



Insonorisation au voisinage de Beauvais-Tillé : faire vite et bien

Début 2011, l'aéroport de Beauvais est devenu le douzième aéroport français « accusé ». Cette arrivée dans la cour des grands n'est pas sans conséquences. Et la mise en place d'un programme d'aide pour l'amélioration acoustique des habitations riveraines n'est pas la moindre des mutations actuellement à l'œuvre à Beauvais. Subtil dosage entre mesures volontaristes, initiatives innovantes et mise à profit d'expériences réussies sur d'autres plateformes, la manière dont cet aéroport mène son programme d'insonorisation mérite l'attention.

Beauvais-Tillé (Oise) est un tout jeune grand aéroport. De fait, si son activité commerciale a plus d'un demi siècle d'existence, cette plateforme aéroportuaire n'a rejoint le cercle très restreint des aéroports « accusés » — c'est-à-dire totalisant plus de 20 000 mouvements annuels d'aéronefs de plus de vingt tonnes — que depuis le 1^{er} janvier 2011. Il faut d'emblée préciser que cette mue a été d'une rapidité déconcertante : en 2001, avec 4366 mouvements annuels seulement, l'aéroport de Beauvais n'était encore qu'un petit aérodrome régional ; une décennie plus tard, le nombre de passagers a été multiplié par dix, le nombre de mouvements par six ! Le SMABT, syndicat mixte propriétaire de l'aéroport²,

est bien conscient des répercussions d'un tel essor sur la vie quotidienne des riverains de l'aéroport. Soucieux de rendre soutenable ce développement, d'en maîtriser la facture environnementale, le SMABT, dès 2008, a mis les grands moyens : un plan environnemental en vingt engagements doté d'un budget de 3,5 millions d'euros.

Le SMABT avait donné trois ans à la SAGEB³, le gestionnaire de l'aéroport, pour mettre ce plan en application. Concernant les nuisances sonores, on a ainsi adapté les trajectoires de décollage, interdit l'utilisation des inverseurs de poussée, déployé un système de mesure du bruit et de suivi des



(crédit photo : SAGEB – Aéroport de Beauvais)



Transports [Avions]

trajectoires des avions, et mis en place un fonds d'aide aux riverains pour faciliter l'isolation acoustique des logements. Sur ce sujet de l'insonorisation au voisinage de l'aéroport, la façon dont Beauvais-Tillé fait face à ses nouvelles responsabilités est intéressante à plus d'un titre. Croissance soutenue du trafic oblige, la SAGEB a reçu pour mission d'insonoriser au plus vite les quelque 500 habitations potentiellement concernées – des maisons individuelles pour la plupart, situées sur les communes de Beauvais, Tillé et Troissereux. Mais à cet impératif de rapidité, les élus locaux ont souhaité ajouter une exigence d'efficacité. Comment la SAGEB entend-elle s'y prendre pour faire à la fois vite et bien ? Marie-Laure Douchet, chargée de Mission Environnement à la SAGEB et partie prenante dans la gestion du Fonds d'insonorisation, nous fait bénéficier de ses éclairages.

Tout d'abord, sur le système d'avance remboursable consenti, dès janvier 2011, par le SMABT, à hauteur de 1,5 million d'euros : « *La TNSA n'est perçue auprès des compagnies aériennes que depuis le 1^{er} janvier 2011, à raison de 20 euros en moyenne par mouvement. C'est pour se mettre en capacité de répondre rapidement aux besoins, dès que les premiers versements aux riverains auront lieu, que ce système de l'avance remboursable a été imaginé. Notre ambition est de traiter au moins 150 dossiers dès la première année* ». On le voit, dans la gestion de ce dossier de l'aide à l'insonorisation, Beauvais-Tillé n'hésite pas à s'inspirer des expériences réussies dans d'autres aéroports (pour mémoire, à Toulouse-Blagnac, on a aussi eu recours à ce système de l'avance remboursable). Dans sa recherche d'efficacité, la SAGEB recycle donc les bonnes idées, mais fait également

