



L'AEROPORT PARIS-BEAUVAIS, HORIZON 2030

COMPTE-RENDU : ATELIER 3 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET IMPACTS LOCAUX 26 JUIN

Concertation préalable du 12 mai au 13 juillet 2025

BELLOVA

Thomas DUBUS – Bellova

Nathalie PONCIN – Bellova

Intervenants

- Rafael DA SILVA – Egis Environnement
- Florian LINKE, Direction Générale de l'Aviation Civile
- Jeanne MASSEAU – I Care
- Lucie MOUTHUY – I Care
- Anne-Sophie SAFFRE – Egis Environnement
- Florian SIMATOS – ISAE-SUPAERO

Garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) :

Claude BRÉVAN

Roland PEYLET

Animation :

Jean-François HENRIC, Egis Conseil

Grégoire MAGES, Egis Conseil

Durée de la réunion : 2 heures et 15 minutes, de 18h15 à 20h30

Nombre de participants : 25 (hors intervenants, garants et équipes BELLOVA)

1. PROPOS INTRODUCTIFS

L'atelier 3 s'est ouvert par une présentation par **Grégoire MAGES (Egis Conseil)** du programme de la soirée, structuré en trois temps : émissions de GES et qualité de l'air, nuisances sonores, puis qualité de l'eau et biodiversité, chacun suivi d'une session de questions-réponses.

Il a présenté la chronologie des temps forts de la concertation, du 12 mai à l'ouverture jusqu'au 13 juillet pour la clôture, en précisant la disponibilité des dossiers et registres de concertation en mairie et le site dédié en ligne.

Nota : Faute de temps en atelier, la partie traitant de la qualité de l'eau et de la biodiversité n'a pas pu être traitée en séance. Les données qui devaient être présentées sont bien présentes sur le diaporama mis en ligne sur le site de la concertation.

2. INTERVENTIONS

2.1 CADRAGES

2.1.1 Présentation de la commission consultative de l'environnement de Beauvais-Tillé et GT Trajectoires

Florian LINKE (DGAC) a expliqué que la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) constitue l'instance principale de concertation sur les questions environnementales liées au fonctionnement d'un aéroport. Instituée de plein droit pour les plateformes relevant de l'article L. 6360-1 du code des transports et à la demande de toute commune couverte par un Plan d'Exposition au Bruit, la CCE réunit :

- les représentants de l'exploitant et de la DSAC ;
- des élus locaux : collectivités territoriales et EPCI concernées par le bruit ;
- des associations de riverains et de protection de l'environnement mandatées par les mairies.

Elle se réunit au moins une fois par an en séance plénière, à l'initiative de son président (le préfet ou son représentant) ou à la demande d'un tiers de ses membres. Le secrétariat est assuré par l'exploitant, et les délibérations se font à la majorité relative. Un comité permanent issu de la CCE peut piloter des Groupes de Travail thématiques, notamment à Beauvais-Tillé le GT Trajectoires. Depuis 2015, le GT Trajectoires se réunit régulièrement dès que le trafic d'une trajectoire publiée semble susciter des nuisances, afin de vérifier s'il est possible d'élaborer des ajustements techniques (par exemple modification du tracé de la trajectoire, montée initiale adoucie) compatibles avec les contraintes de sécurité. Plusieurs de ces propositions ont déjà été validées par la CCE et déployées ou sont en cours de déploiement..

2.1.2 Présentation de la méthodologie des études environnementales – Egis Environnement

Rafael DA SILVA et Anne-Sophie SAFFRE (Egis Environnement) ont présenté la méthode retenue pour l'évaluation des émissions et des nuisances liées à l'activité aéroportuaire. Ils ont d'abord précisé que l'inventaire couvre l'ensemble des sources : mouvements d'aéronefs (décollages, atterrissages, roulage), opérations au sol (garage, moteurs au ralenti, équipements de passerelle), approvisionnement en carburant, parkings, et circulation routière sur les axes principaux desservant l'aéroport. À partir de ces données, ils appliquent un modèle de dispersion pour estimer les concentrations de chaque polluant dans les différents scénarios envisagés.

Ils ont indiqué que l'analyse porte sur les substances spécifiques à l'activité aéroportuaire (oxydes d'azote, particules fines et ultrafines, composés organiques volatils...) et sur les émissions routières. Les résultats de dispersion serviront ensuite à calculer des indices de risque sanitaire pour les populations exposées, en se fondant sur les seuils légaux.

