



AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS

HORIZON 2030

Projet de modernisation



Atelier thématique n°3

26 juin 2025

Concertation
préalable

PROGRAMME DE LA SOIRÉE

Accueil et introductions

- Cadrages : gouvernance et étude d'impact
- Temps 1 : **GES et qualité de l'air**

Questions et réponses

- Temps 2 : **Bruit**

Questions et réponses

- Temps 3 : **Qualité de l'eau – biodiversité**

Questions et réponses



LES INTERVENANTS DE LA SOIRÉE

Équipe BELLOVA

- Thomas DUBUS – Directeur d'exploitation
- Nathalie PONCIN – Directrice de la Maîtrise d'Ouvrage
- Valérie BELIARD - Chargée de mission RSE

Interventions externes

- Florian LINKE – Délégué de l'Aviation Civile des Hauts-de-France Sud
- Anne-Sophie SAFFRE – Egis Environnement
- Rafael DA SIVLVA – Egis Environnement
- Lucie MOUTHUY et Jeanne MASSEAU– I Care
- Florian SIMATOS – ISAE – SUPAERO

Équipe d'animation - concertation

- Cyrille CAMPANA– Egis Conseil
- Grégoire MAGES – Egis Conseil



UNE CONCERTATION VOLONTAIRE



- ❖ Présence **dossiers de concertation en version papier** dans les mairies de Bailleul-sur-Thérain, Beauvais, Bresles, Laversines, Tille et Savignies.
- ❖ Présence de **registres de la concertation papier** dans les mairies de Bailleul-sur-Thérain, Beauvais, Bresles, Laversines, Savignies et, pour Tille, à la mairie & au comptoir d'accueil de l'aéroport au niveau de la gare routière.

Un site internet dédié : www.concertation.aeroportparisbeauvais.com



Cadrage

- ✓ Gouvernance
- ✓ Étude d'impact



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE BEAUVAIS-TILLÉ (CCE) ET GT TRAJECTOIRES

1. Définition et création de la CCE

La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'outil privilégié de la concertation entre les professionnels de l'aéronautique, les riverains des aérodromes et les élus du territoire sur les questions environnementales relatives au fonctionnement et à l'activité d'un aérodrome. Elle rend des avis sur les projets de PEB, PGS, EIAE, ou modifications de trajectoires.

Sa création est de droit pour les aérodromes qui relèvent de l'un des groupes mentionnés à l'article L. 6360-1 du code des transports. Elle l'est également lorsqu'une commune dont le territoire est couvert par le plan d'exposition au bruit en fait la demande.

2. Composition de la CCE (1/2)

La commission est présidée par le préfet ou son représentant.

Les représentants sont désignés nominativement par le préfet pour 3 ans, un siège comportant un titulaire et un suppléant.

Ils sont répartis selon les 3 collèges suivants égaux en nombre :

1° au titre des professions aéronautiques : des représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome, des usagers et de l'exploitant de l'aérodrome.

2. Composition de la CCE (2/2)

2° au titre des représentants des collectivités locales : des représentants des EPCI dont au moins une commune est concernée par le bruit de l'aérodrome et qui ont compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, élus par les organes délibérants, et des représentants des conseils régionaux et généraux, élus par leurs assemblées respectives.

3° au titre des associations : des représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des représentants des associations de protection de l'environnement concernés par l'environnement aéroportuaire.

3. Fonctionnement de la CCE

La CCE se réunit au moins une fois par an en séance plénière. Elle est également réunie à la demande du tiers au moins de ses membres, ou du comité permanent. Les secrétariats sont assurés par l'exploitant.

La CCE de Beauvais-Tillé est dotée d'un comité permanent dont est issue la CCAR.

La CCE délibère à la majorité relative des membres présents. En cas de partage des voix, celle du président (le préfet ou son représentant) est prépondérante.

5. GT trajectoires

Depuis 2015 et sur proposition de la préfecture et de la DGAC, un GT Trajectoires réunissant les membres de comité permanent a pris l'habitude de se réunir lorsque des trajectoires publiées causant des problèmes environnementaux sont identifiées.

Le but de ce GT est de trouver des solutions de compromis pour modifier ces trajectoires publiées chaque fois que c'est techniquement possible. Une fois la solution trouvée, elle est soumise à l'avis de la CCE.

Lors de ces GT, plusieurs propositions ont été validées puis votées en CCE.

Documents de référence

Guides généraux ICPE et Infrastructures routières

- Note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières et son guide méthodologique
- Guide ministériel méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du 22 février 2019 rédigé par le CEREMA
- Circulaire DGPR et DGS du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation et aux prescriptions des guides de l'InVS et de l'INERIS
- Note d'information N° DGS/EA1/DGPR/2014/307 du 31 octobre 2014 relative aux modalités de sélection des substances chimiques et de choix des valeurs toxicologiques de référence pour mener les évaluations des risques sanitaires dans le cadre des études d'impact et de la gestion des sites et sols pollués

Guides spécifiques aux aéroports et activités aéroportuaires

- Guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur impact sur la qualité de l'air locale, ACNUSA, Juillet 2016
- Rapport sur la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires – ACNUSA – Juin 2020 ;
- Prescriptions du 6 octobre 2020 portant sur la gestion de la qualité de l'air par les exploitants aéroportuaires sur et autour des aéroports
- Rapport Qualité de l'air aux abords des aéroports et Santé - Etat des connaissances, rédigé par l'ORS (Observatoire Régional de Santé) Pays de Loire missionné par la DGA, octobre 2024.

Étude Air & Santé

5 scénarios :

- situation actuelle 2025
- horizon 2030
 - scénario de référence, i.e. en l'absence du projet
 - scénario avec projet
- horizon 2050
 - scénario de référence, i.e. en l'absence du projet
 - scénario avec projet

Une étude en 4 étapes

- Etape 1 : Enjeux du territoire et état actuel qualité de l'air
 - Inventaire des populations
 - Analyse de la qualité de l'air
 - Campagnes de mesures spécifiques (février et juin/juillet 2025)
 - NO2
 - Poussières PM10/PM2.5/PM1
 - COVs
- Etape 2 : Inventaire et quantification des émissions
- Etape 3 : Estimation des concentrations dans l'air et des dépôts au sol liées aux activités (outil spécifique : ADMS Airport)
- Etape 4 : estimation des doses d'exposition et risques sanitaires associées

Sources d'émissions prises en compte :

- Plate-forme aéroportuaire incluant :
 - Les moteurs Avions Auxiliaires (APU)
 - Les équipements au sol
 - Le stockage et transferts de carburants vers les aéronefs.
- Trafic aérien (cycle LTO – atterrissage et décollage des aéronefs)
- Trafic routier

Substances d'intérêt étudiées

Activités	aéronefs, plate-forme aéroportuaire	Trafic routier
<i>Guide de référence</i>	<i>AOCI " Airport Air Quality"</i>	<i>CEREMA pour les études de niveau I</i>
Dioxyde d'azote (NO2)	X	X
Monoxyde de carbone (CO)	X	
Hydrocarbures	X	
HAPs (équivalent B(a)P)	X	X
Composés organiques volatils (COV)	X	X
Benzène	X	X
1,3-butadiène		X
Dioxyde de soufre (SO2)	X	X
Particules en suspension (PM10, PM2.5)	X	X
Particules ultra-fines (PUF)	X	
Arsenic		X
Nickel		X

24/06/2025

Étude Acoustique

Le projet :

- Création de parking
- Déplacement de la gare routière
- Construction d'un bâtiment jonction et de jetées
- Evolution du trafic routier hors site
- Création de taxiway
- Evolution du trafic aérien

+ Effets cumulés

• 5 scénarios :

- Situation actuelle 2025
- Horizon 2030
 - scénario de référence, i.e. en l'absence du projet
 - scénario avec projet
- Horizon 2050
 - scénario de référence, i.e. en l'absence du projet
 - scénario avec projet

Analyse par rapport au bruit de voisinage :

- Cadre réglementaire = Décret n° 2006-1099 du 31 août 2006
- Définition du bruit résiduel : 6 mesures acoustiques de 24h
- Evaluation de l'impact sonore en phase projet
 - Séparément
 - En cumulé
- Analyse / seuils et solution de mitigation

Analyse trafic routier :

- Cadre réglementaire = « modification significative des voies » (arrêté du 5 mai 1995)
- Construction & Calage du modèle numérique CADNAA sur la base des mesures
- Evaluation de l'impact sonore selon les 5 scénarios
- Définition des valeurs limites réglementaires
- Analyse / seuils et solution de mitigation

Analyse taxiway:

- Cadre réglementaire = aucun -> approche qualitative proposée
- Evaluation de l'impact sonore en façade des riverains selon les 5 scénarios :
 - des impacts moyens en termes de Lden & Ln
 - des niveaux sonores L_{Amax}
 - des indicateurs évènementiels
- Analyse des différents scénarios

Analyse trafic aérien :

- Cadre réglementaire = aucun -> approche qualitative proposée
- Evaluation de l'impact sonore selon les 5 scénarios pour les indicateurs Lden et Ln :
 - En termes de cartes de bruit
 - En termes d'exposition au bruit de la population
- Analyse des différents scénarios / seuils directive européenne 2002/49/CE & OMS



