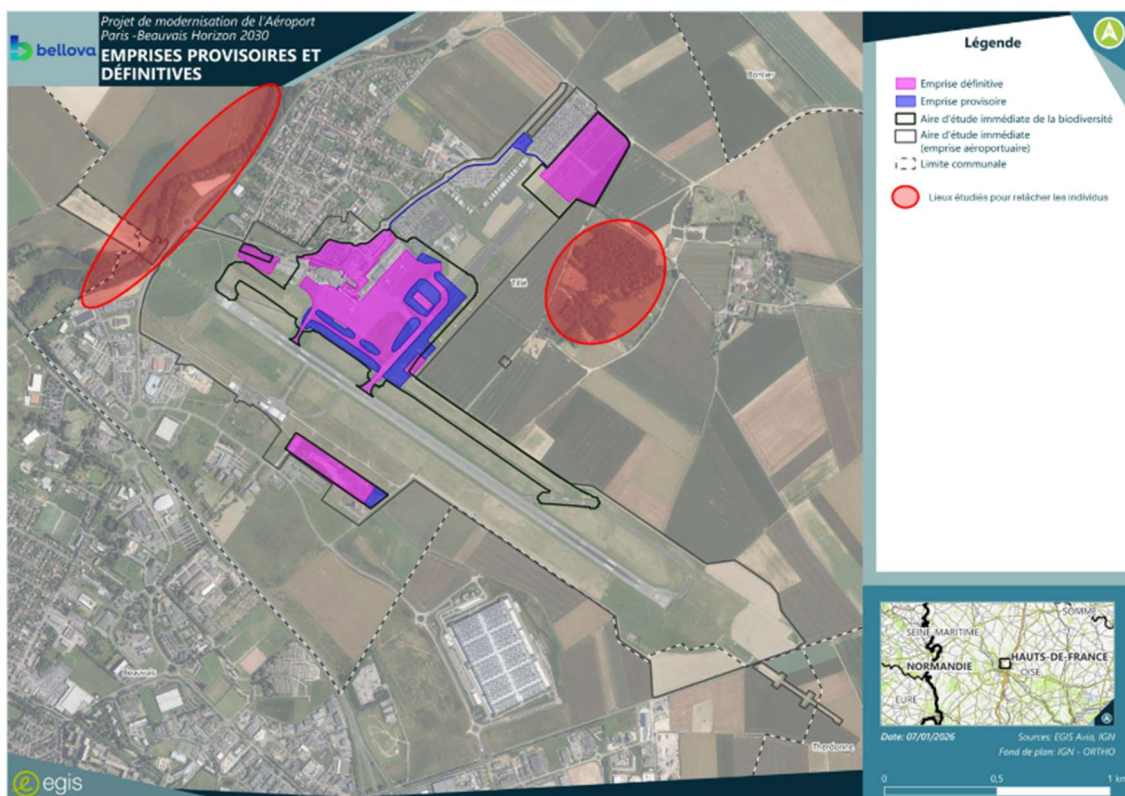
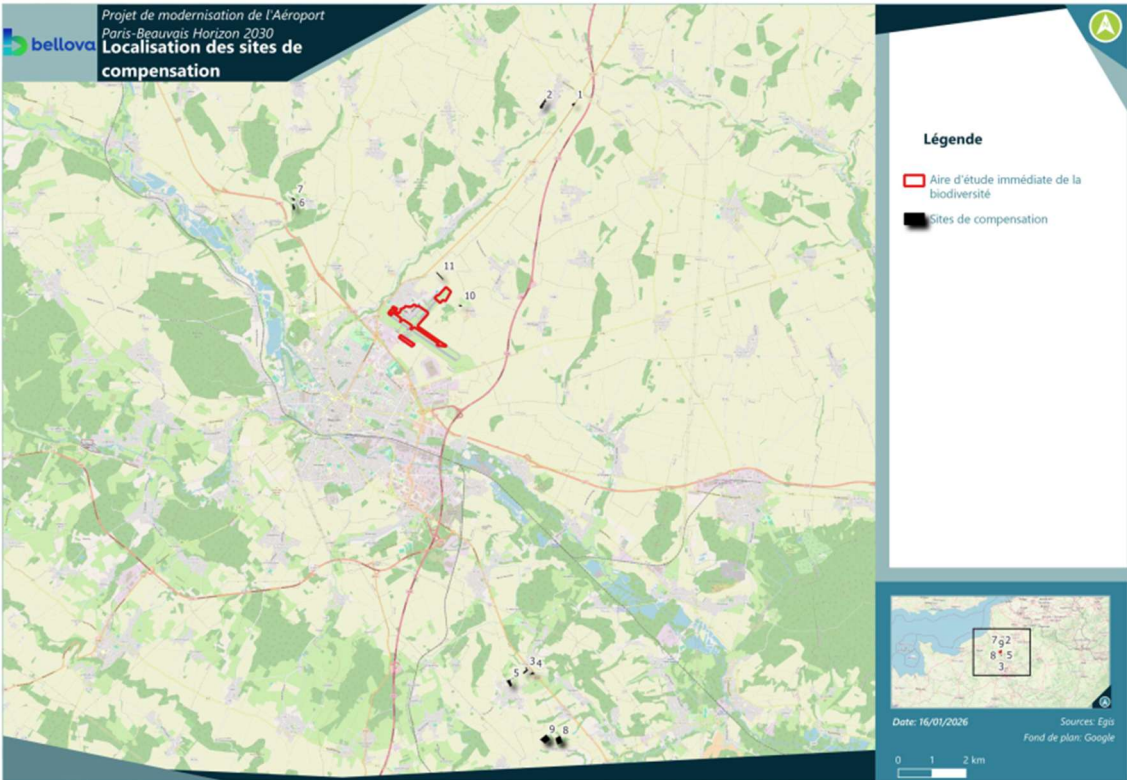