Sur le plan thématique, ils ont découpé l'étude en plusieurs volets : création de nouveaux parkings, construction du bâtiment de jonction et d'embarquement, création de taxiways et évolution du trafic aérien jusqu'en 2030. Pour chacune de ces phases, ils évalueront les impacts économiques, urbanistiques et environnementaux.

Enfin, ils ont détaillé les approches réglementaires et/ou qualitatives utilisées pour chaque nuisance :

- **Bruit de voisinage** : comparaison des niveaux projetés avec la bande résiduelle mesurée, en vérifiant que l'augmentation n'excède pas +5 dB le jour et +3 dB la nuit, et proposition de mesures correctives si nécessaire.
- **Trafic routier** : application de la réglementation la plus stricte, avec obligation de ne pas dépasser +2 dB par rapport à l'absence de projet, et scénarios alternatifs pour respecter ce seuil.
- **Taxiways et trafic aérien** : en l'absence de cadre réglementaire contraignant, approche qualitative fondée sur le nombre de mouvements par type d'appareil et cartographie du bruit au sol, afin de comparer exposition et évolutions avec et sans projet.

Leur approche garantit ainsi une évaluation complète et conforme aux exigences légales tout en fournissant des indicateurs clairs pour orienter les mesures de maîtrise des nuisances.

TEMPS D'ECHANGES :

***Un riverain** a fait remarquer la présence à proximité du directeur de Santé publique France, spécialiste du lien entre climat et santé, et s'est étonné de ne pas voir ce volet abordé dans l'étude d'impact. Il a suggéré qu'il aurait été pertinent d'explorer ces interactions pour enrichir l'analyse.*

Anne-Sophie SAFFRE, Egis Environnement, a répondu que l'étude se concentre spécifiquement sur les polluants pour lesquels des seuils réglementaires existent (oxydes d'azote, particules fines, composés organiques volatils, etc.), afin d'assurer une conformité stricte. Il a toutefois rappelé que la dimension gaz à effet de serre est traitée dans le cadre plus large de la stratégie carbone du projet. L'équipe a précisé que l'exploration du lien climat-santé pourrait faire l'objet d'une étude complémentaire.

***Une habitante de Laversines** a demandé si la réglementation de +5 dB ne concerne que les nuisances au sol et si ce seuil s'appliquait également aux avions en vol.*

Rafael DA SILVA d'Egis Environnement a expliqué que l'étude intègre bien le bruit des avions même si la loi ne fixe pas de plafond légal pour ces phases aériennes. Tous les écarts de niveau sonore, qu'ils traduisent une hausse ou une baisse, sont néanmoins quantifiés pour fournir une vision complète des impacts. Nathalie PONCIN (Bellova) a précisé que la méthodologie détaillée avait été présentée pour garantir la transparence : les résultats chiffrés, basés sur des mesures prolongées et des projections de trafic, ne sont pas encore finalisés. Elle a ajouté que, malgré l'absence de cadre réglementaire strict pour le bruit aérien, Bellova s'engageait volontairement à mener cette évaluation qualitative afin d'anticiper et de proposer des mesures correctives en cas de dépassements de seuils jugés préoccupants.

Dominique LAZARSKI (ADERA) a souhaité savoir si la seconde phase de travaux serait intégrée aux scénarios de trafic à l'horizon 2050, notamment dans l'hypothèse d'une croissance de 2 % par an évoquée dans l'appel d'offres. Elle a également interrogé la validité d'un plafonnement immuable à 45 000 mouvements par an sur plusieurs décennies et craint une nouvelle hausse de +5 dB liée à l'extension des parkings.

Nathalie PONCIN a indiqué que, pour 2050, le scénario retenu prévoit une stabilisation du trafic vers 45 000 mouvements ; toute augmentation ultérieure nécessiterait une nouvelle phase de concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

Madame Brévan, garante de la CNDP a souligné que, même si chaque source sonore reste individuellement en dessous des seuils réglementaires, leur cumul peut générer une gêne significative pour les riverains. Elle a demandé comment l'étude abordait cette question.

Rafael DA SILVA, a répondu que l'évaluation privilégie l'examen de l'exposition globale au bruit, en adoptant une approche qualitative plutôt que l'addition stricte des décibels. Cette méthode permet de refléter au plus près la perception réelle des nuisances par les populations concernées.