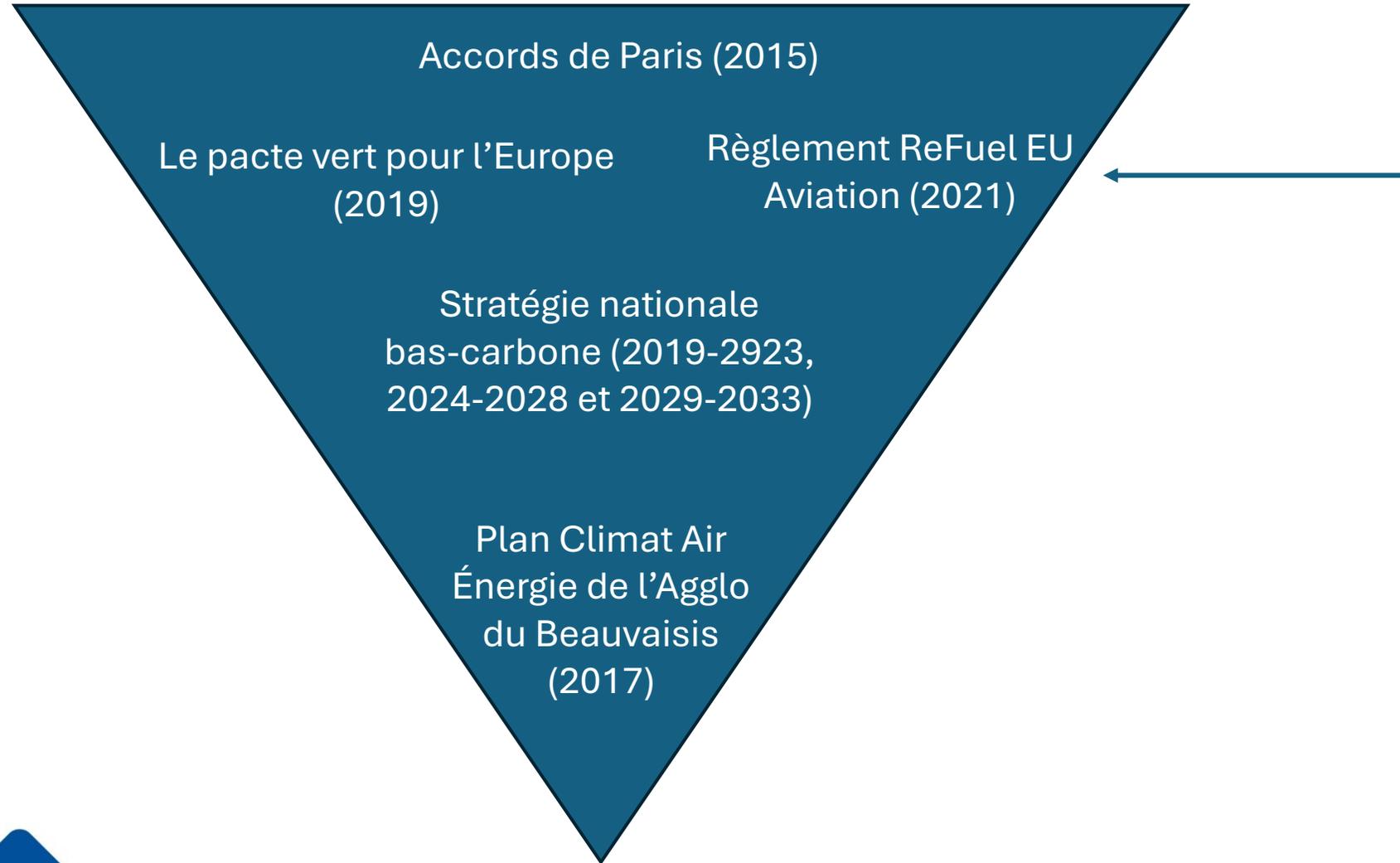
Questions/Réponses 10mn



Temps 1

✓ Gaz à effet de serre

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE : DES OBJECTIFS À DIFFÉRENTES ÉCHELLES



ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE : DES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES À L'AÉRIEN

Règlement ReFuel EU Aviation

Il vise à adapter les politiques de l'UE en matière de climat, d'énergie, d'utilisation des terres, de transport et de fiscalité afin de lui permettre d'atteindre les objectifs fixés par le Pacte vert.

Objectifs de réduction des émissions

- - **55 %** d'émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- Pour la France, - **47,5 %** de ses émissions de GES à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 2005.

Actions attendues pour le secteur

- Favoriser une utilisation accrue de **carburants alternatifs** (min 6 % en 2030).
- Renforcer l'utilisation des **énergies renouvelables** (électrification des engins de piste notamment).
- Améliorer l'efficacité énergétique.
- Accélérer le déploiement de modes de transport à faibles émissions.

**Le projet de modernisation
s'inscrit dans ce cadre**



ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE : DES EFFORTS À FAIRE POUR TOUS LES SECTEURS

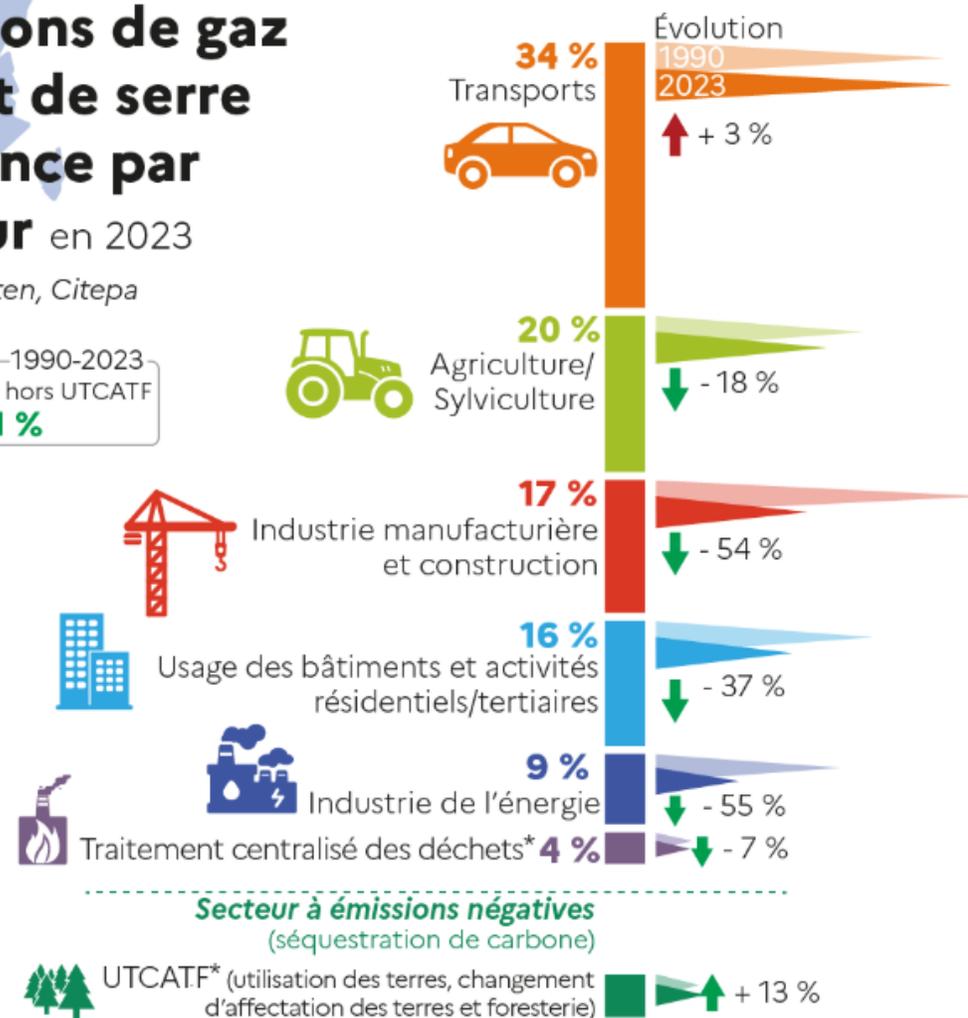
Le secteur des transports dans son ensemble (route, air, eau, rail) représente

34 % des émissions de CO₂

Source : [Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique](#)

Émissions de gaz à effet de serre en France par secteur en 2023

Source : Secten, Citepa

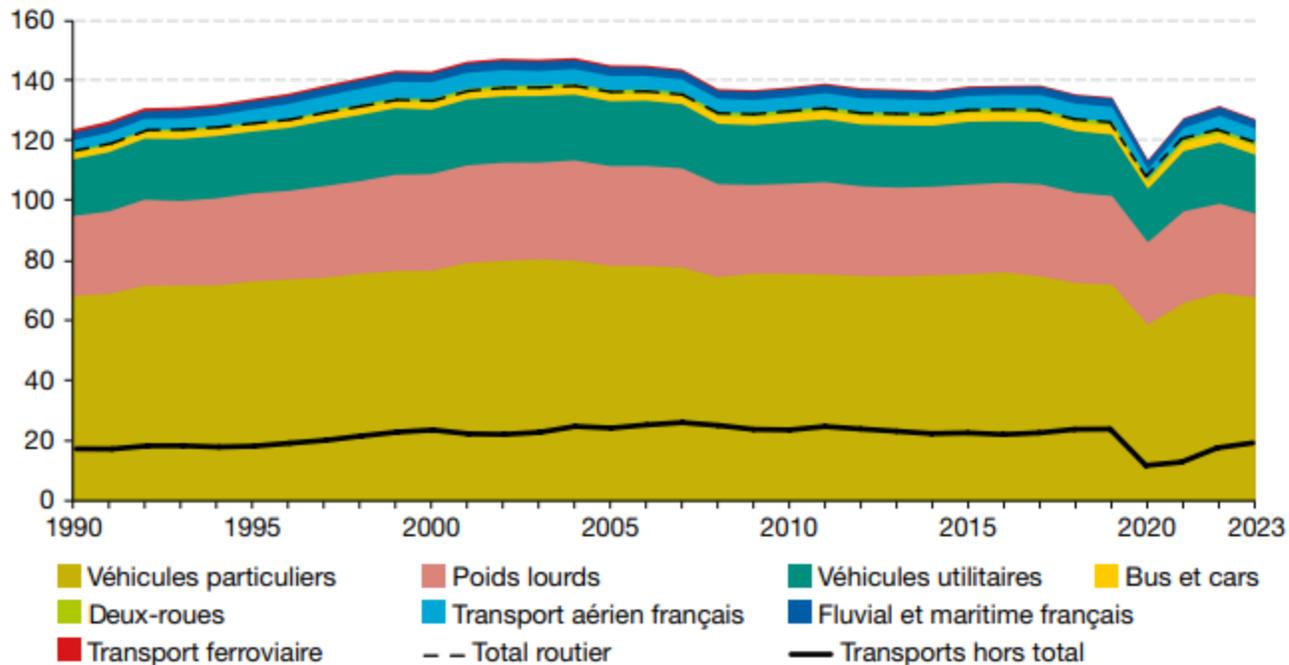


* Les valeurs 2022 sont utilisées pour 2023

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE : LA PART DE L'AÉRIEN EN FRANCE

ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS EN FRANCE

En Mt CO₂ éq



Note : les émissions « Transports hors total » désignent le transport international maritime, fluvial et aérien. Les données 2023 sont une estimation préliminaire.