Figure 2 : Localisation des sites de relâchés

Les relâchés pourront également être effectués sur un des futurs sites de compensation, situé à Troissereux, à environ 5 km des emprises aéroportuaires (Sites 6 et 7)



|              |                                                                                      |          |              |          |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|----------|
| Localisation | <b>Département : Oise (60)</b>                                                       |          |              |          |
|              | <b>Commune : Troissereux</b>                                                         |          |              |          |
|              | Commune : Troissereux (60112)                                                        |          |              |          |
|              | Référence cadastrale : ZV24                                                          |          |              |          |
|              | Coordonnées GPS : 49.486412, 2.064755                                                |          |              |          |
|              | Surface concernée totale : 0,5410 ha                                                 |          |              |          |
| Propriétaire |  |          |              |          |
|              |                                                                                      |          |              |          |
| Parcelle     | <b>Didier MATHON</b>                                                                 |          |              |          |
|              | Section                                                                              | Parcelle | Surface (m²) | Nature   |
|              | ZV                                                                                   | 0024     | 5 400        | Cultures |

|              |                                                                                                                                       |          |              |          |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|----------|
| Localisation | <b>Département : Oise (60)</b>                                                                                                        |          |              |          |
|              | <b>Commune : Troissereux</b><br>Commune : Troissereux (60112)<br>Référence cadastrale : ZV24<br>Coordonnées GPS : 49.488649, 2.064640 |          |              |          |
|              | Surface concernée totale : 0,2420 ha                                                                                                  |          |              |          |
|              |                                                     |          |              |          |
| Propriétaire | Didier MATHON                                                                                                                         |          |              |          |
| Parcelle     |                                                                                                                                       |          |              |          |
|              | Section                                                                                                                               | Parcelle | Surface (m²) | Nature   |
|              | ZV                                                                                                                                    | 0024     | 2 400        | Cultures |

