

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 B – Description du projet

Février 2026



Sommaire

- 1. LOCALISATION, HISTORIQUE ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT 3
 - 1.1 LOCALISATION 3
 - 1.2 HISTORIQUE 3
 - 1.3 OBJECTIFS 3
- 2. PRESENTATION DU PROJET 4
 - 2.1 COMPOSITION DU PROJET 4
 - 2.2 PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET 6
 - 2.2.1 Côté ville 6
 - 2.2.2 Côté Piste 8
 - 2.3 MODALITES DE TRAVAUX 10
 - 2.4 COUT DU PROJET 10
- 3. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU 10
- 4. PROCEDURE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU 11
 - 4.1 SPECIFICITES ET HISTORIQUE DU DOSSIER LOI SUR L'EAU 11
 - 4.2 RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE CONCERNEES PAR LE PROJET 11
- 5. AUTRES PROCEDURES 14
 - 5.1 PROCEDURE INSTALLATION CLASSEE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 14
 - 5.2 PROCEDURE AU TITRE DE LA BIODIVERSITE 14

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- Figure 1 : Vue d'ambiance – façade principale du bâtiment de jonction et nouveau parvis planté (source : PC 2025) 6
- Figure 2 : Vue d'ensemble du projet (source : PC 2025) 6
- Figure 3 : Coupe de la façade Nord existante et en projet (source : PC 2025) 6
- Figure 4 : Vue du auvent de la gare routière abritant les quais de départ (source : PC 2025) 7
- Figure 5 : Plan paysager du parvis (source : PC) 7
- Figure 6 : Vue du parvis (source : PC 2025) 7
- Figure 7 : Vue d'ensemble du projet coté piste (source : PC 2025) 8
- Figure 8 : Plan paysager de la gare routière (source : PC 2025) 9
- Figure 9 : Plan paysager des parkings loueurs et dépose-minute (source : PC 2025) 10

1. LOCALISATION, HISTORIQUE ET OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

L'aéroport de Beauvais-Tillé, dont l'appellation commerciale est « Aéroport Paris-Beauvais », est propriété du Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) qui réunit la communauté d'agglomération du Beauvaisis, le département de l'Oise et la région des Hauts-de-France. Le SMABT est chargé de garantir l'intérêt public et l'orientation stratégique globale du développement de l'aéroport.

Depuis le 1er octobre 2024, le SMABT a confié la gestion et l'exploitation de l'aéroport à la société Bellova, dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP), pour une durée de 30 ans.

1.1 LOCALISATION

L'aéroport Paris-Beauvais est situé à environ 70 km au nord de Paris, dans la commune de Tillé, au sein du département de l'Oise, en région Hauts-de-France. Il se trouve à environ 3,5 km au nord-nord-est du centre-ville de Beauvais.

1.2 HISTORIQUE

L'aéroport a été construit dans les années 1930 et inauguré en 1937. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il a servi de base militaire pour l'armée allemande. Après la guerre, il a ouvert au trafic civil en 1956, avec des liaisons principalement vers le Royaume-Uni dans les décennies suivantes.

Dans les années 1960 et 1970, de petites compagnies britanniques ont établi des liaisons entre Beauvais et des villes de la côte anglaise. La première tour de contrôle a été inaugurée en 1962, suivie d'une nouvelle tour en 2019. Le premier terminal a été ouvert en 1979, et un second terminal a été ajouté en 2010.

Une transformation importante de l'aéroport a eu lieu après la libéralisation du secteur aérien en 1997. Cette année-là, la compagnie irlandaise Ryanair a lancé ses premières lignes depuis Beauvais, notamment vers Dublin. En 2003, Wizz Air a également commencé à opérer depuis l'aéroport, renforçant son rôle de hub pour les voyages à bas coût vers l'Europe centrale et orientale.

Aujourd'hui, l'aéroport accueille plusieurs millions de passagers chaque année, se plaçant parmi les principaux aéroports français. En 2024, l'Aéroport Paris-Beauvais a enregistré une fréquentation de 6 551 042 passagers pour 39 513 mouvements et se positionne à nouveau comme le 10ème aéroport français.

1.3 OBJECTIFS

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. En s'appuyant sur les études de capacité et sur une feuille de route environnementale, le projet se décline en cinq axes stratégiques de développement qui structurent chacune des composantes de l'opération décrites dans le chapitre suivant :

- Axe 1 : Maîtriser la croissance du trafic aérien
 - o Adapter les infrastructures afin qu'elles soient capables d'absorber, dans des conditions optimales (IATA optimum), jusqu'à 45 000 mouvements commerciaux annuels (potentiel stagnant qu'il est prévu d'atteindre à horizon 2033).
 - o Porter la capacité d'accueil des aéroports entre 8 et 9 millions de passagers annuels (les 8 millions seront probablement atteints d'ici 2030 et les 9 millions d'ici 2033).

- Axe 2 : Moderniser les infrastructures

- o Mieux accueillir les passagers : agrandir et reconfigurer les terminaux (espaces d'enregistrement, salles d'embarquement, zones de contrôle) pour offrir des parcours fluides et conformes au niveau « IATA Optimum », augmenter les capacités de stationnement des véhicules et mettre en place un pôle d'échange multimodal performant.
- o Optimiser l'aire de mouvement des avions et le système de pistes afin de réduire les temps de roulage, lisser les pics de trafic et garantir la régularité des décollages et atterrissages sans créer de nouvelle piste.