Source : Format Secten – Citepa, 2024





Bilan des gaz à effet de serre (GES)

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE À L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS : ENVIRON 430 000 TCO₂E

- L'aéroport calcule ses émissions de gaz à effet de serre (GES) annuellement :
 - depuis 2017 (sur les Scopes 1&2)
 - depuis 2022 (sur le Scope 3)

en suivant la méthodologie préconisée par l'Airport Carbon Accreditation (ACA)

avec l'appui d'I Care by BearingPoint (*traitement et vérification des données, mise à jour des facteurs d'émissions, calcul des émissions & des incertitudes associées, analyse des résultats*)

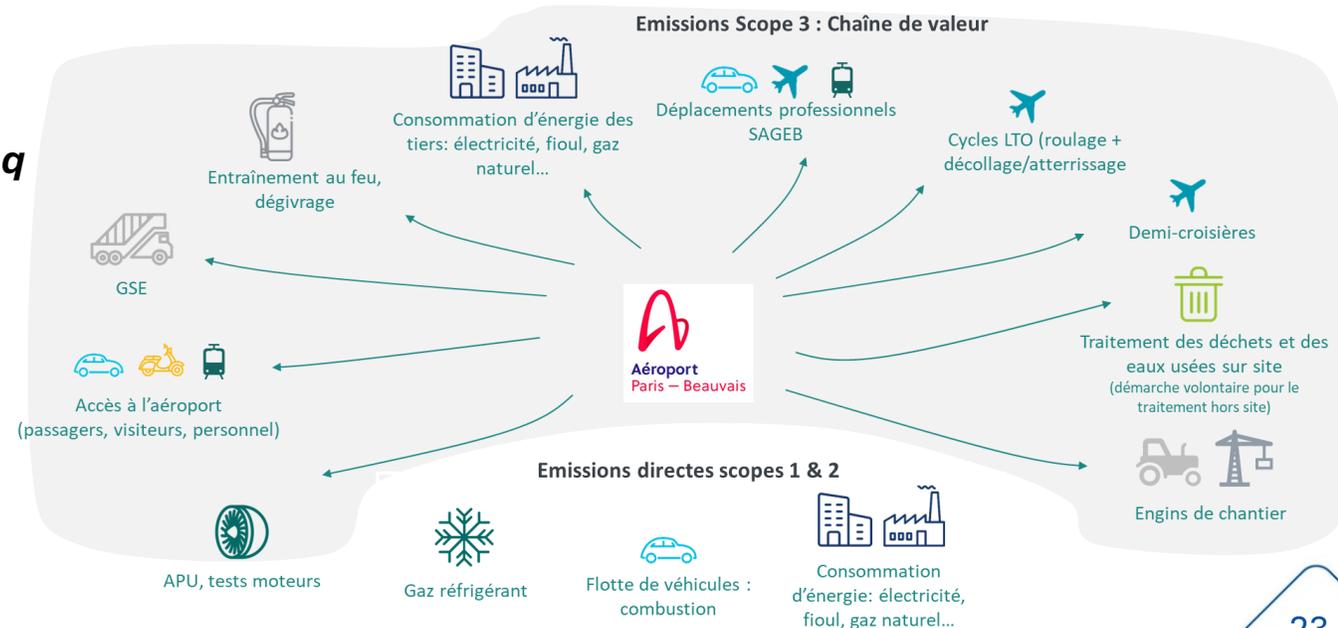
Nota : l'empreinte moyenne d'un Français/an = 9 tCO₂eq
Donc 430 000 tCO₂eq ~ empreinte de 48 000 Français



Méthode de calcul

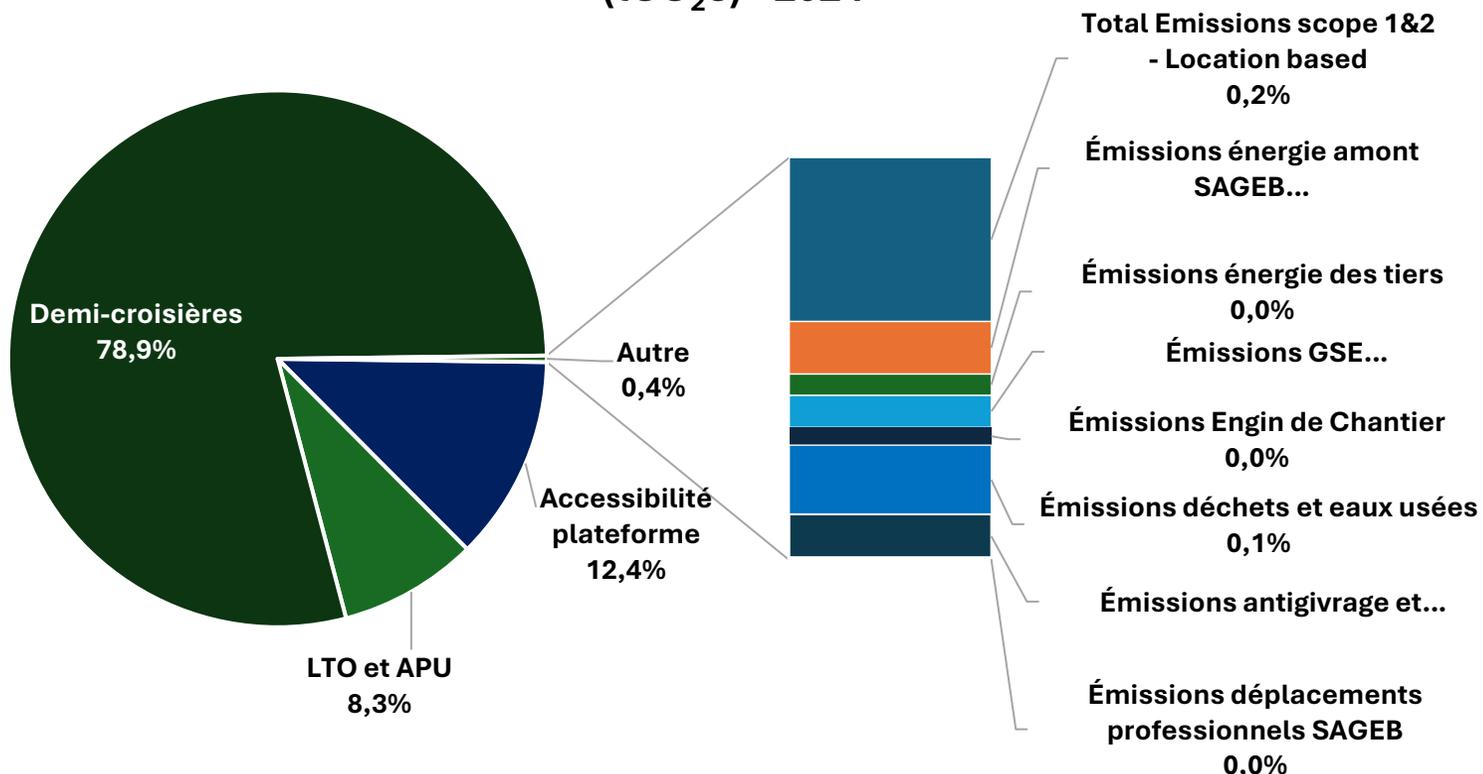


Périmètre considéré



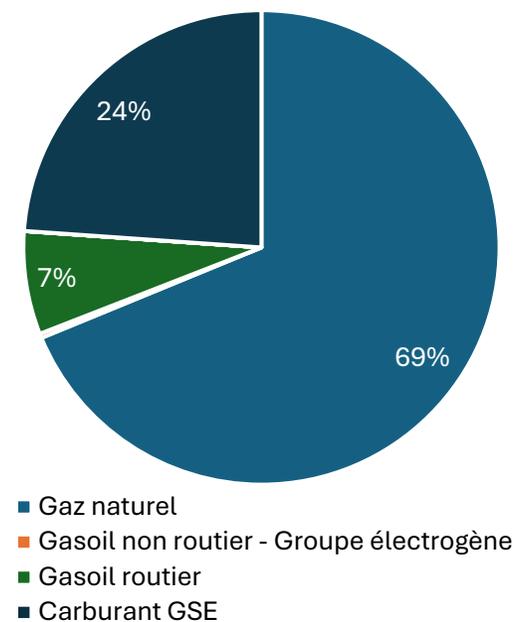
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE À L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS : LES RÉSULTATS 2024 PAR SCOPE