Le transport se fera à l'aide de seaux fermés par un couvercle. L'écologue chargé du suivi du chantier s'occupera des déplacements d'espèces en cas de besoin et d'intrusion d'espèces protégées sur le chantier. L'écologue sera prévenu par le personnel du chantier en cas d'intrusion d'une espèce sur l'emprise et les travaux seront évités dans le secteur en attendant l'intervention. Si des amphibiens sont présents au sein des emprises du chantier, un sauvetage est entrepris par l'écologue de chantier, en ayant pris garde de respecter les conditions d'hygiène préalables à la manipulation des amphibiens. En particulier, l'écologue procèdera à la désinfection du matériel au Virkon comprenant notamment l'épuisette, les gants, le seau et de façon général, tout matériel susceptible d'être en contact avec les individus ou leur habitat. Les adultes, larves et pontes seront capturés manuellement à l'aide d'une épuisette, transportés dans un seau vers un site propice à leur développement, au sein des habitats fonctionnels favorables extérieurs au chantier, en veillant à ce que les individus ne puissent plus entrer dans les emprises.

La **fiche mesure R5** a été modifiée en retirant les informations en lien avec une autre opération.

Les **dispositifs d'éclairage** (mesure R9) intégreront des prescriptions visant à limiter les perturbations de la faune nocturne, au travers de systèmes d'éclairages "dimmables", à savoir :

- Abaissement des niveaux d'éclairement des mâts d'éclairage des cheminements parkings et piétons :
  - Du coucher du soleil jusqu'à minuit : 100%
  - De minuit à 4h30 : 30%
  - De 4h30 à 5h30 : 60%
  - De 5h30 au lever du soleil : 100%
- Extinction des éclairages des mâts parkings avions (allumés au coucher du soleil) en fin d'exploitation (23h30) et jusqu'à 4h du matin. *Certains points de parkings des avions peuvent être allumés ponctuellement suivant besoins de maintenance avion ou travaux sur l'aire de trafic.*

**Les nichoirs et les tours à moineaux** mis en place dans le cadre du projet poursuivent un objectif de maintien des capacités de nidification de l'espèce sur le site. Il s'agit bien d'une mesure de compensation MC01 et non pas d'une mesure de réduction.

La carte des mesures de réduction sera corrigée sur ce point et en tenant compte des différentes remarques des services instructeurs

Dans le présent avis, il est demandé de repasser la mesure en réduction ou en accompagnement. Toutefois, l'avis CNPN ne mentionne pas ce besoin et considère la mesure comme de la compensation moyennant des précisions sur les modalités de suivi.

Ainsi, cette mesure est bien conservée en mesure de compensation des impacts.

Pour ce qui est de l'**intégration des sites de nidification** directement dans les structures des nouveaux bâtiments, celle-ci a bien été étudiée, mais la structure bois ne permettait pas un accueil pérenne de la colonie, tout en générant des risques sanitaires liés aux fientes dans des lieux très fréquentés par les passagers et usagers de la plateforme. Il a par conséquent été choisi de privilégier des espaces un peu excentrés, non impactés par les futurs travaux, végétation incluse, permettant un suivi et un entretien plus aisés. La mise en place des tours a été pensée pour être définitive.

Si des **études scientifiques** propres aux Hauts-de-France manquent à ce jour sur les tours à moineaux, nous souhaitons signaler que des projets similaires sont menés en Belgique en Région bruxelloise, wallonne et namuroise. Depuis 2023, ce sont ainsi plus de 40 mâts qui ont été implantés avec l'objectif d'atteindre une cinquantaine de mâts offrant au total 600 cavités.

L'**efficacité des nichoirs** sera évaluée au travers d'un suivi de l'occupation et du succès reproducteur réalisé par la maîtrise d'ouvrage aux années N+1, N+2, N+3, N+5, N+10, N+15, N+20 et N+30. Dans la mesure où le projet affecte environ 40 nids, l'objectif de résultat retenu correspond à l'atteinte d'au moins 40 nichées dans les dispositifs de substitution installés. En cas de résultats insuffisants, des mesures correctives adaptées pourront être mises en œuvre afin de renforcer l'attractivité ou la capacité d'accueil des aménagements réalisés.

Nous imaginons que les moineaux auront aussi des opportunités pour nicher entre les poutraisons. Le retour d'expérience montre souvent une nidification effective dans des zones non aménagées pour (nos terminaux, la gare routière) plus que dans des espaces pensés et conçus par l'homme pour y abriter des nids.