- Axe 3 : Répondre au défi énergétique et renforcer la trajectoire de décarbonation
 - o Mettre en œuvre la « zéro émission nette » (ZEN) au sol en fin de chantier (ACA 4+).
 - o Développer des alternatives énergétiques, comme l'installation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings permettant l'autoconsommation des besoins de l'aéroport, le raccordement au réseau de chaleur urbain et électrification complète de la flotte des engins de piste.
 - o Encourager les mobilités routières bas carbone des passagers et des salariés, avec l'utilisation de navettes de transport public roulant toutes au biocarburant B100 et l'électrification des véhicules de service.
 - o Faire preuve de sobriété énergétique et réduire les consommations, notamment via la mise en œuvre d'un système de management de l'énergie (ISO 50001).
 - o Écoconcevoir et construire une nouvelle aérogare avec des matériaux biosourcés.
 - o Poursuivre une démarche globale d'intégration environnementale : appliquer la norme BREEAM sur les nouveaux bâtiments, créer des refuges pour la petite faune, étendre la gestion « zéro phyto » côté piste et pérenniser le système de management environnemental (ISO 14001).

- Axe 4 : Poursuivre l'ancrage territorial
 - o Soutenir l'économie locale et l'emploi en dédiant une enveloppe significative de marchés aux entreprises locales (BTP, maintenance, services...).
 - o Garantir 35 000 heures d'insertion ciblées sur l'emploi des personnes éloignées du marché du travail (jeunes, chômeurs longue durée...) et permettre la création d'au moins 100 emplois sur la durée du chantier de construction.
 - o Nouer un partenariat avec le Bus départemental pour l'Emploi et créer plus de 500 emplois directs et indirects sur le territoire, aussi bien pendant la phase de travaux que dans l'exploitation future de l'aéroport.
 - o Renforcer les partenariats solidaires (Restos du Cœur, Emmaüs Connect) pour maximiser les retombées sociales positives.

- Axe 5 : Limiter les impacts
 - o Favoriser les avions de nouvelle génération.
 - o Proposer des mesures de compensation des atteintes aux milieux naturels.
 - o Intégrer les nouveaux éléments architecturaux avec un soin particulier porté aux matériaux et aux volumes.
 - o Créer de nouveaux aménagements paysagers qualitatifs.

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.

Les constats actuels amenant au projet ainsi que les objectifs précis de ce projet sont explicités dans la pièce C Etude d'impact du présent dossier.

2. PRESENTATION DU PROJET

Elle décrit le projet retenu. On y retrouve les principales modalités des travaux et de réalisation des ouvrages, les flux entrants et sortants du projet, en phase exploitation et en phase travaux : matériaux, déchets..., le phasage de réalisation et les coûts du projet.

Cette pièce présente sous la forme de cartes l'emplacement des différents éléments du projet, les IOTA - Installations, Ouvrages, Travaux et Activités - (pompages d'eaux souterraines, rejets d'eaux pluviales, travaux en zones inondables ou dans le lit des cours d'eau, impact sur les zones humides...) qui soumettent le projet à autorisation environnementale au titre des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement, pour la phase travaux et/ou la phase d'exploitation.

2.1 COMPOSITION DU PROJET

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 de 3 500 places de parkings automobiles places 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 de 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 ;

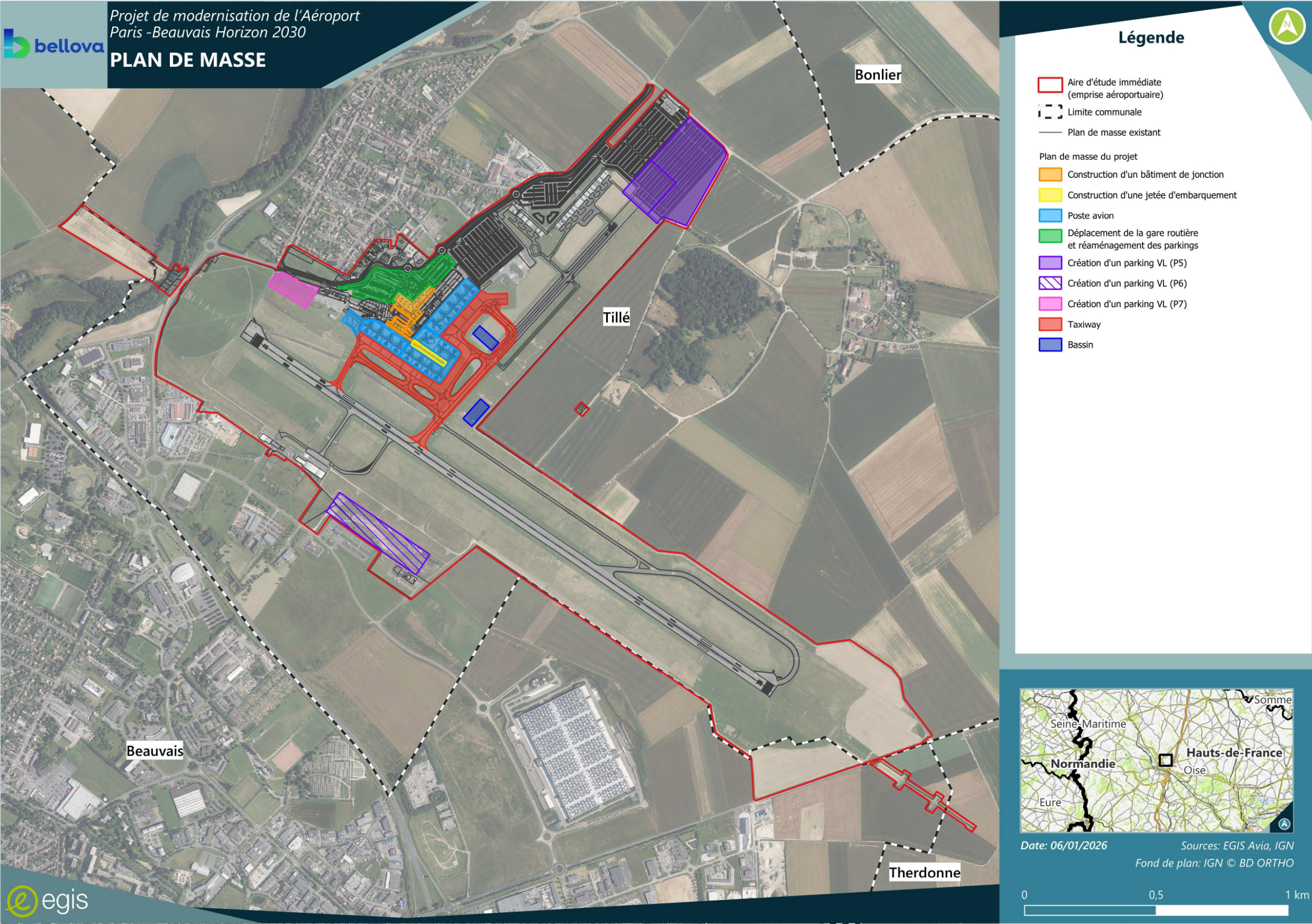
■ l'optimisation de l'aire de mouvement des avions et du système de pistes :