Répartition des émissions Aéroport Paris-Beauvais par poste (tCO₂e) - 2024



678 teqCO₂*
- 20% depuis 2017

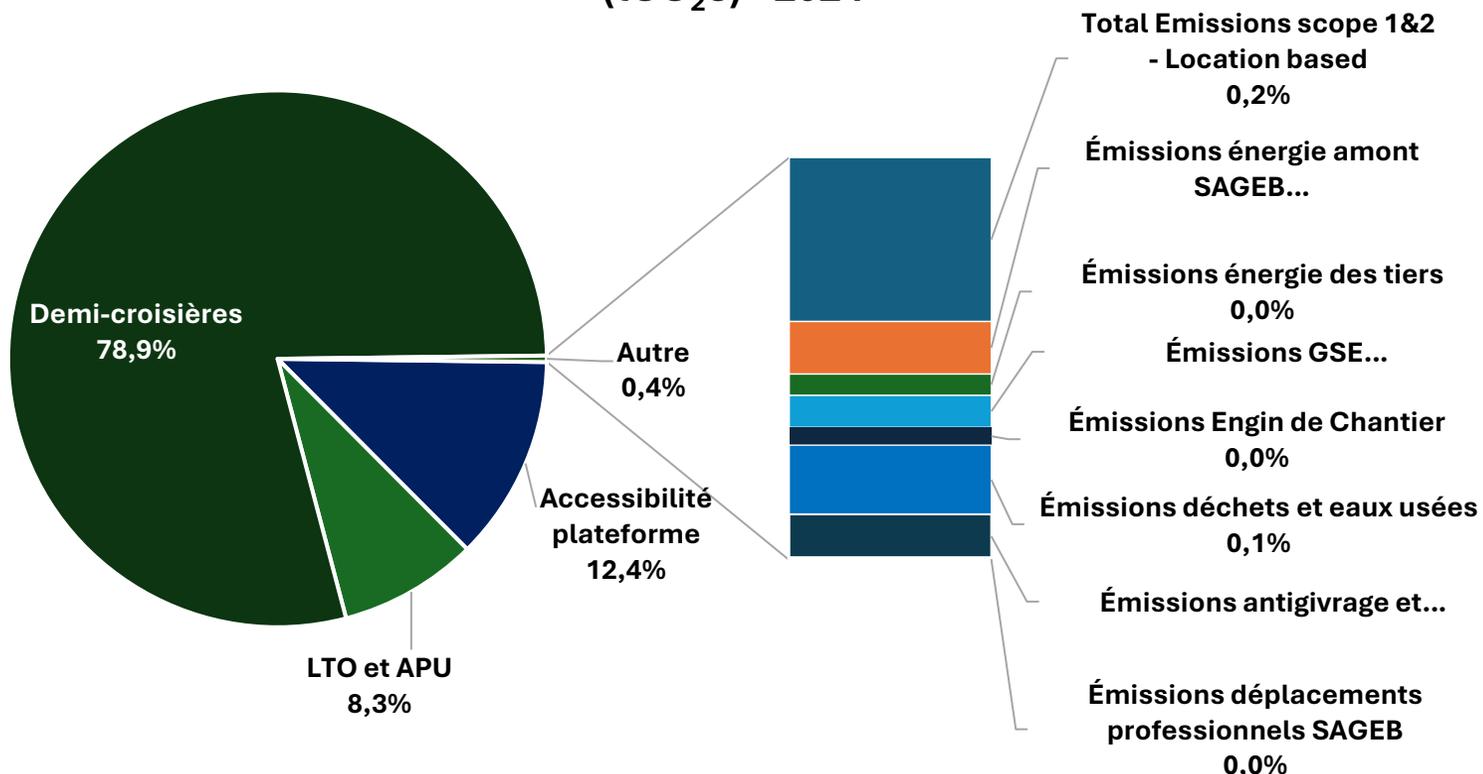
Focus sur les émissions scope 1&2 - 2024



Nota : sans la demi-croisière, le bilan GES de l'aéroport est de 91 000 tCO₂ eq

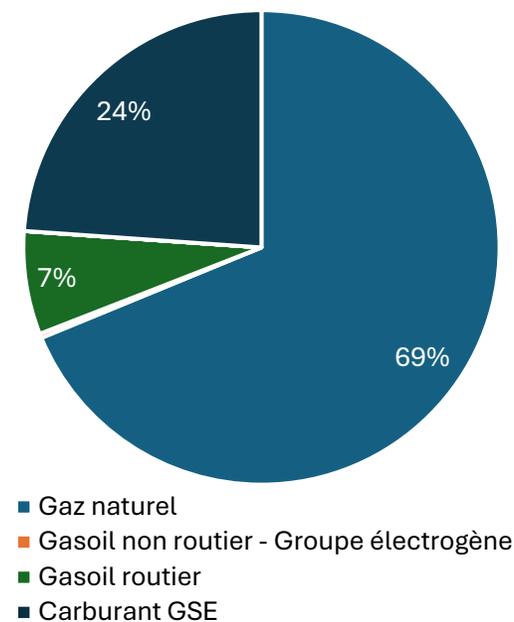
ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE À L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS : LES RÉSULTATS 2024 PAR SCOPE

Répartition des émissions Aéroport Paris-Beauvais par poste (tCO₂e) - 2024



678 teqCO₂*
- 20% depuis 2017

Focus sur les émissions scope 1&2 - 2024



Nota : sans la demi-croisière, le bilan GES de l'aéroport est de 91 000 tCO₂ eq

Impact climatique de l'aviation et leviers de décarbonation: le rôle du trafic

Concertation Aéroport Paris–Beauvais

F. Simatos

ISAE-SUPAERO, Toulouse

Le faux problème de l'avion vert

Avoir **UN** avion vert (= bas carbone) est possible...

... mais le problème est d'avoir une **aviation** bas carbone !

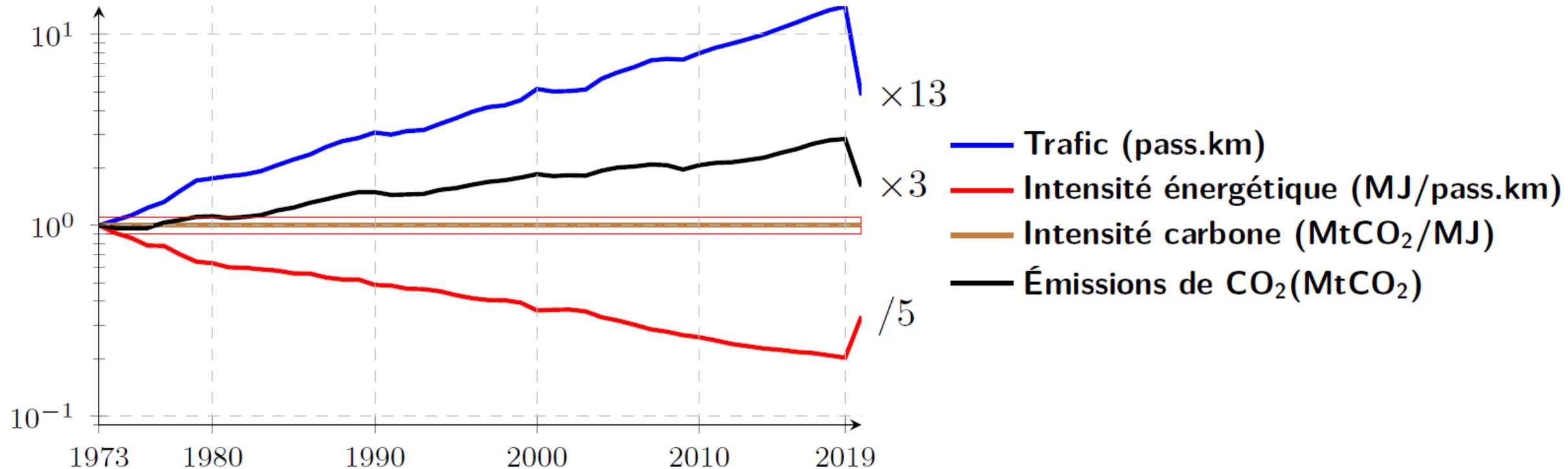
Quelques chiffres en 2019 :

- ~ 30 000 avions
- ~ 40 000 000 vols
- ~ 56 000 000 000 avion.km

Prévisions industrielles : x 2 en 20 ans

Source: Données OACI

Rôle historique du trafic



Intensité énergétique / 5 mais trafic $\times 13 \Rightarrow \text{CO}_2 \times \sim 3$

Quels leviers ?

Ordre de grandeur : limiter le réchauffement à $+1.5/2\text{C}$ nécessite $\text{CO}_2 -8/-4\%/an$

Source: Référentiel ISAE SUPAERO aviation et climat, 2022

Amélioration de l'efficacité et des opérations

- Levier historique
- Max -2%/an

Levier principal : carburant

- Biocarburants, électrocarburants, hydrogène, batteries
- Fort potentiel d'atténuation (jusqu'à -95% / kérosène fossile)

Mais...

Amélioration de l'efficacité et des opérations

- Levier historique
- Max -2%/an

Levier principal : carburant

- Biocarburants, électrocarburants, hydrogène, batteries
- Fort potentiel d'atténuation (jusqu'à -95% / kérosène fossile)

Mais...

Hydrogène et batteries :

- Verrous technologiques
- ⇒ Impact **marginal** en 2050

Electrocarburants :

- Pas encore mature technologiquement
- Chers
- Besoin important en électricité bas-carbone

Biocarburants

- Voie dispo (HEFA) → ressources très limitées
- D'autres voies, mais pas encore à l'échelle

Amélioration de l'efficacité et des opérations

- Levier historique
- Max -2%/an

Levier principal : carburant

- Biocarburants, électrocarburants, hydrogène, batteries
- Fort potentiel d'atténuation (jusqu'à -95% / kérosène fossile)

Mais...

European airlines push back against EU's SAF mandates amid cost concerns

[Global](#) | [Energy, Transport & Building](#) | [RE Procurement](#)

March 28, 2025

 EN / 繁

On March 27, 17 major European airlines issued a joint statement, arguing that the limited availability and high cost of green fuels are placing a heavy burden on the industry's decarbonization efforts. The International Air Transport Association (IATA) also openly stated that the EU's SAF targets are simply unattainable.

Atténuation totale des biocarburants ?

1 à 2%/an (scénario médian de Staples et al.)

