

FOCUS SUR : Le Fonds d'aide aux riverains

Une aide financée par la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Le Fonds d'aide aux riverains a pour objectif de subventionner les travaux d'insonorisation de logement de riverains d'aéroports dits « acnés ». Ce fonds est financé par la **Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)** appliquée pour chaque décollage sur l'aéroport de Beauvais-Tillé depuis le 1^{er} janvier 2011. Elle est recouvrée par l'État auprès des compagnies aériennes puis reversée à l'exploitant de l'aéroport qui est chargé de la gestion du Fonds d'aide aux riverains.

Afin de rester soutenable économiquement, le taux de la taxe a été fixé à 4,50 €, ce qui donne une taxe moyenne par décollage d'environ 20 €, car la taxe est modulée selon l'heure de décollage (9€ jusqu'à 17h59, 25€ de 18h à 21h59, 50€ au-delà).

La gestion du Fonds d'aide

Le Fonds d'aide aux riverains est géré par la **SAGEB, qui a choisi, en accord avec le SMABT, de recourir pour cela** à un prestataire extérieur spécialisé pour accélérer, simplifier et assurer la bonne conduite des procédures, en bénéficiant ainsi de l'expérience des autres aéroports « acnés » depuis près de 15 ans. Si le Plan de gêne sonore et la Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) sont opérationnels en janvier 2012, les premiers dossiers pourraient être achevés à l'automne 2012.

Grâce à une avance remboursable consentie par le SMABT à hauteur de 1,5 million d'euros dès janvier 2011 (conformément à la possibilité ouverte par la loi), le fonds d'aide sera doté d'un capital d'environ 2 millions d'euros en fin d'année 2012, date à laquelle les premiers versements auront lieu.

Un dispositif encadré

- **Dans l'espace** : le logement doit être inclus en tout ou partie dans l'une des 3 zones du Plan de gêne sonore. Dans une même commune, voire entre voisins, le droit à l'aide peut donc disparaître.
- **Dans son objet** : l'aide ne peut être versée qu'à l'issue d'une procédure qui comprend l'instruction préalable du dossier, le diagnostic du logement, le devis d'une entreprise, l'avis de la CCAR, la réalisation des travaux par l'entreprise choisie puis le règlement des travaux qui doivent atténuer la gêne sonore.
- **Dans le temps** : l'aide n'est attribuée que pour les travaux réalisés dans le cadre de la procédure. Les propriétaires éligibles à l'aide mais dont les travaux d'isolation phonique ont été effectués en dehors du processus ne pourront pas bénéficier de l'aide de façon rétroactive. Ils pourront toutefois faire réaliser un diagnostic et éventuellement bénéficier de l'aide pour d'éventuels travaux d'isolation complémentaires. En effet, une bonne isolation phonique passe par le changement d'huissières et de vitrages, mais également par de l'isolation de toiture et la modification du système d'aération (VMC adaptée...). **Le dispositif n'est pas rétroactif.**
- **Dans son montant** : l'aide varie entre 80% et 100% en fonction des ressources du propriétaire et de la procédure mise en œuvre. De plus, elle est plafonnée selon le type de logement, le nombre de pièces et la zone du Plan de gêne sonore. **Une partie du coût des travaux reste en général à charge du propriétaire.** L'attribution de l'aide se fait en principe sur la base des factures acquittées, avec des possibilités d'avances.

Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) : instance constituée des membres du Comité permanent de la CCE, des représentants de l'État et du gestionnaire de l'aéroport.

Commission consultative de l'environnement (CCE) : instance présidée par le Préfet et regroupant les associations de riverains (Réflexion-Action, ACNAT, ADERA, ROSO), les professions aéronautiques (représentants des salariés de la plateforme, SAGEB, aéroclubs et compagnies aériennes) et les collectivités locales (Département de l'Oise, Région Picardie, Communauté d'agglomération du Beauvaisis et communes hors CAB impactées par l'aéroport). Le comité permanent de la CCE est une formation restreinte comprenant uniquement 12 membres de la CCE.