Une représentante de l'association Notre Affaire à Tous a interrogé les maîtres d'ouvrage sur le choix de scinder le projet en deux plutôt que de l'évaluer dans sa globalité.

Thomas DUBUS et Nathalie PONCIN (Bellova) ont expliqué qu'il ne s'agit pas d'un « saucissonnage », mais du seul projet juridiquement et politiquement validé par les élus. Ils ont rappelé que l'appel à concession avait initialement envisagé deux scénarios, mais qu'aujourd'hui, seul celui-ci correspond au modèle économique retenu et présenté par Bellova.

Une représentante de SOLIDARITERRE a cité un article de Mediapart indiquant que les seuils de pollution aux particules fines recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont régulièrement dépassés. Elle a souhaité savoir comment ces recommandations se situaient par rapport aux normes appliquées à l'aéroport de Beauvais.

Egis Environnement a précisé que l'aéroport de Beauvais respecte l'ensemble des normes françaises et européennes en vigueur pour les particules fines. Toutefois, ces normes sont distinctes des recommandations de l'OMS, qui portent sur la qualité de l'air à l'échelle nationale et ne sont pas contraignantes juridiquement. L'équipe a rappelé que les directives européennes sont en cours de révision, avec notamment une proposition de division par deux des seuils de référence pour le dioxyde d'azote. Elle a souligné que ces valeurs sont aujourd'hui dépassées sur la majeure partie du territoire français, y compris en dehors des zones aéroportuaires, et qu'il est essentiel de les prendre en compte dans l'évaluation des risques sanitaires.

Un riverain a demandé quelle était la valeur de la période de référence, autrement dit le nombre annuel de mouvements « sans projet » à horizon 2030.

Nathalie PONCIN (Bellova) a précisé ne pas disposer en séance d'un chiffre exact pour cette année de référence. Elle a toutefois indiqué que, en l'absence de nouvelles infrastructures, le trafic aurait d'abord stagné puis légèrement reculé avant de se stabiliser à environ des 39 000 mouvements annuels. Cette estimation reflète la tendance actuelle, mais fait l'objet de projections à affiner une fois les données définitives disponibles.

Un autre participant a souligné que, parmi les cinq scénarios présentés, le scénario « actuel » fait apparaître une trajectoire descendante puis ascendante marquée. Il a insisté sur la nécessité de bien définir le point de départ — notamment en référence au PEB calé à 32 000 mouvements — pour garantir la comparabilité méthodologique entre les années et les scénarios.

Egis Environnement a reconnu que le choix du point zéro est déterminant pour l'interprétation des écarts entre scénarios. Il a expliqué que la méthodologie retenue fixe le point de départ sur l'année 2024, situation d'origine au démarrage des études. Cette option permet de mieux refléter l'impact des évolutions réelles de la flotte et de l'exploitation aéroportuaire. L'équipe s'est engagée à détailler ce choix dans la version finale de l'étude d'impact afin d'assurer la transparence et la rigueur de la comparaison entre les différents scénarios.

La DGAC a rappelé que le Plan d'Exposition au Bruit n'a pas vocation à limiter ou plafonner le nombre de mouvements aéroportuaires. Le PEB sert exclusivement à contraindre l'utilisation du foncier en fonction des zones d'exposition au bruit. Le PGS sert pour sa part à définir les zones dans lesquelles des indemnisations des riverains en vue de l'isolation de leur logement peuvent être accordées.

Une riveraine a souligné que, selon le contrat, le niveau de service ne pourrait pas être maintenu « au fil de l'eau » en cas de forte fréquentation de l'aéroport, ce qui obligerait, en l'absence de nouvelles infrastructures, à réduire le nombre de vols pour préserver la qualité de service.

Thomas DUBUS (Bellova) a rappelé que les différentes dimensions du contrat : capacité, qualité de service et développement ne sont pas dissociables. Le projet a été conçu pour concilier ces objectifs, de sorte qu'il n'est pas possible d'appliquer l'un sans l'autre : toute évolution de l'une des composantes (trafic, équipements, service) engage nécessairement les autres. Il rappelle que si le trafic diminue et tend vers les 29 000, cela ne veut pas dire que les standards de confort seront atteints.