Réaction des industriels

- Produire plus d'électricité (yakafokon) : *“Utilizing renewable electricity through the expensive PtL pathway to make up any shortfall in capacity.”*
- Prioriser aviation : *“As a particularly hard-to-abate sector, aviation should be prioritized”*

1. Nous sommes dans une situation de crise climatique

Les émissions doivent décroître à **brève échéance**, **vite** et **longtemps**

2. Des solutions existent pour l'aviation, mais de sérieux obstacles existent pour le passage à l'échelle

- Technologie, production, coût économique, ressources
- Des impacts au-delà du climat : usage des sols, eau

3. Toute mesure favorisant l'accroissement du trafic met en péril les objectifs climatiques

- Paris technologiques, économiques, politiques
- Le secteur aérien n'a pas de plan B

Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace

10 avenue Édouard Belin – BP 54032

31055 Toulouse Cedex 4 – France

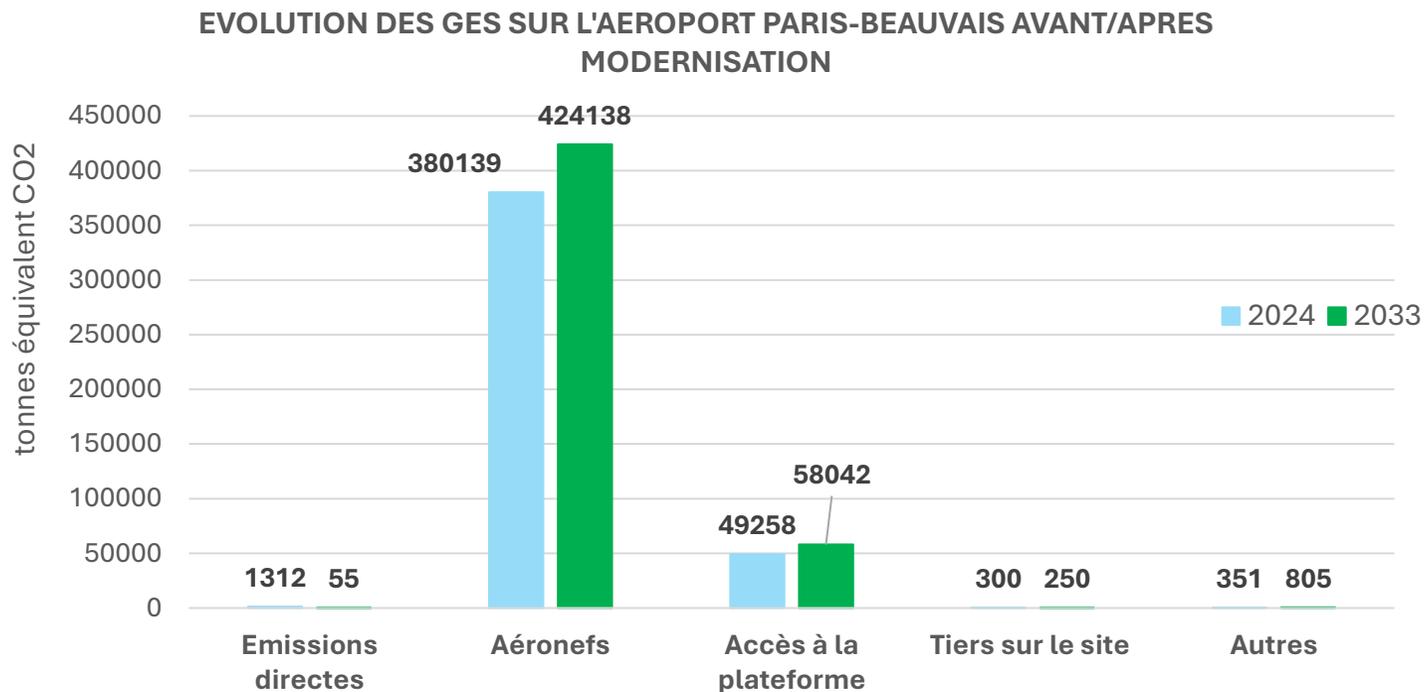
Phone: +33 5 61 33 80 80

www.isae-superaero.fr



AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS – HORIZON 2033 – ÉVOLUTION DES GES

Emissions directes	Gaz naturel	-96 %
	Gasoil véhicules	
	Electricité	
	Fluides clim, extincteurs	
Aéronefs	LTO	+11%
	APU	
Accès à la plateforme	Demi-croisière	+17%
	Voiture/taxi	
	Navettes Aérobus	
Acteurs Tiers	Autres transports en commun	-16%
	Gaz <0	
	Electricité <0	
	Carburant ~	
Autres	Dégivrage ~	+ 129%
	Déplacement Pro ~	
	Eau ~	
	Déchets	
	Energie amont	



Différentes sources de pollution sur l'aéroport Paris-Beauvais

Avec une évolution de trafic de 39 513 à 45 000 mouvements (soit + 12 %)

- GES globaux de 431 360 à 486 562 tonnes équivalent CO2, soit + 10,75 %
Nota : 99 700 tCO2 eq hors demi-croisière
- Part des aéronefs : 88 %
- Baisse des émissions directes de 96 %



Questions/Réponses 15 mn



Temps 1 (suite)

✓ Qualité de l'air

QUALITÉ DE L'AIR : LE DISPOSITIF EXISTANT À L'AEROPORT PARIS-BEAUVAIS

2 capteurs installés sur la plateforme.

Ils mesurent les données en temps réel et les transfèrent à un serveur sécurisé.

1 station mobile disponible pour des campagnes ponctuelles, à la demande.

Les relevés sont publiés dans le Bulletin environnement trimestriel (disponible sur le site internet) et un bilan annuel est présenté en CCE.

Ils seront disponibles en temps réel en ligne à partir de fin 2025.

6 polluants surveillés :

- Les particules en suspension (PM10 – PM2,5 – PM1).
- Le monoxyde d'azote et le dioxyde d'azote (NO2).
- Les composants organiques volatiles (COV).



QUALITÉ DE L'AIR : LES EFFETS DE LA POLLUTION CHIMIQUE DE L'AIR SUR LA SANTÉ

Les polluants générés proviennent :

- Des **avions** lors de la combustion du carburant et des abrasions (freins, pneus).
- Du **trafic routier** induit autour de l'aéroport.
- Des **activités** sur la plateforme (assistance en escale, entretien, production d'énergie...).

Les effets dépendent :

- De la **nature du polluant** et de la **taille des particules**.
- De nos **caractéristiques** (âge, sexe...), **mode de vie** (tabagisme...), état de santé.
- De la **durée d'exposition** et de la dose inhalée.

Dernières campagnes mobiles réalisées : Laversines et le Mont-Saint-Adrien. En cours à Rieux (Tillé).

QUALITÉ DE L'AIR : LES EFFETS DE LA POLLUTION CHIMIQUE DE L'AIR SUR LA SANTÉ

Les principaux effets sur la santé d'une exposition au-dessus des normes sont :

- Des **pathologies respiratoires** (asthme, cancers, maladies chroniques...)
- Des **pathologies cardiovasculaires** (infarctus du myocarde, hypertension...).
- D'**autres pathologies** (diabète, maladies neurogénératives, naissances prématurées...)

Les leviers d'actions dans les Hauts-de-France :

- Réduire le **trafic routier** (40 % des émissions de dioxyde d'azote en 2021).
- Améliorer les conditions de **chauffage** (46 % des émissions de PM 2,5 proviennent du secteur résidentiel, dont 78 % chauffage au bois).
- Poursuivre les efforts de réduction des **émissions industrielles** (37 % des émissions de GES en 2021).
- Développer les **bonnes pratiques agricoles** (40 % des émissions de PM10 en 2021 et 95,3 % des émissions d'ammoniac).

Sources :

Santé Publique France, Estimation des bénéfices potentiels pour la santé d'une amélioration de la qualité de l'air ambiant en Hauts-de-France, 2025

ATMO Hauts-de-France, Atlas des émissions de polluants atmosphériques, de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie des Hauts-de-France, 2023



QUALITÉ DE L'AIR : RAPPELS RÉGLEMENTAIRES

Type de polluant	Abréviation	Seuils	Valeurs Règlementaires UE actuelles	Valeurs réglementaires France (Code de l'environnement)
Dioxyde d'azote	NO2	Alerte		400 µg/m ³ (valeur moyenne horaire sur 3 heures consécutives)
		Information		200 µg/m ³ (valeur moyenne horaire)
		Limite	40 µg/m³ (valeur moyenne annuelle)	200 µg/m ³ (valeur moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 fois par an) et 40 µg/m³ (valeur moyenne annuelle)
Particules en suspension	PM 10	Alerte		80 µg/m ³ (valeur moyenne journalière)
		Information		50 µg/m ³ (valeur moyenne journalière)
		Cible		30 µg/m ³ (valeur moyenne annuelle)
		Limite	40 µg/m³ (valeur moyenne annuelle)	50 µg/m ³ (valeur moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an) et 40 µg/m³ (valeur moyenne annuelle)
Particules en suspension	PM 2,5	Cible		20 µg/m ³ (valeur moyenne annuelle)
		Limite	25 µg/m³ (valeur moyenne annuelle)	Pas de seuil réglementaire
Particules en suspension	PM 1	Limite	Non défini	Non défini
Composés organiques volatils (tout composé organique, à l'exclusion du méthane)	COV	Limite	Non défini (sauf benzène 5 µg/m ³)	Non défini (sauf benzène 5 µg/m ³)