Qui contacter ?

Le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé
À compter du 1^{er} août 2011 : 58 avenue Victor Hugo - 60000 BEAUVAIS
Tél : 03 44 06 64 36

Directrice déléguée : Cécile Viseur-Ferré, cecile.viseur-ferre@cg60.fr
Chef de la Mission Aéroports : Céline Raimbault, celine.raimbault@cg60.fr

PAROLES DE ...



Vinciane
Responsable
Parfums et
cosmétiques
(Boutiques
Aélia T1 et T2)

« J'ai commencé à travailler chez Aélia en 2005 pour financer mes études. Recrutée en CDI depuis 2007 comme vendeuse, je suis aujourd'hui responsable des parfums et cosmétiques, le plus gros chiffre d'affaires des 2 boutiques. J'ai vu changer l'aéroport qui accueille maintenant les clients dans des conditions optimales. »



Pierre Sabouraud
Directeur de
" Oise Tourisme "

« Aujourd'hui, le tourisme de loisirs et d'affaires, est l'un des piliers de l'économie du territoire. Il fallait donc valoriser l'aéroport, véritable porte d'entrée de la destination Beauvais < Oise < Picardie. Une démarche innovante a été engagée dès 2008 par la mise en œuvre d'un plan d'actions partagées entre les institutions en charge du tourisme. »



Émilie
Consultante
en organisation
et gestion
de projets

« Pour mes vacances en Italie, j'ai pris l'avion au départ de Beauvais. Le personnel d'escale est très accueillant, à l'écoute des voyageurs et serviable. Je repartirai sans aucun doute de Beauvais : c'est un aéroport moderne et bien organisé ! »



SYNDICAT MIXTE DE L'AÉROPORT DE BEAUVAIS-TILLÉ

Juillet 2011

La lettre

Le SMABT, qu'est-ce que c'est ?

Le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) est un établissement public de coopération entre collectivités, dont le fonctionnement est similaire à celui d'un Établissement public de coopération intercommunale (EPCI).

Il est né le 20 octobre 2006, de la volonté commune de la Région Picardie, du Département de l'Oise et de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis de reprendre, ensemble, l'exploitation de l'aéroport de Beauvais-Tillé, dans le cadre de la 2nde étape de la décentralisation.

Le comité syndical est présidé par Yves Rome, Président du Conseil général de l'Oise. Le directeur général des services du Département de l'Oise est mis à disposition du SMABT pour assurer les fonctions de directeur. Le Département met également à disposition trois fonctionnaires pour assurer le fonctionnement du SMABT.

Un gisement d'emploi qui profite au territoire

Sur les 900 emplois directs de la plateforme, 36% des salariés résident à Beauvais, 11% dans la Communauté d'agglomération et 46% dans le reste du département de l'Oise. Seuls 7% des salariés résident hors du département auquel s'ajoutent les 50 salariés de la Société des transports Paris-Beauvais (STPB) résidant également hors du département.

La SAGEB a mandaté l'Université Picardie - Jules Verne pour réaliser, en toute impartialité, une étude détaillée de l'activité économique générée par la plateforme aéroportuaire (emploi direct, indirect et induit, impact sur la création d'entreprise, ...). Cette étude sera remise à la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) à l'automne.

Créé à l'initiative du Conseil général de l'Oise, du Conseil régional de Picardie et de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, le Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé (SMABT) œuvre pour développer de façon pérenne l'aéroport de Beauvais-Tillé. Dans le respect de l'environnement et des riverains, le SMABT définit la meilleure articulation possible avec les politiques économiques et touristiques des collectivités territoriales.

S'appuyant sur sa nouvelle aérogare, le T2, d'une surface de 7650 m², l'aéroport de Beauvais-Tillé offre un point d'appui incontournable aux entreprises lors de leur implantation et se présente plus que jamais comme un puissant moteur économique au service de l'attractivité de notre territoire.

Cette 2^{ème} lettre du SMABT vous informe sur le Fonds d'aide aux riverains et ses modalités et vous présente des exemples d'applications du Plan environnemental avec le réaménagement du Bois du Tilleul.