■ création de quatre nouveaux postes avions,

■ reconfiguration des taxiways.

Ces modifications physiques s'accompagneront d'une réflexion en lien avec la DGAC, le SNA et les compagnies aériennes pour tenter d'optimiser la gestion des créneaux d'exploitation. Une révision des procédures au sol associées aux nouvelles infrastructures finalisera l'optimisation en termes d'exploitation des ressources dédiées à ces activités.

La figure suivante présente les principales composantes du projet.



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

Les étapes clés des travaux sont les suivantes (source : planning du contrat de conception construction, avant développement des études) :

- 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.

2.2 PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

2.2.1 Coté ville

- Bâtiment de jonction et gare routière

L'analyse du fonctionnement de l'existant a conduit à concevoir un bâtiment de Jonction qui vient s'insérer dans l'implantation des terminaux T1 et T2 existants et s'inscrit dans une figure en équerre, afin d'unifier l'ensemble du bâti. Ce bâtiment permet de regrouper des services aujourd'hui essaimés dans les 2 terminaux existants tout en conservant les équipements techniques performants déjà implantés.



Figure 1 : Vue d'ambiance – façade principale du bâtiment de jonction et nouveau parvis planté (source : PC 2025)



Figure 2 : Vue d'ensemble du projet (source : PC 2025)