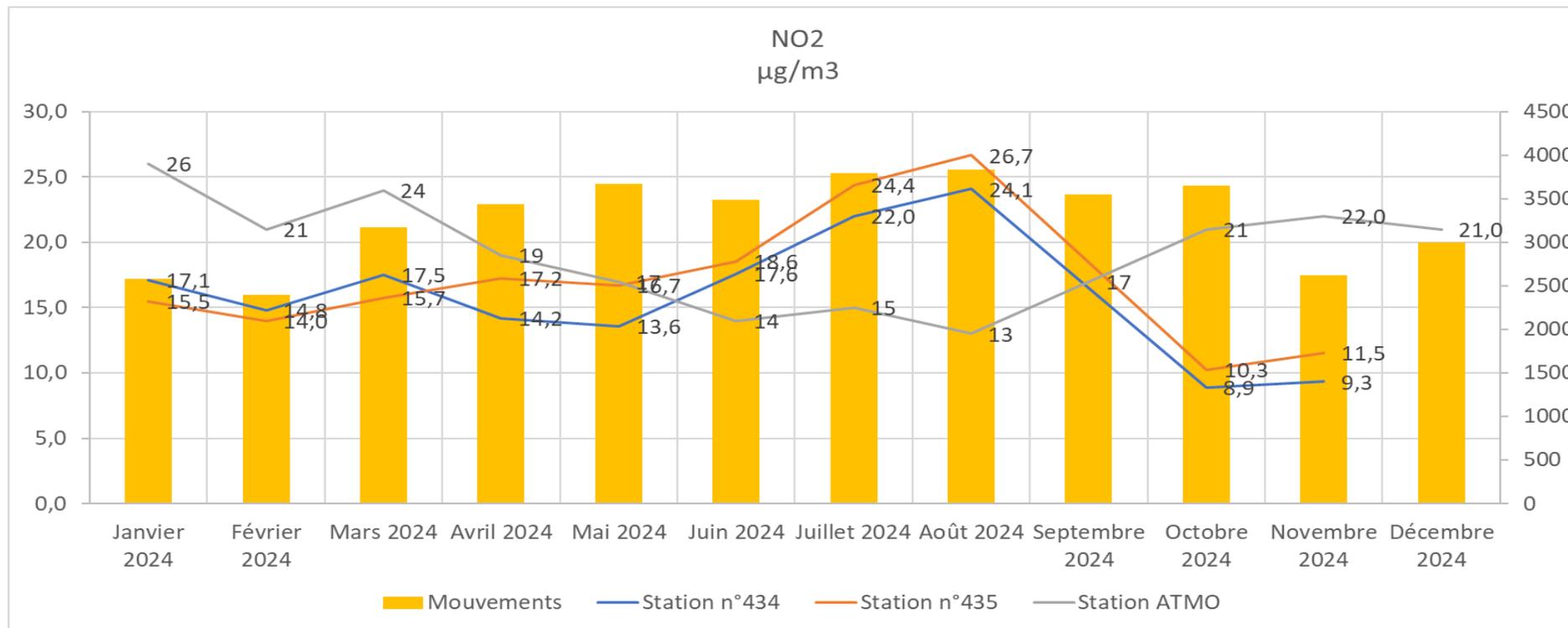
Unité : microgramme / mètre cube

Sources :

Code de l'Environnement, Section 1 : Surveillance de la qualité de l'air (Articles R221-1 à R221-3) ; Directive européenne qualité de l'air 2008 (directive 2024 en attente d'être transposée en droit français, horizon 2030) ; Directive européenne COV

OMS : valeurs plus exigeantes

QUALITÉ DE L'AIR : LES MESURES 2024 DU DIOXYDE D'AZOTE

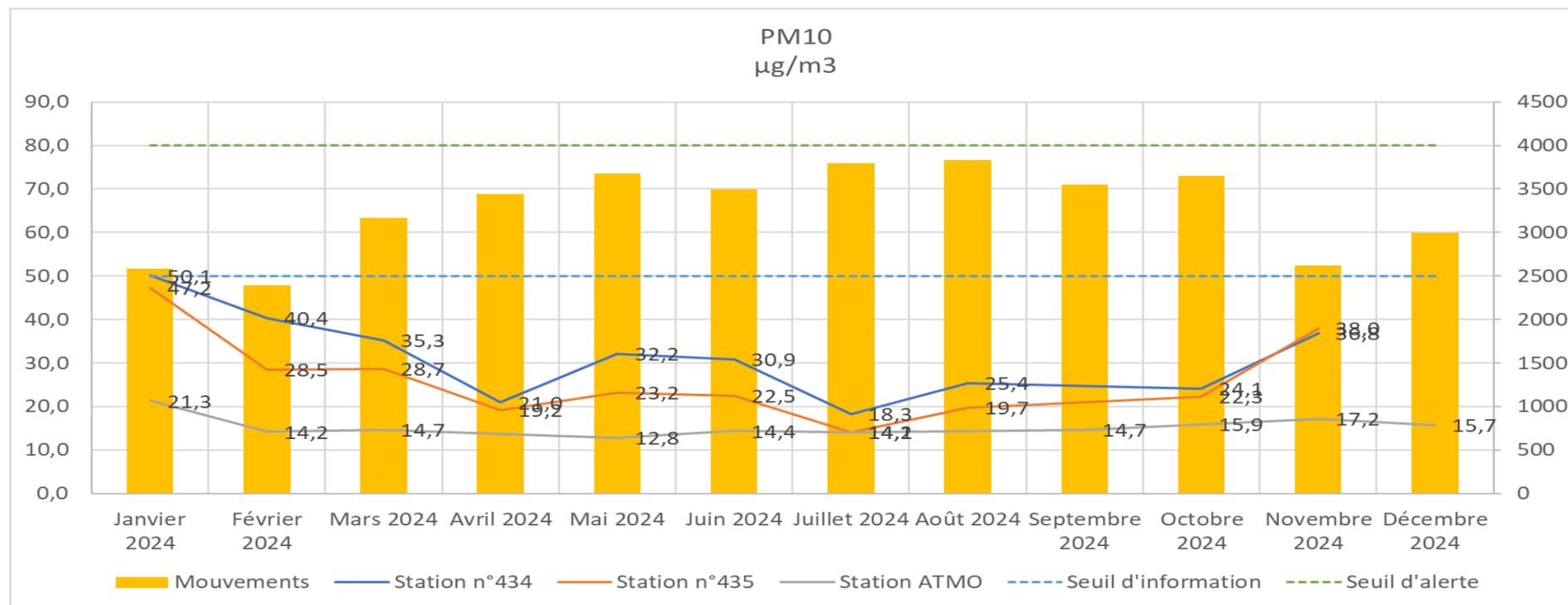


Valeur réglementaire annuelle :
40 µg/m³
Aucun dépassement de seuil

Absence de mesures en septembre (étalonnage des stations)

Source : Bellova

QUALITÉ DE L'AIR : LES MESURES 2024 DES PM10



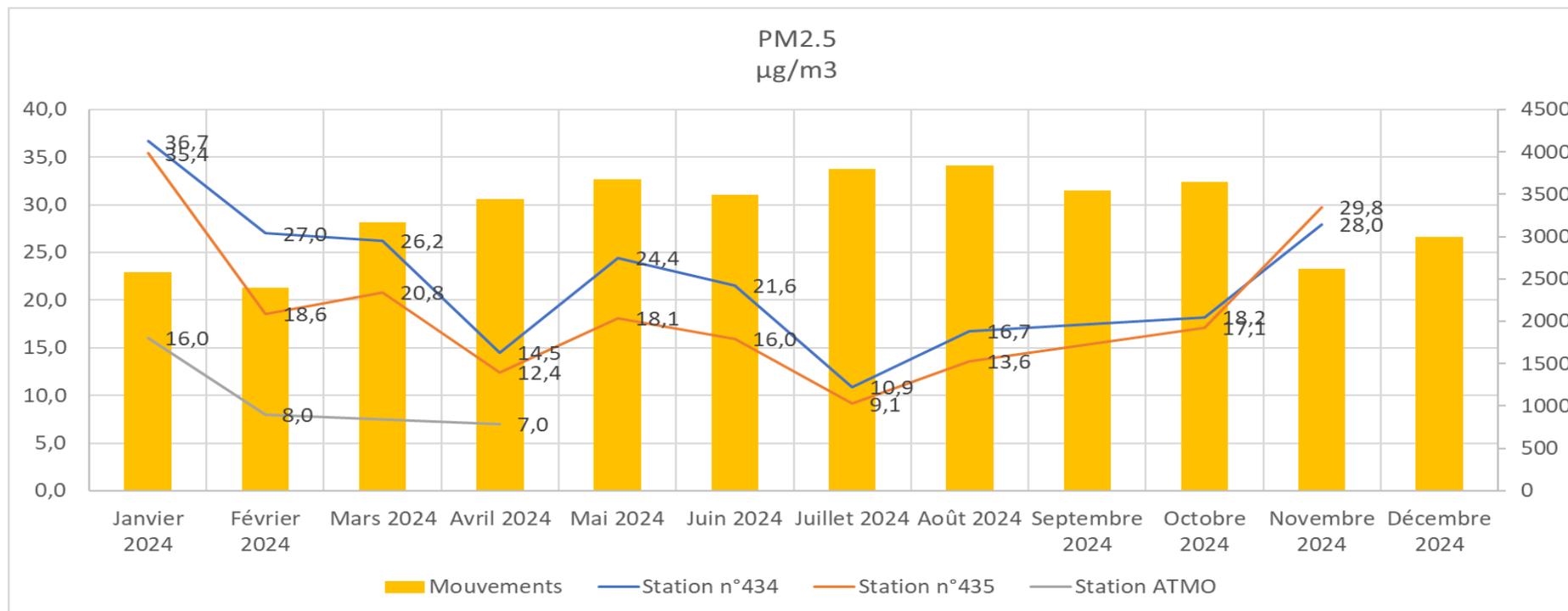
Valeurs réglementaires :

$50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an)
et **$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$** (valeur moyenne annuelle)

Aucun dépassement de seuil



QUALITÉ DE L'AIR : LES MESURES 2024 DES PM2,5



Pas de seuil réglementaire en France

Absence de mesures d'août à décembre pour la station ATMO. Données insuffisantes de mai à juillet.

Source : ATMO Hauts-de-France



Questions/Réponses 15mn



Temps 2

Nuisances sonores



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ÉTAT DES LIEUX CONCERNANT LE PEB ET LE PGS DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

1. Rappel

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan Local d'Urbanisme (PLU) des communes. Il vise à organiser l'urbanisation proche des aérodromes en préservant l'activité aéroportuaire.