preuve d'initiatives innovantes, comme le souligne Marie-Laure Douchet : « *Le sacrosaint avis conforme de la CCAR⁴ constitue un risque de goulot d'étranglement qui peut ralentir l'avancement des dossiers. En effet, la commission se réunit, au mieux, quatre fois par an. D'où l'idée d'une consultation électronique de la CCAR. Chaque membre ayant voix délibérative peut voter en ligne et donner son avis sur chaque dossier. Ne sont bien sûr présentés en ligne que les dossiers standard ; les cas compliqués, qui nécessitent un arbitrage, font l'objet d'une délibération en CCAR classique. Si nous ne sommes pas les seuls à pratiquer le vote à distance – à Nantes-Atlantique, les dossiers font l'objet d'une consultation épistolaire et à Nice c'est un vote en ligne via le site de la Préfecture –, en revanche, nous sommes les seuls à avoir mis en place le vote en ligne direct* ».

Conscients de leur manque d'expérience en matière de gestion d'opérations de réhabilitation acoustique, les dirigeants de la SAGEB n'ont pas hésité à faire appel à un prestataire extérieur spécialisé pour gérer administrativement, accélérer, simplifier et assurer la bonne conduite des procédures. Précisions de Marie-Laure Douchet : « *Nous souhaitons à tout prix éviter les couacs de mise en route, qui auraient donné aux premiers bénéficiaires le sentiment d'essayer les plâtres. Au terme d'un appel d'offres, nous avons sélectionné Espaceg, un bureau d'études qui nous fait bénéficier de toute son expérience acquise depuis plus de quinze ans dans la conduite d'opérations d'insonorisation au voisinage des aéroports* ».

Depuis la demande d'aide initiale jusqu'à la réception des travaux, le processus mis en place par la SAGEB participe d'une volonté manifeste de simplification pour



(crédit photo : SAGEB – Aéroport de Beauvais)



Transports [Avions]

les candidats. Explications de Marie-Laure Douchet : « La SAGEB, en tant que gestionnaire du Fonds d'aide, a un rôle de conseil et d'accompagnement des bénéficiaires ; or, la procédure comporte beaucoup d'étapes, les riverains ont le loisir de choisir certaines options – assistance à maîtrise d'ouvrage, etc. –, si bien que le dispositif peut sembler complexe. C'est pourquoi nous avons synthétisé en un seul document les différentes possibilités de parcours à travers les méandres de la procédure. Toujours dans cette volonté de simplification, le riverain peut choisir de n'avoir à s'adresser qu'à un seul et unique interlocuteur. Ainsi, c'est le même bureau d'études qui réalise le diagnostic initial et l'AMO, lorsque cette option est choisie par le bénéficiaire. »

S'il est un sujet sur lequel la SAGEB n'a pas hésité à bousculer quelques cadres traditionnels, c'est bien celui des dispositifs qualité auxquels les différents intervenants du programme d'aide doivent souscrire. Une initiative que commente Marie-Laure Douchet : « Nous voulons des entreprises qualifiées, qui suivent un cahier des charges bien précis, et nous voulons que les entreprises qui jouent le jeu soient connues, et reconnues comme telles. Pour chaque corps professionnel en contact avec les riverains, nous avons donc mis en place des dispositifs qualité. Cela vaut pour les prestataires d'assistance à maîtrise d'ouvrage comme pour les entreprises de mise en œuvre. Enfin, nous avons travaillé avec la Fédération française du bâtiment, la CAPEB, la Chambre des métiers et de l'artisanat et la CCI de l'Oise, afin d'identifier, dans un tel dispositif, quelles pouvaient être les éventuelles dérives, mais aussi dans le but de prévoir des protections pour les professionnels. Ainsi informé, le professionnel sait à quoi s'attendre. » A noter que les entreprises de mise en œuvre qui souhaitent intervenir dans le cadre du dispositif doivent suivre une formation. Le principe est le suivant : au terme d'une journée de formation organisée par la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et dispensée par un ingénieur de la société Espace9, les entreprises intéressées souscrivent à un cahier des clauses générales qui répertorie les prescriptions à respecter pour réaliser des travaux d'insonorisation de qualité ; en contrepartie de cet engagement, les entreprises figurent sur la liste officielle des seules sociétés habilitées à réaliser des travaux dans le cadre du Fonds d'aide. A signaler aussi une initiative qui relève de la pure ingénierie financière, mais pour laquelle l'aéroport de Beauvais-Tillé, à notre connaissance, fait figure de précurseur en France : les particuliers qui font réaliser des travaux dans le cadre du programme d'aide à l'insonorisation peuvent bénéficier d'un complément de financement au titre des certificats d'économie d'énergie (CEE). Selon les termes d'un accord passé avec la SAGEB, Capital Energie, une société spécialisée dans le courtage de certificats, prend en charge la totalité des démarches administratives liées aux certificats