2.2 TEMPS 1 : GAZ A EFFET DE SERRE

Thomas DUBUS a présenté un cadre réglementaire et stratégique global pour le projet, en rappelant que toutes les composantes – réglementation applicable, objectifs de transparence et engagements climatiques – sont indissociables. Il a d'abord référencé les accords internationaux (Accord de Paris de 2015) et les initiatives européennes : le Pacte vert (Green Deal) visant à réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, avec notamment l'introduction progressive de carburants alternatifs durables (SAF) issus de la biomasse ou de procédés de synthèse, ainsi que la promotion des énergies renouvelables pour les opérations au sol.

Au niveau national, il a présenté la Stratégie Nationale Bas Carbone, laquelle décline ces objectifs en actions sectorielles et budgétés, et, au plan local, le Plan Climat Air Énergie Territorial de l'agglomération de Beauvais, définissant les ambitions de réduction des émissions et les mesures d'adaptation. Il a insisté sur le fait que ce rappel n'a pas vocation à être exhaustif, mais à situer le projet dans un contexte réglementaire et politique cohérent.

M. DUBUS a ensuite expliqué que, pour l'étude de l'impact, le choix des références temporelles (1980 pour le calcul du Green Deal, 2025 comme année de base pour la modélisation) permet de mesurer l'évolution des émissions de CO₂ et de bruit de manière robuste, sans se focaliser sur des écarts marginaux de pourcentage (4 % à 9 % de la part du transport aérien selon les périmètres). Il a souligné que la présentation d'un graphique issu du Centre interprofessionnel de la Pollution atmosphérique visait à replacer le transport aérien parmi les autres secteurs (routier, maritime, ferroviaire), en termes de tonnes équivalent CO₂, sans entrer dans un débat numéraire sur la part exacte du secteur.

Enfin, il a rappelé que le projet s'insère dans ce cadre réglementaire et politique, et que la démarche de Bellova est de conjuguer transparence, rigueur méthodologique et ambition de décarbonation, tout en maintenant la qualité de service et la sécurité des opérations.

Lucie MOUTHUY et Jeanne MASSEAU, I Care, ont d'abord rappelé que, depuis 2017 pour les scopes 1 & 2 et depuis 2022 pour le scope 3, l'aéroport calcule annuellement ses émissions de gaz à effet de serre selon la méthodologie Airport Carbon Accreditation (ACA). Elles ont expliqué que chaque poste d'activité (tonnes de matériaux, m², km parcourus, kWh, etc.) est multiplié par un facteur d'émission reconnu (kg CO₂ eq/quantité) pour obtenir le bilan en tCO₂ eq.

Le périmètre couvre :

- Scopes 1 & 2 (émissions directes) : consommation d'énergie (électricité, fioul, gaz naturel), fuites de gaz réfrigérant, flotte de véhicules et activités au sol (GSE, antigivrage, engins de chantier).
- Scope 3 (chaîne de valeur) : déplacements professionnels, accès des passagers et du personnel, cycles LTO (décollage / atterrissage et demi-croisières), traitement des déchets et eaux usées, consommation d'énergie par les tiers présents sur la plateforme.

Elles ont indiqué qu'en 2024, l'aéroport émet environ 430 000 t CO₂ eq, soit l'empreinte de 48 000 Français (9 t CO₂ eq/an). Sans la prise en compte des « demi-croisières » (avions en vol), le bilan descend à 91 000 t CO₂ eq.

La répartition des émissions par poste (2024) se décompose ainsi :

- Demi-croisières : 78,9 %
- LTO & APU (avion en décollage/atterrissage et au sol): 8,3 %
- Accessibilité plateforme (voitures, navettes) : 12,4 %
- Autres postes directs (scopes 1 & 2) : 0,4 %

Pour les seuls scopes 1 & 2, le total de 678 t CO₂ eq représente une baisse de 20 % depuis 2017 et se ventile en :

- Gaz naturel (chaudières, etc.) : 69 %
- Carburant GSE : 24 %
- Groupe électrogène (gasoil non routier) : 7 %

Cette synthèse, bien qu'« indicative et non exhaustive », souligne la maîtrise méthodologique dont dispose l'aéroport pour piloter sa trajectoire bas carbone et identifier les leviers d'action prioritaires.