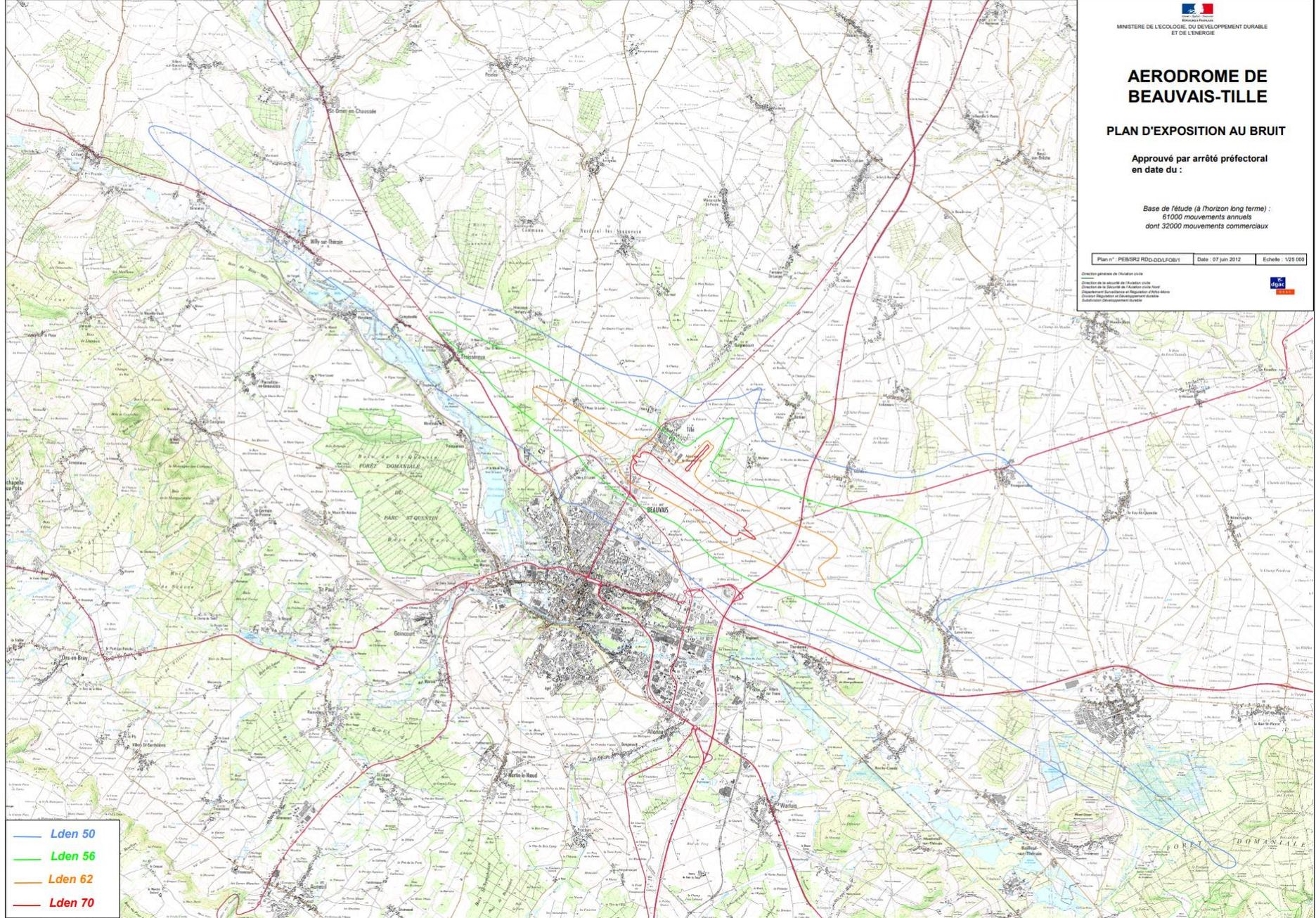
Le Plan de Gêne Sonore (PGS) permet de définir les zones dans lesquelles les riverains peuvent prétendre à l'aide à l'insonorisation, en fonction de la gêne subie autour de l'aéroport, via la CCAR.

Aucun de ces deux documents ne vise à plafonner ou limiter le trafic d'une plateforme aéroportuaire.

2. Contexte

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Beauvais, établi en 2012, pourrait faire l'objet d'une révision tenant compte de l'augmentation du trafic observé sur la plateforme (61 000 mouvements annuels dont 32 000 mouvements commerciaux prévus au plan).

Le Plan de Gêne Sonore (PGS) de Beauvais, établi en 2011 sur la base d'un trafic de 57 000 mouvements annuels dont 28 000 mouvements commerciaux, pourrait également être révisé.



AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Approuvé par arrêté préfectoral
en date du :

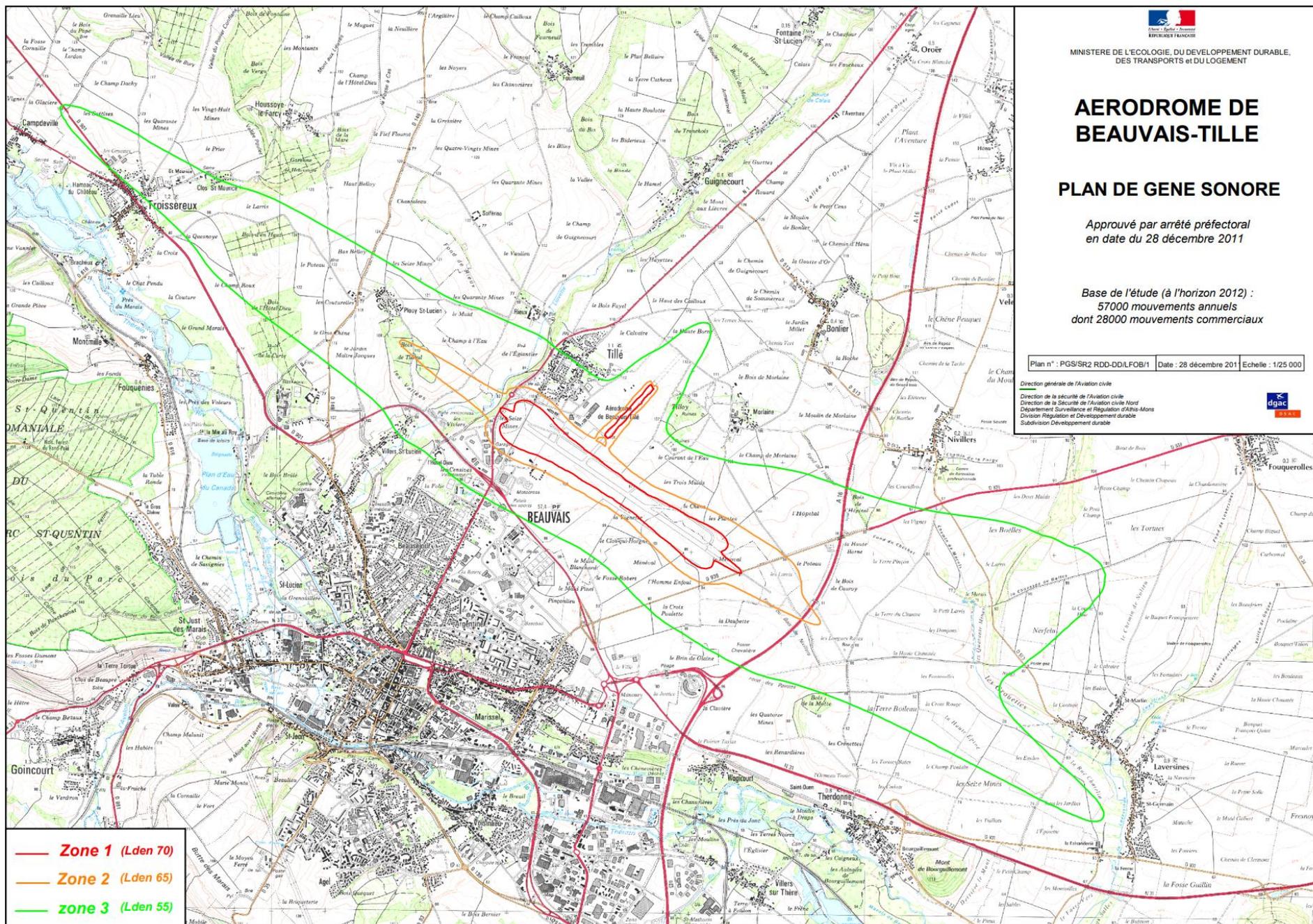
Base de l'étude (à l'horizon long terme) :
61000 mouvements annuels
dont 32000 mouvements commerciaux

Plan n° : PEB/SR2 RDD-DDI/LFOB/H | Date : 07 juin 2012 | Echelle : 1/25 000

Directeur général de l'aviation civile
 Directeur de la sécurité de l'aviation civile
 Directeur de la sécurité de l'aviation civile
 Directeur Régional et Développement durable
 Développement durable



- Lden 50
- Lden 56
- Lden 62
- Lden 70



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS et DU LOGEMENT

AERODROME DE BEAUVAIS-TILLE

PLAN DE GENE SONORE

Approuvé par arrêté préfectoral
en date du 28 décembre 2011

Base de l'étude (à l'horizon 2012) :
57000 mouvements annuels
dont 28000 mouvements commerciaux

Plan n° : PGS/SR2 RDD-DD/LFOB/1 | Date : 28 décembre 2011 | Echelle : 1/25 000

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord
Département Surveillance et Régulation d'Albi-Mans
Division Régulation et Développement durable
Subdivision Développement durable



Zone 1 (Lden 70)
Zone 2 (Lden 65)
Zone 3 (Lden 55)

26/06/2025

Direction de la sécurité de l'aviation civile

5. Procédure de révision

La révision des PEB et PGS peut être demandée à tout moment par la préfecture, lorsque les circonstances l'exigent.

Cependant, un arrêt du Conseil d'Etat de 2023 a imposé la nécessité de réaliser une évaluation environnementale au moment de la conception des PEB.