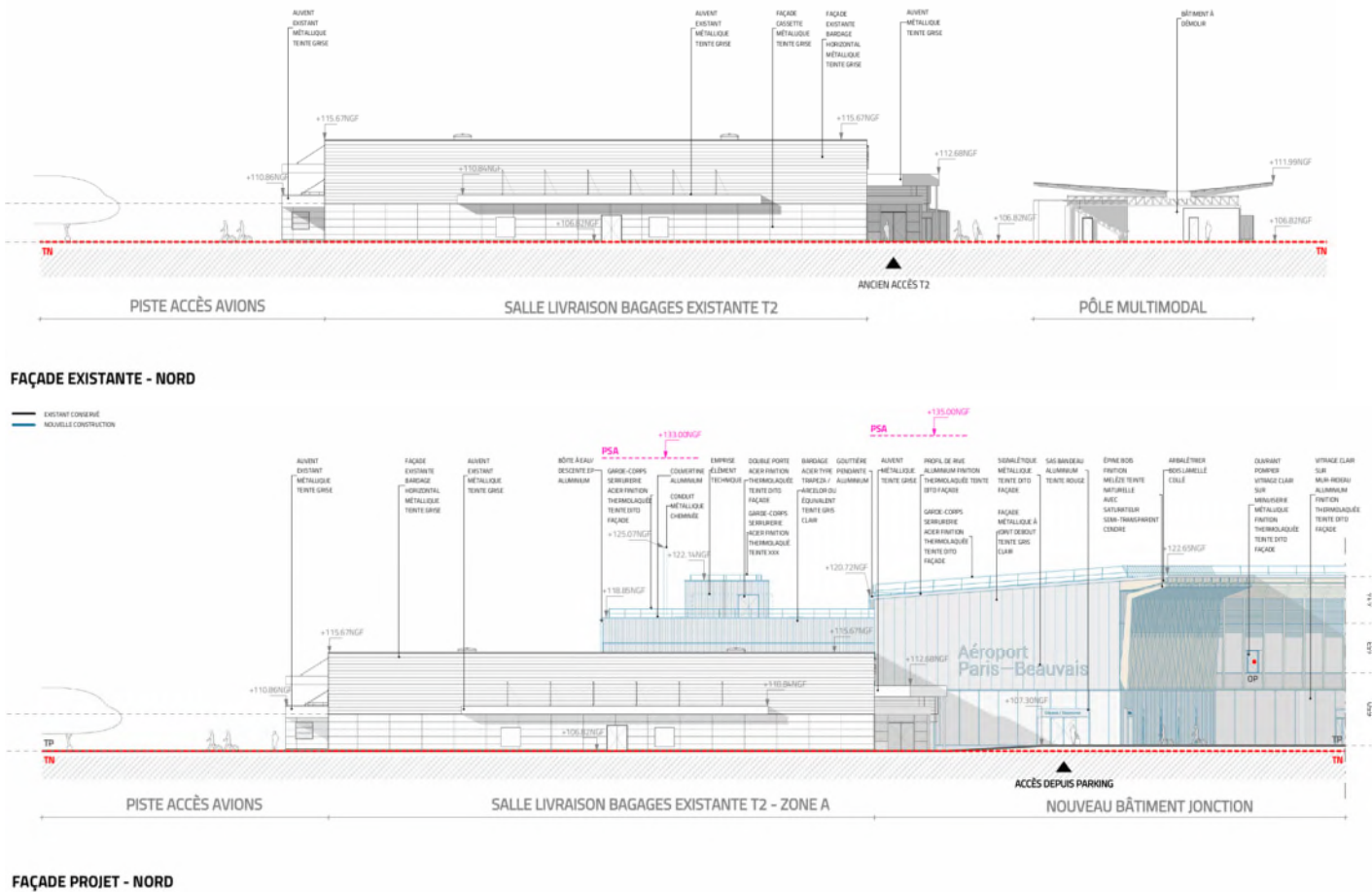


Figure 3 : Coupe de la façade Nord existante et en projet (source : PC 2025)

Le choix d'implantation du bâti libère des espaces plantés généreux côté ville. Ainsi, la gare routière est déplacée à l'Est, sur l'actuel emplacement du parking P1/dépose minute. L'organisation du système des arrivées et des départs des navettes et bus est repensé. La capacité de stationnement arrivées et départs de bus est augmentée par rapport à l'existant. Les surfaces végétales sur la gare routière représentent environ 20% de la surface totale.



Figure 4 : Vue du auvent de la gare routière abritant les quais de départ (source : PC 2025)

Un nouveau parvis, entièrement piétonnisé, fait le lien entre le bâtiment, les terminaux et la gare routière. Les flux principaux sont constitués par les mouvements entre la gare routière et le terminal et entre les parkings et le terminal. Les flux secondaires concernent les autres mouvements entre la ville du Tillé, le bâtiment loueurs et le terminal. Il permet également l'accès aux engins du SDIS le long de la façade du terminal.

Les surfaces sont constituées de pleine terre et de plantations stratifiées apportant ombrage et fraîcheur. Les surfaces végétales sur ce parvis représentent environ 41% de la surface totale (environ 13300 m²).



Figure 5 : Plan paysager du parvis (source : PC)



Figure 6 : Vue du parvis (source : PC 2025)

 Aires de stationnement :

La répartition des zones de stationnement est modifiée. La zone de stationnement à l'Ouest de l'actuelle dépose minute devient une zone de stationnement pour les véhicules du personnel et des agents des Services de l'Etat. Le stationnement des véhicules des loueurs reste en place.

L'actuel parking P2 devient la zone de dépose minute. L'accès à la dépose minute avec sas de barrières levantes est déplacée après le rond-point.

Une zone de parking "P5" est développée dans la continuité du parking P4 actuel afin de compléter l'offre de places répondant aux besoins de l'aéroport.

Un parking "P6 valet" permet d'offrir un service de prise en charge des véhicules, et de transfert de ceux-ci à distance de l'aéroport.

Enfin, un parking "P7 personnel" vient compléter ce dispositif pour héberger les stationnements du personnel aéroportuaire.

Dans le cadre du projet, la surface des parkings respectera la loi climat et résilience ainsi que la loi APER par la mise en place de plus de 68 400 m2 d'ombrières installées sur 3304 places assurant la production d'électricité. Par ailleurs ces parkings ont été conçus pour une gestion durable des eaux pluviales et une imperméabilisation mesurée, plus de 69000 m² de surfaces infiltrantes ont été dimensionnées.

ETAT PROJET	Nombre de places	Surface (m²)
<u>Parkings passagers</u>		
Dépose minute	81	2 757
Parking P1	/	/
Parking P2	/	/
Parking P3	1 418	34 000
Parking P4	840	20 000
Zone délestage	/	/
Parking P5	5070	124 600
Parking P6	1530	38 700
<u>Total passagers (avec P6)</u>	<u>8 939</u>	<u>220 057</u>
<u>Parkings personnel et loueurs</u>		
Parking P7 (employés)	490	12 500
Personnels Gare Routière et DPAF	116	2800
Personnels pied tour	101	2 764
Personnels SNA	115	2 850
Locations Ready line	135	3 285
Locations base arrière (en places classiques)	35	800
<u>Total personnel et loueurs</u>	<u>991</u>	<u>25000</u>
<u>Total général</u>	<u>9930</u>	<u>245 057</u>

2.2.2 Côté Piste

 Nouvelle jetée

Un nouveau bâtiment de Jetée, dédiée à l'embarquement est placé à mi-distance entre les 2 terminaux existants. Cette jetée dessert une salle d'embarquement comportant sept portes, avec des postes avion au contact. Des passerelles de liaison permettent de connecter les flux passagers des différents niveaux entre nouveaux bâtiments et terminaux existants, afin de constituer un ensemble cohérent, répondant aux mesures de sureté inhérentes à l'exploitation de la plateforme aéroportuaire.