Bonne lecture

Yves Rome
Président du SMABT

Un nouveau parking de longue durée

Le 24 juin a été mis en service un nouveau parking P4, destiné au stationnement de longue durée, à tarif réduit. Suite à l'ouverture du nouveau terminal T2, les parkings P1, P2 et P3, deviennent des parkings de proximité à plein tarif avec :

- une augmentation sur le plein tarif (3%) et sur les tranches de courte durée du parking à tarif réduit (P4),
- une réduction allant jusqu'à 16%, par rapport au tarif 2010, sur les durées de 5 jours et plus du parking à tarif réduit (P4).

Cette nouvelle tarification permet de proposer un parking à tarif réduit avec une économie de 5 à 20% sur le plein tarif.

L'aéroport en quelques chiffres

- **143** passagers par avion en moyenne en 2010 soit le meilleur taux de remplissage en France
- **2,9** millions de passagers
- **263** vols par semaine pour la saison d'été 2011
- **48** destinations en Europe et 4 destinations au Maghreb
- **10** commerces dont 6 dans l'aérogare T1 et 4 dans le T2 et 6 loueurs de voitures
- **4** parkings de respectivement 700, 1000, 200 et 900 places
- **950** emplois directs sur la plateforme aéroportuaire
- **7** millions d'euros investis par la SAGEB en 2011



OPTIMISER LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Le Plan de valorisation touristique

En 2008, seuls 4% des passagers de l'aéroport étaient également clients de la destination touristique Beauvais<Oise<Picardie, soit environ 100 000 personnes. Afin de capter une part plus importante de cette clientèle, avec un objectif de 8% des passagers, le SMABT et la SAGEB ont engagé un **Plan de valorisation touristique**, sur 3 ans, d'un montant d'environ 1 million d'euros. Ce travail de valorisation est mené de façon conjointe par Oise Tourisme, l'Office de tourisme du Beauvaisis et le Comité régional du tourisme.

Le bilan intermédiaire de ce premier Plan est très positif : le nombre de passagers de l'aéroport désormais clients de la destination Beauvais<Oise<Picardie est estimé à 6%, soit 168 000 personnes contre 4% en 2008. Ces trois premières années de travail ont permis de mettre en place une véritable action concertée et de générer de l'activité touristique grâce à l'aéroport, porte d'entrée du territoire désormais destination touristique à part entière.



Souhaitant créer un cercle vertueux **favorable au développement économique et touristique**, le SMABT renforce sa stratégie et déclinera son action sur les 5 axes suivants pour 2012-2014 :

- **valoriser** l'image de la destination,
- **impacter** la consommation touristique,
- **favoriser** le développement économique,
- **engager** avec les acteurs concernés, une adaptation des services conformément aux attentes des passagers,
- **pérenniser** les lignes aériennes en augmentant le trafic touristique de la destination Beauvais<Oise<Picardie.



AMÉLIORER L'INTÉGRATION DE L'AÉROPORT DANS SON ENVIRONNEMENT

Le Plan environnemental

Sous l'impulsion du SMABT, la SAGEB met en œuvre depuis 3 ans le plan environnemental de l'aéroport décliné en 20 actions. Les 3 objectifs prioritaires sont la lutte contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, la mise en œuvre des normes de haute qualité environnementale et la mise en place d'une certification environnementale. En 2010, sur les 20 actions du plan, 11 actions sont réalisées et les 9 actions restantes sont engagées et seront achevées fin 2011.

Un exemple d'action : Le Bois du Tilleul

Propriété de l'Abbaye de Saint-Lucien jusqu'à la Révolution Française de 1789, le Bois du Tilleul a été attribué aux Hospices de Beauvais en 1807. Totalement exploité durant la Seconde Guerre Mondiale pour approvisionner l'armée allemande en bois de chauffage, les arbres ont repoussé à partir de 1945. Afin de financer le nouvel Hôpital de Beauvais, le Bois du Tilleul a été mis en vente en 1983. Des particuliers, habitants de Plouy-Saint-Lucien, en ont alors fait l'acquisition.