et garantit aux maîtres d'ouvrage un taux de rémunération des économies d'énergie réalisées à la faveur des travaux d'isolation. Pour donner un ordre de grandeur, le bonus financier correspondant devrait se situer, selon l'ampleur des travaux effectués, dans une fourchette comprise entre 150 et 1 000 euros.

Ce panorama du particularisme de Beauvais-Tillé en matière d'aide à l'insonorisation serait incomplet si l'on omettait de signaler le dispositif de financement rétroactif que les élus locaux du SMABT ont souhaité mettre en place. Au décodage de cette posture politique inédite, Marie-Laure Douchet : « Tous les travaux d'insonorisation réalisés à l'intérieur du plan de gêne sonore entre mars 2007 (date où le syndicat mixte est devenu propriétaire de l'aéroport) et fin novembre 2011 (date de l'annonce de cette mesure, ceci pour éviter les effets d'aubaine) bénéficient d'une prise en charge intégrale, pour un montant total d'aides de près de 620 000 euros. Avec ce programme volontariste, totalement dissocié du fonds abondé par la TNSA, les élus locaux vont bien au-delà du dispositif d'aide aux riverains prévu par la loi. En choisissant de compenser ainsi la gêne subie pendant la période antérieure au PGS – lequel, rappelons-le, officialise la gêne –, les élus locaux marquent leur attachement à la cohésion sociale des territoires riverains de l'aéroport. »

Pour finir, un mot sur le niveau d'avancement du programme. Les premiers audits acoustiques et thermiques ont été conduits. Une fois votés en CCAR, ces dossiers devraient vite se concrétiser par des travaux. Attendons le bilan environnemental 2013 pour savoir si toutes ces bonnes intentions se concrétisent effectivement par des opérations rapides et efficaces. C'est bien tout le mal qu'on souhaite à l'aéroport de Beauvais et à ses riverains.

Article rédigé par Philippe STRAUSS

1 On compte aujourd'hui en France douze aéroports « acrusés », c'est-à-dire dépassant le seuil des 20 000 mouvements (décollage ou atterrissage) d'appareils de plus de 20 tonnes.

2 Le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) est l'établissement public de coopération entre collectivités qui est devenu propriétaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé en 2007, suite à la décentralisation de l'aéroport. Il est né de la volonté commune de la région Picardie, du Département de l'Oise et de la communauté d'agglomération du Beauvaisis de reprendre ensemble, des mains de l'Etat, la gestion de la plateforme.

3 Le SMABT a choisi de confier l'exploitation de l'aéroport à la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB), dans le cadre d'une délégation de service public. La SAGEB est détenue par la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise à hauteur de 51 % et par Veolia Transdev à hauteur de 49 %.

4 CCAR : L'aide est attribuée après avis conforme de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) compétente. Celle-ci est composée de trois collèges représentant les professions aéronautiques, les collectivités locales et les associations.