M. SIMATOS, enseignant à l'ISAE SUPAERO de Toulouse a d'abord souligné que le véritable défi n'était pas de disposer d'un « avion vert » mais de construire une aviation bas-carbone à l'échelle mondiale :

- Échelle du secteur : en 2019, la flotte mondiale comprenait près de 30 000 avions effectuant 40 millions de vols pour un total de 56 milliards d'avion-km, rendant l'enjeu climatique planétaire.
- Évolution historique : entre 1973 et 2019, le trafic (passagers-km) a été multiplié par 13 tandis que l'intensité énergétique (MJ/pass-km) a été divisée par 5 ; le résultat est un triplement des émissions de CO₂.

Il a rappelé que l'Accord de Paris (2015) fixe une trajectoire de réduction annuelle de 5–8 % des émissions pour tenir l'objectif de + 1,5 °C, et a présenté les trois grands leviers :

- Efficacité et opérations : optimisation des moteurs, descentes continues, procédures de vol ; potentiel maximal d'amélioration : – 2 % par an.
- Carburants alternatifs (levier principal) :
 - Biocarburants HEFA : filière mature mais ressources limitées.
 - Électrocarburants : technologie en développement, coûteuse, forte demande en électricité bas-carbone.
 - Hydrogène et batteries : verrous technologiques, impact marginal à l'horizon 2050.
- Compensation carbone et régulation nécessaires pour accompagner la transition.

Sur l'avenir des SAF (Sustainable Aviation Fuels), il a cité un scénario médian projetant une montée en charge de 1–2 % par an jusqu'en 2050. Face aux limites de la biomasse, les industriels envisagent de recourir massivement aux électrocarburants, en misant sur un fort développement de l'électricité renouvelable, et plaident pour une priorité d'accès de l'aviation à ces ressources « hard-to-abate ».

En conclusion, M. Simatos a insisté sur trois messages clés :

- Crise climatique : les émissions doivent décroître rapidement et durablement.
- Des solutions existent mais sont freinées par des obstacles technologiques, économiques et environnementaux (usage des sols, eau).
- Toute croissance du nombre de vols compromet les objectifs climatiques, car l'aviation « n'a pas de plan B ».

Nathalie PONCIN a présenté les résultats de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2033, en comparant le scénario « projet » (45 000 mouvements) au référentiel 2024 (39 513 mouvements). Elle a rappelé que le bilan 2024 s'élevait à 431 360 tCO₂ eq (99 700 tCO₂ eq hors demi-croisières), dont 88 % imputables aux phases aériennes.

Pour 2033, l'augmentation du trafic de + 12 % entraîne une hausse globale des émissions à 486 562 tCO₂ eq, soit + 10,75 %. Cette progression masque toutefois de fortes disparités selon les postes :

- Émissions directes (scopes 1 & 2) : grâce au raccordement au réseau de chauffage urbain et au renouvellement de la flotte de services aéroportuaires, elles sont réduites de – 96 %.
- Phases aériennes (LTO & demi-croisières) : + 11 %, en lien avec le surcroît de mouvements.
- Accès à la plateforme : + 17 % du fait de l'usage privilégié par les passagers des véhicules personnels et taxis au détriment des navettes.
- Acteurs tiers, déplacements professionnels : – 16 %, reflétant l'engagement à poursuivre des prestataires à améliorer leur efficacité avec l'électrification des flottes.
- Autres (énergie amont, fournitures, etc.): + 129 %, surtout liées aux énergies amont (tout ce qui est nécessaire à la fabrication des centrales électriques, transformateurs, acheminements etc). Bellova n'a que peu de leviers possibles sur cette forte évolution mais l'intègre dans son bilan.

Mme PONCIN a insisté sur le double dynamique : une maîtrise très nette des émissions sur site et au sol, contrastant avec l'augmentation des impacts liés au trafic et aux usages des usagers, ce qui renforce la priorité accordée au développement des alternatives de transport collectif et les progrès des aéronefs pour limiter l'empreinte carbone globale du projet.

TEMPS D'ÉCHANGES :

Un riverain, qui a retracé la trajectoire carbone de l'aéroport depuis 2015 jusqu'en 2050, a souligné que, malgré les efforts d'optimisation de l'« intensité carbone » (réduction de l'ordre de 27 % du gramme de CO₂ par passager / km), l'accroissement prévu du trafic (de 200 M à 300 M de passagers / km d'ici 2032) conduirait en fait à une hausse globale des émissions. À ce rythme, même en mobilisant à fond les progrès technologiques, opérationnels et l'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF), le budget carbone national (estimé à environ 16 MtCO₂) serait dépassé, atteignant jusqu'à 21 MtCO₂ vers 2038.