#### **Mesure de compensation :**

Le calendrier de mise en œuvre de la mesure C2 est en pourparlers avec l'opérateur de compensation. Il prévoit a priori les jalons suivants pour les terres cultivées :

2026 --> récolte et mise en jachère des terres cultivées

2027 : Préparation du sol + semi + fauche tardive

2028 à 2056 : Fauche tardive + sur semi tous les cinq ans.

Les parcelles de Troissereux engagées en MAEC depuis 7 ans permettront de déjà bénéficier de conditions favorables dès la signature de l'ORE.

Avant le début des travaux au sein de l'emprise aéroportuaire, les terres des sites de compensation seront laissées en jachère puis réensemencées. Cette mise en jachère constitue le premier jalon de la compensation permettant au sol de retrouver certaines caractéristiques pédologiques et minérales favorables à la création de prairies permanentes.

La sécurisation foncière est assurée par le maître d'ouvrage avec des accords écrits des agriculteurs dont les terres seront contractualisées en ORE et suivies par l'opérateur spécialisé CDC Biodiversité.

Faisant suite à l'avis de l'IGEDD mais non repris par le CNPN, il a été décidé de maintenir à **30 ans** la durée des ORE. Ces mises en œuvre dans la durée sont actées par la contractualisation en mars 2026 d'un avenant au contrat de concession mentionnant la mesure MC 02 et engageant le concédant à se substituer au concessionnaire dans ses droits et obligations à l'égard de l'opérateur de compensation au terme normal ou anticipé du contrat de concession conclu avec Bellova.

### Mesures de suivi (S1) :

L'évolution des populations faunistiques fera l'objet de sept suivis (N+1, N+3, N+5, N+10, N+20, N+30) permettant de définir la richesse spécifique, le nombre d'individus et l'utilisation des sites par les espèces. Ces suivis feront l'objet de protocoles d'inventaires standardisés de type transect, point d'écoute, IPA qui seront reproductibles et donc comparables d'un suivi à l'autre. L'objectif est de s'assurer que les espèces impactées de manière résiduelle recolonisent et utilisent (reproduction, transit, alimentation) les sites de compensation. Ces suivis et les protocoles qui seront mis en place permettront de s'assurer de l'efficacité de la mesure de compensation ou de proposer des mesures correctives en cas de non-atteinte des objectifs fixés.

## 2.8 RESUME NON TECHNIQUE

### EXTRAIT DU COURRIER DE LA DDT (PAGE 7/7)

#### Sur le résumé non technique du projet.

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

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

Dans un souci de lisibilité du document et afin de préserver son caractère synthétique, il n'a pas été retenu d'y intégrer un tableau détaillé de l'ensemble des suivis environnementaux et des valeurs seuils associées.

En revanche, afin de répondre à la préoccupation exprimée, le présent mémoire rappelle les principaux dispositifs de suivi qui seront mis en œuvre ainsi que leurs objectifs et, lorsque cela est pertinent, les valeurs de référence associées.

Les indicateurs de suivi environnemental sont présentés ci-après. Il s'agit de tous les indicateurs déjà suivis par le concessionnaire et qui permettront d'informer sur les incidences notables du projet de modernisation en phase exploitation.

Ceux touchant à la riveraineté sont partagés en temps réel pour les stations fixes de bruit, à occurrence régulière sur le site de l'aéroport au travers des bulletins trimestriels, mais aussi en Commission Consultative de l'Environnement.

Ont été ajoutés les indicateurs reflétant les incidences notables du projet en phase chantier et les mesures associées définies dans le DDAE.