Situé à environ 1 km du seuil de piste de l'aéroport de Beauvais-Tillé, le bois est toutefois soumis aux servitudes aéronautiques. L'organisme Bois et Forêt a abattu 8 hectares du bois fin 2007 pour des raisons de sécurité aérienne. 580 arbres ont ainsi été exploités en bois de chauffage et pour la production de pâte à papier.

Conformément à ses engagements et afin d'en assurer la régénérescence, l'aéroport de Beauvais a pris en charge le **réaménagement du Bois, la création d'allées et la plantation de jeunes pousses d'espèces végétales présentes à l'origine**. L'entretien d'une zone de culture à gibier permet de sauvegarder la faune naturelle du site. Enfin, l'arboretum créé est le témoin de la diversité des essences d'arbres présentes dans le bois depuis plusieurs siècles.

Des visites du Bois du Tilleul seront organisées à partir de 2012 pour faire découvrir la biodiversité aux écoliers du Beauvaisis.



Le Plan d'exposition au bruit et le Plan de gêne sonore

Le Plan d'exposition au bruit (PEB)

L'objectif du PEB est de maîtriser l'urbanisation autour des aéroports : il interdit ou limite la construction pour éviter que de nouveaux logements soient construits sous les futures zones de bruit généré par un aéroport. C'est un document réglementaire annexé au **Plan local d'urbanisme (PLU)** de chaque commune. Le PLU doit être en compatibilité avec le PEB.

Le PEB protège les habitants mais limite le développement urbain des communes riveraines en imposant des contraintes pour l'implantation de logements sans limiter pour autant l'implantation d'activités économiques.

Le PEB détermine 4 zones différentes avec une gradation des contraintes en matière d'urbanisme. Ces zones sont définies selon les prévisions de trafic aérien à 3 horizons (court terme, moyen terme et long terme).

Le Plan de gêne sonore (PGS)

L'objectif du PGS est de prendre en compte l'urbanisation existante. Il constitue la base d'un dispositif de subvention et définit les zones dans lesquelles les propriétaires de logements peuvent, sous certaines conditions, **bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement**. Ce Plan est obligatoire pour les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 20 000 mouvements commerciaux. Ces aéroports sont alors qualifiés d'« acrusés ». Le PGS est établi sur la base des estimations de trafic de l'année N+1 afin de déterminer la gêne sonore actuelle. **Le PGS détermine 3 zones qui définissent le montant de l'aide accordée pour l'insonorisation du logement en fonction de sa typologie.**

Les deux Plans sont élaborés sous l'autorité du préfet, qui consulte les élus des communes concernées et les représentants des riverains de l'aéroport. L'ACNUSA émet également un avis sur les projets de PEB et de PGS.



L'ACNUSA : une autorité administrative indépendante et reconnue pour son expertise

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien. Elle peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains. Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur les 10 principales plateformes et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

(Source : www.acnusa.fr)



Des courbes de bruit modélisées



Les zones de bruit des 2 Plans sont définies par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), par une modélisation mathématique, sur la base du type d'avions utilisé par les compagnies aériennes sur la plateforme, des trajectoires et procédures de décollage et d'atterrissage, de la structure du trafic et du nombre de mouvements prévus par l'exploitant.

Les deux documents sont établis en indice Lden, indice composite de mesure du bruit, qui a pour ambition d'évaluer la gêne sonore, évaluée en décibels et corrigée selon la période de la journée. L vient de « level » (niveau), d de « day » (jour), e de « evening » (soirée), et n de « night » (nuit). Le niveau du bruit produit le jour, entre 6h et 18h, n'est pas corrigé (sauf la possibilité admise d'une pénalisation d'un coefficient 5 le samedi et le dimanche). Le bruit produit en soirée, entre 18h et 22h, est pénalisé d'un coefficient 5 et celui produit la nuit, entre 22h et 6h, est pénalisé d'un coefficient 10.