Il a également pointé les limites structurelles des SAF : leur quota obligatoire (2 % en 2025, 6 % en 2030) ne pourra être atteint, en raison de la rareté des ressources biomasse, de la maturité encore précaire des voies alternatives (électro carburants, hydrogène) et de leur surcoût économique. Ces filières imposeraient en outre une demande électrique bas-carbone et en eau si élevée (jusqu'à 20 % de la consommation nationale prévue en 2050) qu'elles entreraient en concurrence directe avec d'autres secteurs prioritaires.

Enfin, le riverain a rappelé que le modèle low-cost car Ryanair représentant 85 % du trafic, serait mis en difficulté par un prix du carburant multiplié par deux à quatre, et s'est interrogé sur les conséquences en termes de financements publics nécessaires pour soutenir ces transitions.

Nathalie PONCIN répond que le financement du projet par Bellova est exclusivement privé.

Un autre participant a relevé que l'Accord de Paris ne se décline pas de la même façon selon les secteurs : chaque filière reçoit une « part » du budget carbone national, et l'aviation y est sans doute sur-dotée par rapport à d'autres activités. Il a estimé que ce partage sectoriel n'est jamais vraiment débattu publiquement, alors même que des choix de priorisation sont inévitables. Selon lui, il s'agit moins de contester les usages légitimes de l'avion que de s'interroger sur ceux que l'on souhaite soutenir : tourisme d'agrément, continuité territoriale ou déplacements professionnels et sur la manière dont ces usages participent (ou non) à réduire les inégalités sociales. Il a suggéré que le projet d'extension pourrait intégrer cette dimension d'équité carbone et sociale en précisant clairement qui en bénéficierait.

Un riverain a aussi fait part de ses propres calculs, en partant des hypothèses du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) de l'agglomération de Beauvais, dont la dernière révision date de 2020 (et non de 2017, comme évoqué précédemment). Il a rappelé que le PCAET reposait sur l'hypothèse d'un trafic stable, assorti d'une réduction de 50 % des émissions de CO₂ par passager entre 2016 et 2050. En réappliquant ces chiffres, il obtient un bilan carbone en 2050 de l'ordre de 162 000 tCO₂, un objectif qu'il juge « complètement inatteignable » dans le cadre du projet actuel.

Un participant a souhaité établir le lien entre les objectifs de réduction climatique nationaux et les résultats du projet. Il a rappelé qu'en France, les entreprises sont tenues de réduire de 80 % leurs émissions d'ici 2050 (soit une division par deux dès 2030), conformément à la Stratégie Nationale Bas Carbone. À ce titre, il a souligné que l'étude présentait une hausse de + 11 % des émissions à l'horizon 2033, alors même que la trajectoire « standard » impliquerait une baisse d'environ – 4 % par an, soit – 33 % en dix ans.

Le riverain a également mis en évidence que les seules émissions de scopes 1 et 2 (moins de 0,5 % du bilan global) ne suffisent pas à évaluer la performance environnementale du projet : c'est l'ensemble des scopes, en particulier les phases aériennes, qui doit être pris en compte pour juger de la faisabilité de l'extension. Il s'est interrogé sur l'origine des 8,5 millions de passagers supplémentaires (demande spontanée ou contrainte du concessionnaire) et sur la responsabilité juridique qui en découlerait, évoquant les risques de « greenwashing » passibles de sanctions pénales (si les engagements de décarbonation n'étaient pas respectés).

Un participant a souhaité savoir si l'étude allait estimer, dans un monde idéal où toute l'aviation de Beauvais serait alimentée par des SAF, les besoins en électricité (en nombre de réacteurs nucléaires ou en surface photovoltaïque) et les surfaces agricoles requises pour la production de ces carburants.

M. Simatos a répondu que pour atteindre ces ambitions, les besoins fonciers sont colossaux : certaines études (notamment celles du Centre interprofessionnel de la pollution atmosphérique) estiment qu'il faudrait mobiliser l'équivalent de la moitié de la surface terrestre de l'Europe pour produire suffisamment de biocarburants avancés.

Concernant l'eau, il a précisé que les volumes nécessaires, bien que moins dramatiques que pour les terres, restent significatifs : plusieurs millions de m³ par an, principalement pour la culture énergétique et les procédés de capture du CO₂.