 Réaménagement et extension de l'aire de stationnement

4 nouveaux postes de stationnement avion seront créés à moins de 50 m de la future salle d'embarquement avec un minimum de déplacements au sol pour les passagers. Cette implantation stratégique permettra d'accueillir jusqu'à quatre avions supplémentaires aux heures de pointe, les répartissant ainsi de façon plus homogène et limitant la superposition des créneaux. L'organisation s'articule entièrement autour du projet bâtiment : 7 postes seront déployés autour de la jetée, tandis que 5 postes seront conservés devant le T2 et 4 postes seront maintenus devant le T1.



Figure 7 : Vue d'ensemble du projet coté piste (source : PC 2025)

Reconfiguration des taxiways

Le projet intègre la reconfiguration des taxiways afin de supprimer plusieurs croisements sur une même voie et offrir de nouvelles voies directes vers les postes-avions additionnels. Les surfaces nouvellement imperméabilisées sont de l'ordre de 38 000 m², incluant les aires de stationnement et les zones de circulation associées (taxiways). Cette amélioration se traduira également par une baisse de la consommation de carburant des avions au sol et une diminution des émissions de CO₂, en cohérence avec l'engagement de décarbonation de l'aéroport.

2.2.3 Aménagements paysagers

Les aménagements projetés permettent d'aborder les espaces libres de l'aéroport de manière globale afin de recomposer les espaces et donner une image de marque spécifique à l'aéroport.

Le projet paysager permet une intégration à son environnement direct alentours pour notamment renforcer le côté ville avec le village de Tillé. Les aménagements paysagers sont pensés aussi pour faciliter les flux des usagers et leur accueil en favorisant les circulations piétonnes. Les orientations de l'aménagement paysagers sont :

- Lutter contre les îlots de chaleur et favoriser les îlots de fraîcheur
- Augmenter la surface de canopée, côté ville
- Utiliser les trois strates (arborée- arbustive – herbacée), pour favoriser la biodiversité
- Recréer 20% de sols vivants et végétalisés
- Gérer les eaux pluviales (noue et revêtement drainant)
- Mettre en place un entretien différencié et écologique des surfaces végétalisées.

Ces aménagements paysagers ont pris place sur l'ensemble du projet et notamment sur le parvis et la gare routière.

Le projet s'articule autour d'un vaste parvis entièrement piétonnisé. Ce parvis facilite les déplacements entre la gare routière, le terminal, les parkings, la ville, tout en sécurisant les flux piétons. À proximité immédiate du terminal, une promenade minérale piétonne est aménagée. Une placette conviviale marque le centre des circulations douces. Les surfaces paysagères sont traitées avec une stratification végétale: plantations d'arbres pour l'ombrage, massifs arbustifs pour la fraîcheur, et espaces fleuris pour la couleur.

La réorganisation de la gare routière permet l'amélioration de la gestion des flux piétons tout en intégrant les aménagements paysagers. Des bandes plantées d'arbres et d'arbustes accompagnent les circulations principales, apportant ombre aux usagers. Les espaces verts sont disposés en pleine terre pour favoriser la biodiversité locale. Les zones non circulées sont désimperméabilisées et végétalisées.



Figure 8 : Plan paysager de la gare routière (source : PC 2025)

Le projet prévoit une clarification des usages avec la distinction du parking des loueurs et du parking dédié aux déposes-minutes. Une partie du parking actuel est désasphaltée pour créer un espace planté, accompagnant la promenade piétonne. La bande végétale existante le long des parkings est complétée et renforcée par la plantation d'arbustes et d'arbres.

La palette végétale a été défini afin de répondre aux conditions pédologiques et climatiques futures.

Exemple de la palette végétale retenue :

- Arbres à grand développement (20 – 30 m) : *Tilia cordata* Tilleul à petites feuilles / *Ulmus resista* Orme / *Celtis australis* Micocoulier / *Ostrya carpinifolia* Charme Houblon ;
- Arbres à développement moyen (10 – 15 m) : *Sorbus torminalis* Alisier torminal / *Betula utilis jacquemontii* Bouleau blanc de l'Himalaya / *Acer capillipes* Erable à peau de serpent / *Acer davidii* Erable du père David ;
- Arbres à petit développement (6 – 10 m) : *Sorbus aucuparia* Sorbier des oiseleurs / *Malus Professeur springer* Pommier fleurs / *Prunus serrulata branklyn* Cérifier à fleurs ;
- Massifs arbustifs mélangés : *Cornus mas* Cornouiller mâle / *Cornus sanguinea* Cornouiller sanguin / *Ribes rubrum* Groseillier à fleurs / *Viburnum davidii* viorne persistante ;
- haies mélangées espèces caduques : *Corylus avellana* Noisetier / *Cornus sanguinea* Cornouiller sanguin / *Cornus mas* Cornouiller male...



Figure 9 : Plan paysager des parkings loueurs et dépose-minute (source : PC 2025)

2.3 MODALITES DE TRAVAUX

Les travaux à l'aéroport de Beauvais sont gérés selon un phasage précis et une planification détaillée, structurés en différentes étapes et zones, avec un enchaînement coordonné des tâches pour limiter l'impact sur l'exploitation aéroportuaire. Les travaux sont découpés en plusieurs phases, chacune correspondant à des zones spécifiques de l'aéroport (zones côté ville, côté pistes, nouveaux parkings, gare routière, bâtiment de liaison, jetée, etc.).