Afin d'intégrer cette étape au processus de révision ou d'élaboration des PEB, une expérimentation pilotée par la DGAC en lien avec l'IGEDD a été initiée au niveau national sur quelques plateformes aéroportuaires. Beauvais-Tillé n'entre pas dans le cadre de cette phase expérimentale. Le retour d'expérience sur ce nouveau processus est prévu au plus tôt d'ici la fin de l'année 2025.

La préfecture devrait saisir la DGAC en vue des révisions en fin d'année 2025.

BRUIT : LE DISPOSITIF EXISTANT À L'AÉROPORT PARIS-BEAUVAIS

5 capteurs installés :

Tillé, Plouy, Troissereux, Laversines et Beauvais (Cité des Fleurs).

2 stations mobiles disponibles pour des campagnes ponctuelles, sur demande.

Les relevés sont publiés dans le Bulletin environnement trimestriel (disponible sur le site internet) et un bilan annuel est présenté en CCE. Site [AEROVISION](#) à disposition des riverains pour des informations en temps réel (trajectoire, bruit).

Quelques indicateurs acoustiques exprimés en dB(A) :

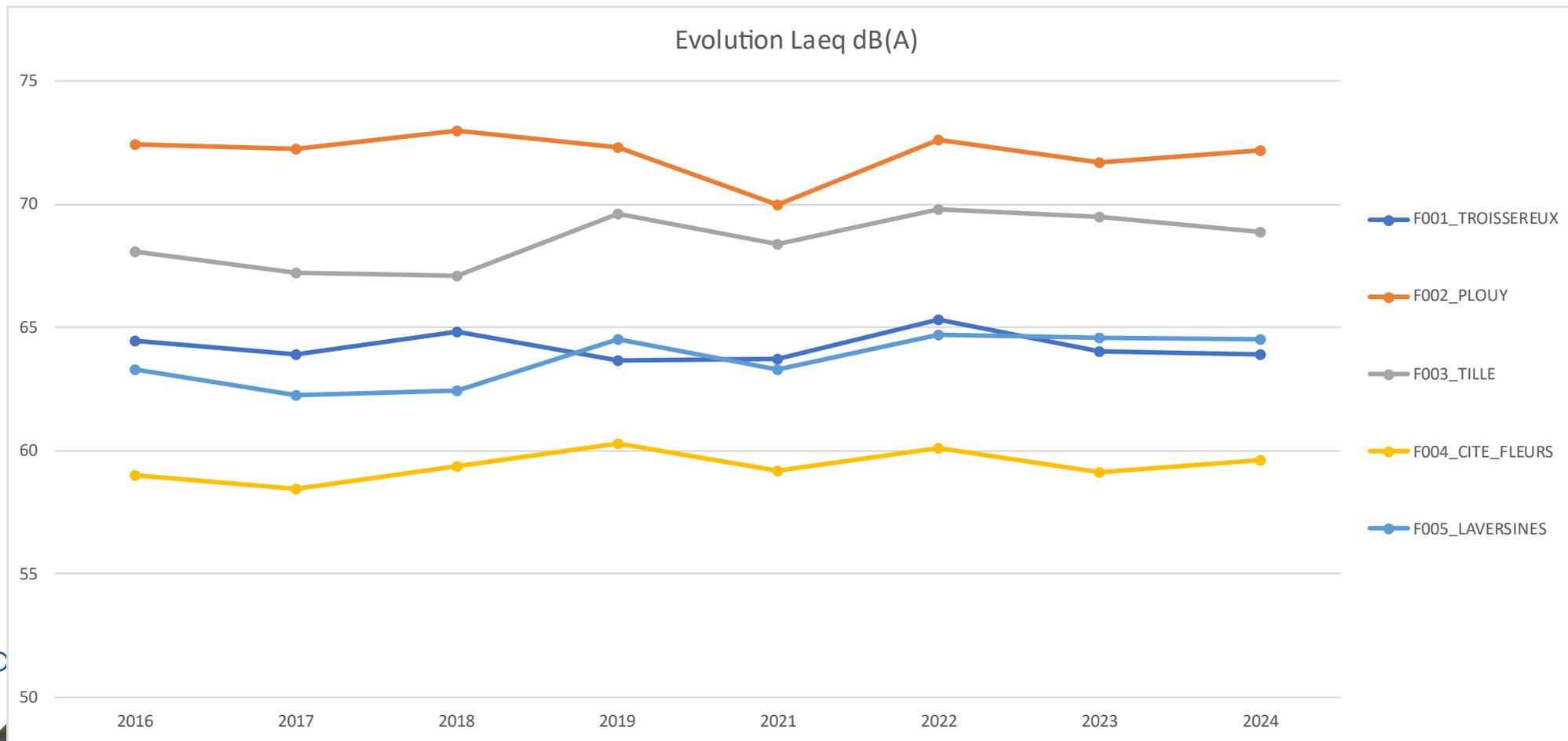
L_{Amax} Il correspond au niveau (indice L pour Level) le plus élevé mesuré par le sonomètre pendant la durée d'un évènement aéronautique et réglé (indice A).

L_{Aeq} C'est la moyenne bruit de l'évènement aéronautique. À BVA, cette moyenne est calculée sur toute la durée de l'évènement.

L_{den} (Level Day Evening Night) Il représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours d'une journée. Son calcul intègre des coefficients de majoration établis en fonction des périodes de la journée et de la gêne accrue en soirée (de 18h à 22h) et la nuit (de 22h à 6h).



BRUIT : L'ÉVOLUTION DU LAEQ - SURVOL SUR LA PÉRIODE 2016-2024



Troissereux : - 0,57 dB(A)
Plouy : - 0,21 dB(A)

Tillé : + 0,8 dB(A)
Cité des fleurs : + 0,62 dB(A)
Laversines : + 1,21 dB(A)

BRUIT : L'IMPACT DES AVIONS DE NOUVELLE GÉNÉRATION

Baisse du LAmax et du LAeq dans tous les cas (arrivées et départs) avec une influence plus forte au niveau des départs.

Source : rapport annuel Aerovision 2024.



F001 Troissereux							
Piste	Génération	Arrivées			Départs		
		LAmax1s	Laeq	Evènements	LAmax1s	Laeq	Evènements
12	old	76,6	66	3990			
	new	75,4	65,3	2249			
	difference	-1,2	-0,7				
30	old				67,6	60,1	3408
	new				61,9	55,8	1806
	difference				-5,6	-4,3	
F002 Plouy							
Piste	Génération	Arrivées			Départs		
		LAmax1s	Laeq	Evènements	LAmax1s	Laeq	Evènements
12	old	86,3	72,9	3858			
	new	84,4	71,3	2183			
	difference	-1,9	-1,6				
30	old				83,7	73,4	3469
	new				79,4	70	1852
	difference				-4,3	-3,4	
F005 Laversines							
Piste	Génération	Arrivées			Départs		
		LAmax1s	Laeq	Evènements	LAmax1s	Laeq	Evènements
12	old				64,1	57,3	5951
	new				58,8	53	2700
	difference				-5,3	-4,3	
30	old	75,1	66,3	6080			
	new	74,4	65,6	3135			
	difference	-0,8	-0,7				



Questions/Réponses 20mn



Temps 3

- ✓ Qualité de l'eau – PFAS
- ✓ Biodiversité

QUALITÉ DE L'EAU : LE CAS DES PFAS, UN SUJET GLOBAL

Une vaste famille de molécules (+ de 10.000) qui se caractérise par des chaînes d'atomes de carbone auxquelles sont liés des atomes de fluor.

Leurs **propriétés chimiques sont exceptionnelles** : stabilité sous de fortes chaleurs, imperméabilité, antitaches, antiadhésives.

Mais ils sont aussi **très toxiques** et dits **éternels** car ils persistent pendant des centaines d'années.

Les PFAS sont omniprésents dans notre quotidien :



QUALITÉ DE L'EAU : LE CAS DES PFAS, UN SUJET GLOBAL

Dans le milieu aéroportuaire, les PFAS se trouvent dans les **anciens émulseurs anti-incendie** utilisés par les pompiers. Aujourd'hui, à l'aéroport Paris-Beauvais, ils ont été totalement remplacés par des **émulseurs utilisant des tensioactifs hydrocarbonés**.

L'aéroport Paris-Beauvais ne fait pas partie des 17 aéroports désignés par l'Etat pour mener des études. Des **analyses volontaires** réalisées en avril 2024 (prélèvement du 5 mars 2024) ont révélé l'absence de PFAS dans les bassins d'orages. De nouvelles analyses seront réalisées dans le courant de l'été 2025 au niveau des capteurs des nappes phréatiques.

Source : rapport Dekra.

La nouvelle **loi du 27 février 2025** inclut, entre autres, des mesures de contrôle de l'eau potable par les ARS ainsi qu'une carte des sites émetteurs.

La nappe phréatique de l'aéroport ne constitue pas un captage d'eau potable pour le réseau des environs.



BIODIVERSITÉ

Les espaces de nature, principalement constitués de prairies, représentent **71,3 %** des surfaces aéroportuaires, soit aujourd'hui **165 ha** sur les 230 ha de l'emprise aéroportuaire.

Par leur taille et leur richesse biologique, ces espaces constituent des zones réservoirs aux intérêts multiples.

Source : rapport annuel Aéro Biodiversité 2024.

Les actions engagées pour la préserver sont les suivantes :

- Généralisation du **fauchage tardif** côté piste.
- Création de **zones refuge** pour la petite faune.
- Pérennisation d'une dizaine de **ruches** sur la rampe d'approche du seuil 12.
- Effarouchement avec des rapaces.
- Mobilisation des personnels en faveur d'**éco-événements** (ex. Aéro'Clean).
- Mise en œuvre d'un **plan de protection des moineaux** avec la DDT/OFB.



Dans le cadre du projet de modernisation, des inventaires naturalistes ont été réalisés sur 4 saisons pour caractériser la présence d'habitats et d'espèces animales et végétales et mettre en place des mesures d'évitement et de réduction et, si nécessaire, de compensation.



Questions/Réponses 10 mn



**Merci de
votre attention**