Enfin, s'agissant de l'électricité destinée aux électro-carburants et à l'hydrogène-SAF, il a rappelé que les scénarios à plus forte pénétration de ces filières nécessitent entre 10 et 20 % de la production électrique mondiale, ce qui crée une compétition directe avec d'autres usages industriels et domestiques.

M. Simatos a conclu que ces chiffres montrent l'ampleur du défi : sans arbitrages politiques et sans priorisation claire des usages énergétiques et fonciers, la thèse d'une aviation bas-carbone de grande ampleur risque de rester un concept irréaliste.

2.3 TEMPS 2 (SUITE) : QUALITE DE L'AIR

M. DUBUS a introduit la séquence en rappelant que, jusqu'alors, la discussion avait porté sur des scénarios moyens et long terme à l'échelle mondiale ; il proposait désormais de se recentrer sur la réalité locale, en présentant le dispositif concret de surveillance de la qualité de l'air à ce jour autour de la plateforme.

Il a expliqué que deux stations fixes mesurent en continu six polluants : particules en suspension (PM10, PM2,5 et PM1), monoxyde et dioxyde d'azote (NO, NO₂) et composés organiques volatils (COV). Ces capteurs renvoient leurs données en temps réel à un serveur sécurisé, les relevés trimestriels étant publiés dans le Bulletin Environnement et présentés annuellement en Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Depuis mi-2024, une station mobile complète ce dispositif, déployée à la demande sur plusieurs communes riveraines.

En matière de réglementation, M. DUBUS a rappelé les seuils européens et français applicables : 40 µg/m³ en moyenne annuelle pour le NO₂, 50 µg/m³ en moyenne quotidienne pour les PM10 (avec un maximum de 35 jours de dépassement) et 25 µg/m³ en moyenne annuelle pour les PM2,5.

Il a précisé que la France transpose actuellement une nouvelle directive européenne, et que l'OMS propose des valeurs encore plus exigeantes.

Sur les mesures 2024, il a montré les graphiques mensuels comparant le nombre de mouvements d'aéronefs et les concentrations relevées : aucun dépassement des limites réglementaires n'a été enregistré. En revanche, il n'est pas possible d'établir une corrélation statistique directe entre l'activité de l'aéroport et les variations de concentration mesurées ; la pollution locale résulte d'un mélange d'émissions aériennes (combustion, abrasions de freins et pneus), routières et industrielles, ainsi que des conditions météorologiques.

M. DUBUS a conclu que ce dispositif, bien que robuste, doit encore être complété par des analyses croisées et des campagnes mobiles pour mieux caractériser les flux polluants ; il a invité les communes intéressées à solliciter la station mobile pour affiner la compréhension des impacts et alimenter la concertation.

2.4 TEMPS 3 : BRUIT

Florian LINKE (DGAC) a expliqué que le Plan d'Exposition au Bruit de Beauvais, établi en 2012 sur la base d'un trafic estimé à 61 000 mouvements annuels (dont 32 000 commerciaux), et le Plan de Gêne Sonore (PGS) de 2011, fondé sur 57 000 mouvements (28 000 commerciaux), pourraient tous deux faire l'objet d'une révision par arrêté préfectoral à la demande de la préfecture.

Il a précisé que ces documents d'urbanisme, élaborés par la DGAC et validés en CCE, imposent aux communes des servitudes graduées :

- Zone A (gêne forte) : interdiction de construction de logements neufs,
- Zones B et C (gêne modérée à faible) : obligation d'insonoriser les bâtiments neufs.

M. LINKE a rappelé qu'un arrêt du Conseil d'État de 2023 exige désormais une évaluation environnementale dès la conception des PEB. Une expérimentation pilotée par la DGAC et l'IGEDD sur quelques plateformes (Beauvais-Tillé n'est pas inclus dans cette expérimentation) est en cours, mais son retour d'expérience est attendu d'ici fin 2025 au plus tôt. La préfecture devrait saisir la DGAC en fin d'année 2025 pour lancer officiellement la révision du PEB et du PGS à compter de 2026

Rafael DA SILVA a décrit les cinq capteurs fixes installés à Tillé, Plouy, Troissereux, Laversines et à la Cité des Fleurs, ainsi que deux stations mobiles mobilisables pour des campagnes ponctuelles sur demande. Les relevés sont publiés trimestriellement dans le Bulletin Environnement et présentés en CCE ; un site AEROVISION offre en accès libre les données temps réel.