Un séquençage précis est prévu pour chaque étape, permettant d'anticiper les interventions successives (ex : travaux de nuit côté pistes pour limiter l'impact sur le trafic aérien, puis basculement progressif des opérations).

Les travaux sur les infrastructures critiques (pistes, parkings avions, bâtiments) sont planifiés de manière à maintenir la continuité des opérations aéroportuaires, avec des basculements successifs des postes avions et des zones opérationnelles.

1. Travaux préparatoires (début 2027)
 - Les premiers travaux débutent par la préparation du site, notamment l'installation de clôtures temporaires et les excavations pour préparer les fondations du futur terminal.
 - Dévoisement des réseaux : Les réseaux existants sont déplacés pour laisser la place aux nouvelles infrastructures.
2. Construction du nouveau bâtiment de jonction (2027 à mi 2029)
 - Fondations et superstructures : La construction du nouveau terminal commence par les fondations, puis l'édification de la structure principale à l'aide de plusieurs grues, de manière séquentielle sur différentes zones.

- Charpente et couverture : Une fois les structures principales en place, les charpentes métalliques, les toitures et les façades sont installées progressivement.
- Équipements techniques et aménagements intérieurs : Les équipements techniques (chauffage, ventilation, électricité, etc.) sont mis en œuvre, suivis des aménagements intérieurs.

3. Aménagements extérieurs et accès (2027-2028)
 - Parkings et voiries : Construction de nouveaux parkings, adaptation des parkings existants et création de nouvelles voiries pour améliorer l'accès au terminal.
 - Nouvelle gare routière : Réalisation d'une nouvelle gare de bus avec ses quais, routes d'accès et équipements associés.
4. Travaux côté pistes (2027-2028)
 - Extension et modification des postes avions : Création et adaptation des postes pour avions, avec plusieurs phases de basculement pour garantir le maintien des opérations.
 - Travaux sur les taxiways : Modification et extension des voies de circulation pour les avions.
5. Construction de la jetée et des passerelles (2027-2029)
 - Jetée : Construction d'une jetée permettant d'accéder aux avions, avec ses fondations, charpente, couverture et équipements techniques.
 - Passerelles : Installation des passerelles reliant le terminal à la jetée et aux avions.
6. Finitions, tests et réception (fin 2028 à fin 2029)
 - Finitions : Derniers travaux de second œuvre, aménagements paysagers (parc urbain devant le bâtiment).
 - Tests et inspections : Contrôles et essais des installations pour s'assurer de leur conformité et sécurité.
 - Basculement des opérations : Transfert progressif des activités vers les nouvelles installations.

2.4 COUT DU PROJET

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

3. RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

L'étude de capacité de l'état actuel de l'Aéroport Paris-Beauvais a montré que les infrastructures existantes de l'aéroport sont devenues inadaptées au regard de la fréquentation actuelle de l'aéroport. L'objectif premier du projet est ainsi de rétablir un niveau de qualité de service à la hauteur des standards internationaux pour faire face aux besoins actuels et d'adapter les infrastructures existantes en conséquence.

Le projet devra par ailleurs permettre d'accompagner l'évolution mesurée du trafic sur les prochaines années par l'aménagement d'infrastructures conçues pour garantir une fluidité d'accès et de circulation.

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.

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'ont jamais été considérées. De ce fait toutes les options considérées l'ont été dans l'emprise actuelle.

Points forts du projet retenu
- Un grand terminal et une centralisation des process passagers et airside - Une circulation avion plus optimisé (proximité des postes, réduction des temps de roulages...) - Porte d'embarquement proche 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...)
- Eloignement des parkings des habitations - Suppression potentielle de la piste secondaire - Déplacement de la gare routière

La variante de projet retenue concentre l'ensemble des fonctions dans un espace plus restreint, ce qui permet d'optimiser les opérations et de fait réduit les nuisances. Principalement côté piste, le projet retenu réduit les temps de roulage des avions.

4. PROCEDURE D'AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU

4.1 SPECIFICITES ET HISTORIQUE DU DOSSIER LOI SUR L'EAU

L'aéroport a été construit durant les années 1930. En 1955, l'aéroport est affecté au ministère des transports pour les besoins du transport aérien, l'aviation légère et sportive. En 1956, la CCI de l'Oise en reçoit la concession pour 50 ans. En 2006, le syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais -Tillé (SMABT) nouveau propriétaire de l'aéroport, est créé. Le 01/06/2008, l'aéroport se voit confié par le SMABT à la SAGEB (Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais). A partir du 01/10/2024, BELLOVA remplace la SAGEB.

L'aéroport a fait l'objet de différentes modernisations.

Le contexte « loi sur l'eau » considéré ci-après a été défini sur la base des données suivantes, données ne présentant pas d'incohérences avec les arrêtés pris :

- Dossier d'autorisation au titre du Code de l'environnement – Articles L 214 pour l'extension et la mise en conformité des réseaux d'eaux pluviales de l'aéroport de Beauvais - Tillé, rapport SETEGUE S.A. d'octobre 2007,
- Arrêté préfectoral n°60-2008-00016 en date du 20/10/2008 portant autorisation au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement concernant la gestion des eaux pluviales de l'aéroport de Beauvais -Tillé. Les rubriques de la nomenclature loi sur l'eau considérées alors sont les suivantes.