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) constituera l'instance privilégiée de partage de ces indicateurs.

| Sujet                                                                                           | Indicateurs de suivi et de surveillance                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Périodicité                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Trafic                                                                                          | Nombre de mouvements commerciaux, répartition des mouvements par période de la journée, emport moyen, nombre de dérogation au couvre-feu, taux d'utilisation des seuils de piste,<br>Taux d'utilisation des SID, Part des avions nouvelle génération                                                                                                                                                                                                                                                         | Mensuelle, annuelle                                      |
| Bruit                                                                                           | Pour les cinq stations : Lden, Laeq, Lamax, NA65 (nombre d'événements sonores d'avions dont le niveau maximal (LAmx) dépasse 65 dB(A) en un point donné pendant une période donnée.), TA65 (temps d'exposition au-dessus de 65 dB(A))                                                                                                                                                                                                                                                                        | Mensuelle, Trimestrielle, Annuels                        |
|                                                                                                 | Pour les campagnes mobiles, 2 stations, bientôt 3 : Lden, Laeq, Lamax, NA65, TA65                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Selon Agenda des campagnes, restitutions en mairie       |
| Air                                                                                             | Pour les 2 stations : NO <sup>2</sup> , PM10, PM2,5, PM1 , COV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | trimestrielle                                            |
|                                                                                                 | Pour les campagnes mobiles, 2 stations, bientôt 3 : NO <sup>2</sup> , PM10, PM2,5, PM1 , COV                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Selon agenda des capagne, restitution en mairie          |
| Déchets                                                                                         | Volumes déchets par flux, volume dons caritatifs                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Mensuelle, Annuelle                                      |
| Energie                                                                                         | Volume des consommations de carburant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Mensuelle, Annuelle                                      |
|                                                                                                 | Volume des consommations de Gaz                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Mensuelle, Annuelle                                      |
|                                                                                                 | Consommations d'électricité ( et sous comptage)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Mensuelle, Annuelle                                      |
|                                                                                                 | Opérationnels : Taux de véhicules électriques                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Annuelle                                                 |
| Eaux                                                                                            | Volume de consommation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Mensuelle, Annuelle                                      |
|                                                                                                 | Suivi de la qualité des eaux résiduaires et souterraine (MES, HCT,DBO, DCO)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Semestrielles                                            |
| Carbone                                                                                         | BEGES Scope 1 par source                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Annuelle                                                 |
|                                                                                                 | BEGES Scope 2 par source                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Annuelle                                                 |
|                                                                                                 | BEGES Scope 3 par source                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Annuelle                                                 |
|                                                                                                 | Part de marché Navette                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Mensuelle, Annuelle                                      |
| Biodiversité                                                                                    | Volume de produit phytosanitaire                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Annuelle                                                 |
|                                                                                                 | Visites écologie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 3 visites par an                                         |
| Riveraineté                                                                                     | Nombre de plaintes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Mensuelle, Annuelle                                      |
| Service de Prévention du Risque Animalier                                                       | Prélèvements d'espèces chassable<br>Prélèvements d'animaux protégés sous autorisation de l'arrêté du 18 mars 2025 établi pour une période de trois ans<br>Capture d'animaux vivants<br>Fauconnerie (nb de passages et captures)<br>Collisions<br>Espèces observées                                                                                                                                                                                                                                           | Mensuelle                                                |
| En phase chantier, selon les enjeux de l'AE et suivi par l'écologue de chantier à chaque visite | Balisage des emprises travaux ;<br>Mise en défens de stations d'espèces protégées, en amont du chantier ;<br>Comptage, voire déplacement d'espèces protégées en amont de chaque phase de Chantier impactant un habitat naturel ;<br>Mise en place de dispositifs anti-pollution ;<br>Respect des périodes d'intervention ;<br>Vigilance sur les mesures à mettre en œuvre pour lutter efficacement contre la Prolifération des espèces exotiques envahissantes ;<br>Sensibilisation du personnel de chantier | Au démarrage de chaque zone de chantier, sinon mensuelle |

### 3. GLOSSAIRE

**Airport Carbon Accreditation (ACA) :**

Programme international de certification environnementale pour les aéroports. Il vise à aider les aéroports à gérer et réduire leurs émissions de carbone. Le programme offre des niveaux de certification allant de la cartographie des émissions à la neutralité carbone.

**Airports Council International (ACI) :**

Organisation mondiale qui représente les intérêts des aéroports. Elle travaille à améliorer les normes et les pratiques de l'industrie aéroportuaire à travers le monde.

**Airport Service Quality (ASQ) :**

Programme de mesure de la satisfaction des passagers dans les aéroports. Il évalue la qualité des services fournis dans les aéroports en se basant sur les retours des passagers.

