

# La Newsletter

Ville & Aéroport

N° 30 – Septembre 2013



## Renouvellement urbain en zone C de PEB

une évolution législative limitée dans l'espace et dans le temps

### Progrès et insuffisances de l'article 78 bis

Le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) vient d'être adopté en première lecture à l'Assemblée Nationale. L'article 78 bis de ce texte reprend les arguments que Ville et Aéroport défend depuis sa création afin d'assouplir la réglementation issue du code de l'urbanisme (article L.147-5) qui restreint la possibilité d'opérations de renouvellement urbain en zone C du plan d'exposition au bruit (PEB). Sur les territoires aéroportuaires concernés, le PEB a pour conséquence d'alimenter la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale.

En 2000, la loi SRU avait permis d'assouplir la contrainte du PEB en autorisant une « augmentation non significative » de la population. Cette disposition qui donnait un peu de respiration et venait rompre avec la règle étouffante du 1m2 démolit pour 1m2 construit a été annulée en 2002 en dépit de sa validation par le Conseil constitutionnel.

Au fil des années, Ville et Aéroport n'a eu de cesse de proposer cette rédaction à travers un amendement qui prévoit que les PEB délimitent « des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains peuvent être autorisées à condition qu'*elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population* soumise aux nuisances sonores ». L'article 78 bis de ce projet de loi reprend cette formulation et l'on peut s'en féliciter.

Cependant, cet article limite l'évolution législative dans l'espace et dans le temps aux contrats de développement territorial (CDT – Loi sur le Grand Paris) conclus ou révisés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Ville et Aéroport dénonce aujourd'hui la double inéquité de traitement introduite par l'article 78 bis :

1°) s'agissant du territoire de Roissy puisque 9 communes du Val d'Oise et 8 communes de Seine-et-Marne incluses en zone C du PEB ne sont pas aujourd'hui concernées par un CDT. Elles ne le seront pas avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015 alors qu'elles connaissent les mêmes réalités. Abandonne-t-on ces communes et veut-on faire un Roissy à deux vitesses ?

2°) l'article 78 bis écarte les grands aéroports régionaux tels que Toulouse-Blagnac, Marseille-Provence ou Nice-Côte-d'Azur ou le PEB constitue également une contrainte urbaine et sociale forte. Oublie-t-on les Toulousains, les Bordelais et les Niçois ?

On peut regretter l'obstination de la Ministre du logement à ne pas vouloir apporter la solution qu'attendent de nombreux élus, solution qui avait été trouvée dès 2000 avec la loi SRU puis remise en cause deux ans plus tard.

### **Une proposition plus équilibrée et plus équitable défendue par Ville et Aéroport**

La proposition défendue par Ville et Aéroport est plus équilibrée et plus équitable. Elle modifie l'article L.147-5 du code de l'urbanisme sans remettre en question le principe du PEB qui vise à prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports. Afin de lutter contre la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale observée autour de Roissy comme sur d'autres secteurs, l'enjeu est d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports acrusés, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme. La définition des limites de chacune des opérations sera négociée avec le représentant local de l'État au regard des enjeux de développement durable et mixité sociale, dans le cadre de l'acte de création de ces secteurs.

### **Ville et Aéroport lance un appel à contribution à l'échelle des grands aéroports régionaux**

Afin de continuer à défendre cette proposition à l'avenir dans l'intérêt de l'ensemble des élus et des populations des territoires concernés, un appel à contribution sera lancé dans les prochains jours auprès des élus du réseau Ville et Aéroport concernés. Il s'agit de présenter au-delà du cas de Roissy CDG, les conditions de constructibilité en zone C des PEB de l'aéroport Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac. L'objectif est d'illustrer les difficultés actuelles rencontrées par les élus dans le cadre d'opérations de renouvellement urbains (déficits d'opérations et surcoûts pour les communes) et de confirmer l'existence des phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale au sein des quartiers et centres anciens existants.

Ville et Aéroport transmettra aux rapporteurs du projet de loi ALUR au Sénat ces contributions régionales afin de faire évoluer la position du gouvernement à l'occasion de l'examen de ce texte programmé à partir du 22 octobre.

**En savoir plus :** *Article 78 bis – Projet de loi ALUR*

*Compte-rendu des débats – Art. 78 bis et après Art. 78 bis*

*Amendement Ville et Aéroport – Art. L.147-5 du code de l'urbanisme*



**AGENDA \* Ville & Aéroport**