Tableau 1 : Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau visées par l'arrêté préfectoral n°60-2008-00016

Rubrique	Intitulé	Régime
1.1.1.0	Sondage, forage y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau. (D)	Déclaration
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Autorisation

Arrêté préfectoral n°60-2009-00052 du 08/12/2009 portant complément à l'autorisation accordée par arrêté préfectoral n°60-2008-00016 en date du 20/10/08 au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement concernant la modification des aménagements de gestion des eaux de l'aéroport de Beauvais – Tillé. Les rubriques de la nomenclature loi sur l'eau considérées alors sont les suivantes :

Tableau 2 : Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau visées par l'arrêté préfectoral n°60-2009-00052

Rubrique	Intitulé	Régime
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D), en l'occurrence 5 ha	<u>Déclaration</u> Surface imperméabilisée ajoutée : 5 ha Surface globale interceptée non modifiée

A ce jour, à défaut de demande de prolongation par la SAGEB de l'autorisation des ouvrages existants énoncés dans les arrêtés, cette autorisation est caduque (autorisation valable jusqu'au 31 décembre 2023). C'est pourquoi le présent dossier concerne, en plus des ouvrages projetés dans le cadre de la modernisation de l'aéroport, les ouvrages existants afin de renouveler la légalité de leur existence pour les ouvrages encadrés par l'arrêté n°60-2008-00016.

De plus, il est à noter que certains ouvrages liés à la gestion des eaux pluviales ont été construits sur l'aéroport n'ayant pas fait l'objet de procédure « Loi sur l'Eau ». Des études de caractérisation de ces ouvrages sont en cours et un Porter-à-Connaissance sera déposé auprès de la DDT pour les régulariser.

4.2 RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE CONCERNEES PAR LE PROJET

Les rubriques de la nomenclature « loi sur l'eau » (Article R214-1 du Code de l'environnement) susceptibles d'être concernées sont les suivantes. Selon l'article R214-42 du code de l'environnement, l'ensemble des IOTA concerné par l'aéroport est pris en compte.

POSITIONNEMENT DU PROJET VIS-À-VIS DE LA NOMENCLATURE « LOI SUR L'EAU » (Articles R214-1 du code de l'Environnement)

Rubrique	Intitulé	Positionnement de l'aéroport de Paris - Beauvais selon la nomenclature « loi sur l'eau » en l'application de l'article R214-42 code de l'environnement		
		Ouvrages hydrauliques existants dans les arrêtés préfectoraux n°60-2008-00016 et n°60-2009-00052 (AP de 2008 et 2009)s	Modifications apportées dans le cadre de la présente autorisation environnementale	Régime global (application de l'article R214-42 du code de l'environnement)
1.1.1.0.	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (Déclaration).	Des piézomètres existent au droit de l'aéroport. L'arrêté préfectoral n°60-2008-00016 du 20/10/2008 rend compte de l'application de cette rubrique. → Déclaration	Un piézomètre sera implanté en amont et aval au droit de chaque ouvrage d'infiltration. Ses caractéristiques n'étant pas définies au stade d'avancement (APS), l'entreprise en charge de ces ouvrages fera leur déclaration. → Sans objet	Déclaration
1.1.2.0.	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m³/ an (Autorisation) ; 2° Supérieur à 10 000 m³/ an mais inférieur à 200 000 m³/ an (Déclaration).	A la vue de la profondeur de la nappe (entre 12,6 m et 16,5 m de profondeur entre l'aval et l'amont du projet), aucun prélèvement d'eaux souterraines n'a dû avoir lieu. → Sans objet	A la vue des ouvrages hydrauliques projetés (au maximum à 3,18 m de profondeur) et des fondations des bâtiments (au maximum à 2 m de profondeur) nécessaires, les aménagements s'inscriront dans la zone non saturée. Aucun prélèvement d'eaux souterraines n'est donc attendu. → Sans objet	Sans objet
1.3.1.0.	1.3.1.0. A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L. 214-9, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L. 211-2, ont prévu l'abaissement des seuils : 1° Capacité supérieure ou égale à 8 m³/h (Autorisation) ; 2° Dans les autres cas (Déclaration).	A la vue de la profondeur de la nappe (entre 12,6 m et 16,5 m de profondeur), aucun prélèvement d'eaux souterraines n'a dû avoir lieu. → Sans objet	A la vue des ouvrages hydrauliques projetés, aucun prélèvement d'eaux souterraines ne sera nécessaire dans le cadre du projet. → Sans objet	Sans objet
2.1.1.0	2.1.1.0. Systèmes d'assainissement collectif des eaux usées et installations d'assainissement non collectif destinés à collecter et traiter une charge brute de pollution organique au sens de l'article R. 2224-6 du code général des collectivités territoriales : 1° Supérieure à 600 kg de DBO5 (Autorisation) ; 2° Supérieure à 12 kg de DBO5, mais inférieure ou égale à 600 kg de DBO5 (Déclaration).	Absence d'installation d'assainissement non collectif, autonome. → Sans objet	Une installation d'assainissement autonome existante (ouvrage régularisé vis-à-vis des AP de 2008 et 2009) permet de gestion les eaux usées du bâtiment (comprenant des lavabos et toilettes) de la base arrière des loueurs. Il s'agit d'une fosse toutes eaux de 3 m³ présentant un épandage souterrain. Sa capacité de traitement est définie comme étant de 3 à 4 Equivalent-Habitants (EH), soit au maximum 240 g de DBO5. Sa charge brute de pollution est ainsi inférieure au seuil déclaratif. → Sans objet	Sans objet