Il a défini trois indicateurs d'événement aéronautique mesurés en dB(A) :

- LAmax (niveau instantané maximal lors du passage d'un avion),

- LAeq (moyenne du bruit enregistré tout au long de l'événement),
- Lden (moyenne pondérée jour/soir/nuit intégrant des majorations pour les périodes 18h-22h et 22h-6h).

Sur la période 2016-2024, l'évolution du LAeq moyen par station montre des variations mineures est de :

- 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).

Enfin, en comparant les anciennes et nouvelles générations d'avions, Bellova a mis en évidence une réduction de 1 à 5,5 dB(A) du L_{Amax} et du LAeq lors des décollages, et des gains moindres à l'atterrissage (0,7 à 1,9 dB(A)), reflet des progrès moteur plus marqués que ceux sur le bruit aérodynamique.

TEMPS D'ECHANGES :

Une riveraine a interrogé Bellova sur l'absence de Guignecourt dans le PEB 2012 : si les trajectoires n'ont pas changé, pourquoi ce village reste-t-il hors zonage ?

Florian LINKE a confirmé que les zones PEB/PGS peuvent évoluer dès qu'un paramètre pertinent change (volumes, type d'avions, horaires, évolutions des trajectoires) à l'occasion de leur mise à jour. Entre 2012 et aujourd'hui, plusieurs de ces paramètres pu être modifiés, notamment en matière de trajectoires, , toujours après avis de la Commission Consultative de l'Environnement ou d'autres entités (ACNUSA). Même si le dispositif de circulation aérienne dans les espaces de Beauvais depuis 2021 n'a pas été globalement modifié,, la mise à jour des PEB et PGS tiendra compte de ces **changements, comme des** des performances acoustiques des avions ou des plages horaires des vols.

Dominique LAZARSKI a critiqué l'usage des indicateurs acoustiques L_{Aeq} et L_{Amax}, soulignant qu'ils ne figurent pas dans les textes officiels et qu'elle souhaitait disposer des valeurs précises extraites du tableau de Bellova. Elle a également interrogé la méthodologie de calcul des seuils de pollution de l'air, rappelant que certaines limites (NO₂, PM₁₀) sont définies en moyenne horaire sur trois heures. Enfin, elle a regretté l'intégration des gaz à effet de serre parmi les polluants sanitaires alors qu'ils ne sont pas conçus pour mesurer la qualité de l'air, et estimé que la présentation pouvait laisser penser à tort qu'il n'existe aucune corrélation entre survols et concentrations, malgré la réalité des émissions d'oxydes d'azote par les avions.

Rafael DA SILVA a précisé que les niveaux de dépassement pour le bruit aérien sont calculés sur la base des indicateurs Lden et Ldn et publiés trimestriellement dans le Bulletin de l'environnement de Bellova. Il a indiqué que l'ensemble des valeurs mesurées station par station figure dans les rapports de synthèse annuels et trimestriels de l'Observatoire, disponibles sur le site internet de l'aéroport.

Thomas DUBUS a précisé que son propos ne visait pas à nier la pollution générée par l'activité aéroportuaire, mais à souligner que les capteurs installés mesurent l'ensemble des polluants ambiants à proximité et non la seule pollution directe des avions.

Madame BREVAN (CNDP) a interrogé sur la période de couvre-feu nocturne (0h00–5h00), rappelant les demandes récurrentes d'élargir ou de modifier ces horaires. Elle a souhaité savoir qui définit exactement ces plages et si elles relèvent du contrat de concession ou d'une décision administrative stricte.

M. LINKE répond que c'est le Ministère des Transports qui décide de ce couvre-feu en lien avec les demandes qui lui sont remontées par les collectivités territoriales concernées : l'avis de la CCE serait sollicité avant toute décision, comme celui de l'ACNUSA.

Un riverain a enfin exprimé son étonnement face à certaines déclarations des élus, jugeant fallacieuses leurs promesses de neutralité carbone et de financement des mesures environnementales par l'augmentation du trafic. Il a dénoncé un « total déni de démocratie » et un risque de « mensonges » perpétuels, rappelant que les engagements de Madame Cayeux sur la neutralité carbone d'ici 2030 paraissaient irréalistes.