

Commentaire critique

Ville et Aéroport se félicite de cette initiative qui rejoint sa proposition d'amendement de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme. Comme l'indique justement l'auteur de la proposition de loi « des communes proches de certains aéroports, notamment de Roissy CDG, qui étaient autrefois des bourgs vivants et des villages équilibrés au moment de la création de ces aéroports, se trouvent aujourd'hui frappées de dépérissement en raison d'une application trop rigide du PEB à leur égard ».

La notion d' « accroissement modéré » de la capacité d'accueil des habitants exposés au bruit est proposée dans l'amendement du cinquième alinéa de l'article L.147-5. La proposition de loi précise que cette notion devra être définie par décret pris en Conseil d'Etat.

Ville et Aéroport partage cette position et souligne depuis plusieurs années la nécessité de réviser le code de l'urbanisme et cet article L.147-5 qui « participe à la confusion générale » comme le mentionne l'ACNUSA dans son rapport d'activités.

En 1999 déjà un rapport de la Mission Roissy intitulée « Etude d'ensemble du devenir des vieux pays et des vieux bourgs soumis aux nuisances de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle », et pilotée par la Direction régionale de l'équipement d'Ile de France, faisait le constat que la croissance du trafic de l'aéroport depuis sa déréglementation et son fonctionnement en « hub » favorisait « une spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale » sur les territoires urbains autour de l'aéroport.

Une évolution pragmatique du L.147-5 s'imposer afin que la réglementation applicable dans la zone C permette de laisser « respirer » la ville. Les élus de Ville et Aéroport dénoncent depuis plusieurs années suite à l'extension du périmètre des PEB cette double peine : la dégradation urbaine et la paupérisation sociale d'un côté, les nuisances de l'autre.

Cette question de l'urbanisation autour des aéroports reste insuffisamment traitée par les pouvoirs publics. Le travail de sensibilisation doit donc se poursuivre et à l'occasion d'une prochaine audience avec le cabinet de la Ministre de l'Ecologie, Ville et Aéroport réaffirmera ses propositions.

La proposition d'amendement Ville et Aéroport – Art. L.147-5 du code de l'urbanisme

Fort de ce constat, Ville et Aéroport propose un amendement à l'article L.147-5 du code de l'urbanisme et notamment son 5°) :

« I. Le II) de l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme est supprimé.

« II. L'article L.147-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

« Le 5°) est ainsi rédigé :

« 5°) à l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores, dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs et motivée au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale.

« III. La dernière phrase du 5°) de l'article L.147-5 est ainsi modifiée :

« Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités selon les mêmes modalités prises par arrêté préfectoral après enquête publique ».

Exposé des motifs

La pratique a mis en évidence les ambiguïtés de la Loi qu'il conviendrait de lever. Tel que le droit est actuellement écrit, il laisse place à de vastes marges d'interprétation qui peuvent aller à l'encontre de ses objectifs initiaux. La jurisprudence est parfois divergente, et la circulaire visant à exposer cette doctrine, datant de 1988, mériterait d'être toilettée au regard des évolutions législatives des dernières années.

L'amélioration de la gouvernance des territoires sous PEB paraît être un enjeu majeur pour répondre aux besoins des populations existantes en terme de programmation des besoins.

Enfin, Ville et Aéroport propose de renforcer la cohérence des cartographies des nuisances sonores. Cela passe par une fusion des dispositifs du PEB et du PGS. Le rapport Rouquès (2007) ne va pas assez loin dans ses conclusions car il raisonne sur la base du cadre législatif actuel. L'ACNUSA demande depuis plusieurs années une simplification des procédures qui passe par une réglementation unique. En effet, la cartographie qui établit les restrictions d'urbanisme en prévision d'un bruit futur (PEB) et celle qui ouvre droit au versement d'aide contre un bruit existant (PGS) ont peu de différences. Il semble donc logique d'établir un seul document.