**BREEAM :**

Label international d'évaluation de la performance durable des bâtiments, mesurant notamment :

- efficacité énergétique et gestion de l'eau,
- qualité de l'air intérieur,
- choix des matériaux,
- impact sur la biodiversité et les transports.

**DSP (Délégation de Service Public) :**

Contrat par lequel une collectivité ou un groupement de collectivités (le délégant) confie à un opérateur privé (le délégataire) la gestion, l'exploitation et l'investissement dans un service public pour une durée déterminée, en échange d'une redevance et sous contrôle d'objectifs de performance.

**Fauchage tardif :**

Pratique consistant à tondre la végétation (bords de piste, accotements) en fin de saison de floraison pour préserver la faune auxiliaire (insectes, petits animaux).

**Gaz à effet de serre (GES) :**

Ensemble des gaz présents dans l'atmosphère qui piègent la chaleur, contribuant ainsi au réchauffement climatique. Les principaux GES sont le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>) et le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O).

**GMAO :**

Système informatique centralisé pour planifier, suivre et optimiser toutes les opérations de maintenance des équipements (ventilation, éclairage, chauffage...), permettant :

- suivi en temps réel des consommations,
- historique des interventions,
- alertes proactives pour réduire les dérives énergétiques.

**Go to Gate :**

Ensemble des informations voyageurs et instructions utiles pour accompagner les passagers jusqu'à leur porte d'embarquement. Voici les étapes clés :

1. Annonce : Une annonce est faite dans l'aéroport, indiquant que les passagers du vol XYZ doivent se rendre à la porte d'embarquement.
2. Affichage : Les écrans d'information dans l'aéroport afficheront également "Go to Gate" à côté du numéro de vol et du numéro de la porte d'embarquement.
3. Déplacement : Les passagers quittent la zone d'attente principale et se dirigent vers la porte d'embarquement spécifiée.
4. Contrôle de sécurité : À la porte d'embarquement, les passagers passent souvent un dernier contrôle de sécurité ou de vérification des documents.
5. Embarquement : Une fois à la porte, les passagers attendent l'appel pour monter à bord de l'avion.

**International Air Transport Association (IATA) :**

Organisation mondiale des compagnies aériennes. Créée en 1945, elle aide à rendre le transport aérien plus sûr, plus efficace et plus économique. IATA établit des règles et des normes pour les compagnies aériennes et les aide à travailler ensemble de manière plus fluide. Elle représente environ 290 compagnies aériennes, couvrant 82 % du trafic aérien mondial.

**Low-cost :**

Modèle de compagnie aérienne qui propose des billets d'avion à prix réduits. Ces compagnies réduisent leurs coûts en offrant moins de services gratuits. Par exemple, les repas, les boissons et les bagages enregistrés peuvent être en supplément.

**Taxiways :**

Voies de circulation au sol reliant les pistes d'atterrissage et de décollage aux aires de stationnement des avions et aux terminaux. Ils permettent aux avions de se déplacer sur l'aéroport aussi appelé « air-side ».

**Qualification de l'Utilisation des Pistes (QFU) :**

Terme utilisé en aéronautique pour désigner l'orientation d'une piste d'atterrissage et de décollage par rapport au nord. Il est exprimé en degrés.

**Science Based Targets Initiative (SBTI) :**

Organisation qui aide les entreprises à fixer des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre basés sur les dernières données scientifiques. Ces objectifs visent à limiter le réchauffement climatique en accord avec les recommandations des scientifiques.

**Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (SWOT) :**

Outil de planification stratégique qui permet d'identifier et d'analyser les éléments suivants :

- Strengths (Forces) : Atouts internes de l'organisation.
- Weaknesses (Faiblesses) : Points faibles internes.
- Opportunities (Opportunités) : Facteurs externes favorables à exploiter.
- Threats (Menaces) : Facteurs externes défavorables à surveiller.

**Zéro phyto** : interdiction d'utiliser tout produit phytosanitaire (herbicide, pesticide) sur les espaces non concédés, favorisant des méthodes alternatives (fauchage manuel, paillage).