Rubrique	Intitulé	Positionnement de l'aéroport de Paris - Beauvais selon la nomenclature « loi sur l'eau » en l'application de l'article R214-42 code de l'environnement		
		Ouvrages hydrauliques existants dans les arrêtés préfectoraux n°60-2008-00016 et n°60-2009-00052 (AP de 2008 et 2009)s	Modifications apportées dans le cadre de la présente autorisation environnementale	Régime global (application de l'article R214-42 du code de l'environnement)
	<i>Un système d'assainissement collectif est constitué d'un système de collecte, d'une station de traitement des eaux usées et des ouvrages assurant l'évacuation des eaux usées traitées vers le milieu récepteur, relevant en tout ou partie d'un ou plusieurs services publics d'assainissement mentionnés au II de l'article L. 2224-7 du code général des collectivités territoriales. Dans le cas où des stations de traitement des eaux usées sont interconnectées, elles constituent avec les systèmes de collecte associés un unique système d'assainissement. Il en est de même lorsque l'interconnexion se fait au niveau de plusieurs systèmes de collecte.</i> <i>Une installation d'assainissement non collectif est une installation assurant la collecte, le transport, le traitement et l'évacuation des eaux usées domestiques ou assimilées des immeubles ou parties d'immeubles non raccordés à un réseau public de collecte des eaux usées.</i>			
2.1.5.0.	<i>Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :</i> <i>1° Supérieure ou égale à 20 ha (Autorisation) ;</i> <i>2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (Déclaration).</i>	Superficie totale de l'aéroport Paris - Beauvais d'environ 230 ha. L'arrêté préfectoral n°60-2008-00016 du 20/10/2008 rend compte d'un seuil d'autorisation au titre de cette rubrique sans précisions des surfaces considérées, notamment au niveau de la surface de bassin naturel interceptée. Le dossier loi sur l'eau associé (Dossier d'autorisation au titre du code de l'environnement – Article L214 pour l'extension et la mise en conformité des réseaux d'eaux pluviales de l'aéroport de Beauvais – Tillé, Rapport SETEGUE S.A. de 2007 pour le compte de la CCI de l'Oise) rend compte que d'une surface imperméabilisée ajoutée de 9,14 ha et d'un bassin versant naturel intercepté d'environ 400 ha. L'arrêté préfectoral n°60-2009-00052 du 08/12/2009 rend compte d'une surface imperméabilisée ajoutée de 5 ha pour une surface interceptée non modifiée. → Autorisation	Infiltration des eaux pluviales. Ouvrages projetés : La surface dont les ruissellements sont infiltrés dans le cadre de la modernisation de l'aéroport atteint 35,6 ha. L'impluvium en lien avec les bassins de rétention/infiltration existants autorisé antérieurement au droit de la gare routière et du bassin d'infiltration en fond de piste a été modifié par le projet n'entraînant une amélioration de la situation initiale, pas d'impact sur les bassins versant. Aucun bassin versant naturel n'est nouvellement intercepté, tous les bassins versants restent dans celui considéré dans les arrêtés préfectoraux de 2008 et 2009. → Autorisation	Autorisation

5. AUTRES PROCEDURES

5.1 PROCEDURE INSTALLATION CLASSEE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Dans le cadre de la prévention des incidents, un nouveau groupe électrogène de 1,742 MW sera mis en place sur le site de l'aéroport afin d'assurer la continuité du service en cas de coupure du réseau électrique principal. Il alimentera les systèmes critiques (balises de piste, tours de contrôle, systèmes de navigation, équipements de sécurité, etc.), ce qui permettra de réduire les risques d'interruption du trafic aérien et d'accidents liés à une perte d'énergie.

Cette nouvelle installation est soumise à **une déclaration initiale** d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) relevant du régime de la déclaration au titre de l'article R.512-47 du code de l'environnement. Cette demande a été effectué via un CERFA qui est présenté dans la **pièce E** du présent dossier.

Le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais comportera une installation visée au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement présentées dans le tableau ci-après :

N°	Désignation activité	Activité concernée	Classement
2910	Installation de combustion Selon puissance thermique maximale : 1 MW < D < 20 MW	Groupe électrogène (GE) : 1 GE: Puissance Thermique : 1.742 MW	Déclaration DC

5.2 PROCEDURE AU TITRE DE LA BIODIVERSITE

L'article L. 411-2 du code de l'Environnement précise qu'un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles sont fixées la délivrance de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées mentionnées à l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

L'arrêté du 19 février 2007 (modifié par l'arrêté du 28 mai 2009) fixe les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L. 411-2 du code de l'Environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

Le projet de modernisation de l'aéroport Paris-Beauvais est concerné par des enjeux écologiques fort liés à la présence d'espèces protégés d'oiseaux (comme le Tarier des prés, Pipit farlouse, Moineau domestique et Petit Gravelot).

Le projet en phase travaux ou exploitation ne pouvant garantir une absence totale de destruction accidentelle d'individus, malgré les mesures mises en œuvre, l'ensemble des espèces protégées observées ou considérées comme potentiellement présentes d'après la bibliographie font l'objet d'une demande de dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées au titre du Code de l'Environnement. Il est également fait la demande de capture déplacement des espèces peu mobiles qui pourraient être localisées au sein des emprises chantier lors des travaux.

L'ensemble de la Demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement d'espèces protégées au titre des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement est présentée en **pièce D** du présent dossier.