

Rencontre ACNUSA - CCE

de

l'aérodrome Marseille Provence

Mercredi 27 novembre 2013

Contribution de M Serge ANDREONI,
Sénateur des Bouches du Rhône et Maire de Berre l'Etang.

Maitrise de l'urbanisation en zone de bruit C des PEB

La législation régissant la maitrise de l'urbanisation au voisinage des aérodromes, née avec la Directive d'aménagement national relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes, date aujourd'hui de bientôt une quarantaine d'années.

Les principes posés par cette directive, le décret lui donnant valeur réglementaire et finalement la loi de 1985, codifiée aux articles L 147-1 et suivants du code de l'urbanisme ont peu évolués depuis l'origine et uniquement par petites touches aboutissant à de moins en moins de lisibilité et de cohérence.

L'objectif visant à ne pas ouvrir librement à l'urbanisation des territoires dans lesquels les habitants se trouveraient fortement exposés aux nuisances sonores ne saurait être contesté.

Mais l'histoire a démontré, particulièrement dans les zones de bruit C des PEB, les limites et les faiblesses des règles théoriquement instaurées pour atteindre cet objectif.

Malgré un PEB en vigueur depuis 1975, la zone de bruit C délimitée autour de l'aérodrome Marseille Provence, a connu une urbanisation continue, au gré de divisions foncières, partages familiaux et autres remembrements, dans le strict respect des rédactions successives de l'article L 147-5 du code de l'urbanisme excluant toutes constructions autres que des constructions individuelles non groupées.

La compilation de multiples "faibles accroissements de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances" aboutit aujourd'hui à un étalement urbain important dans la zone C du PEB.

Cet étalement urbain s'est en outre développé, la réglementation de l'urbanisme au voisinage des aérodromes l'obligeant, hors du cadre des procédures permettant une maitrise de la forme urbaine (zones d'aménagement concerté, lotissement, permis groupé,...)

Au final, il offre un aspect totalement inorganisé et déstructuré, et induit des contraintes de gestion urbaine fortes pour les communes.

Dans les secteurs urbanisés préalablement à l'entrée en vigueur du PEB, notamment les cœurs de ville, la situation n'est pas meilleure :

A l'heure où l'espace est rare, le renouvellement urbain un enjeu, les besoins de logement importants et les progrès un matière de limitation des nuisances sonores par les avions incontestables, la législation a contribué à développer, au voisinage des aérodromes, la vacance et la paupérisation de nombreux locaux qu'il n'est pas possible d'affecter à l'habitation.

L'ACNUSA apparaîtrait avoir pris la mesure du problème.

Certes, l'autorité de contrôle s'est régulièrement prononcée pour faire appliquer strictement et de la manière la plus dure la maîtrise de l'urbanisation en zone C.

Par exemple, avant 2005, en recommandant aux CCE et aux Préfets de réviser les PEB avec les valeurs limites de bruit les plus pénalisantes vis à vis de la construction, préconisation suivie en 2006 lors de l'approbation du PEB de Marseille Provence et génératrice d'un fort étalement de la zone de bruit C.

Egalement en sollicitant, dans une recommandation de 2010, le renforcement du contrôle de légalité sur les opérations d'urbanisme en zone de bruit C.

Mais dans le même temps, l'ACNUSA a aussi régulièrement plaidé en faveur d'une révision des règles de constructibilité en zone de bruit C ou invité le législateur à préciser sa notion "d'augmentation significative de la population".

Aujourd'hui, les outils de maîtrise de l'urbanisation en zone de bruit C continuent d'évoluer très lentement, de manière ponctuelle et sans véritable cohérence.

Deux derniers changements en témoignent :

- La zone de bruit C autour de l'aéroport de Paris -Orly a été "déverrouillée" (contre l'avis de l'ACNUSA), après l'interdiction complète des vols de nuit.
- La récente loi ALUR introduit quelques nouvelles possibilités en matière de renouvellement urbain pour les communes concernées par le contrat de développement territorial du Grand Paris.

Une véritable redéfinition des objectifs de maîtrise de l'urbanisation au voisinage des aéroports et une refonte complète des outils de cette politique restent aujourd'hui nécessaires, en prenant en compte les contraintes environnementales et de logement actuelles et à venir.

Elles devront permettre aux communes soumises au bruit des avions de faire respecter l'impératif de limitation du nombre de nouveaux habitants exposés au bruit, mais aussi d'apporter des réponses en matière de production de logements, de renouvellement urbain, tout en conservant une vraie faculté d'organiser, structurer et gérer correctement leurs territoires.

Un appui fort de l'ACNUSA dans ce sens, dans ses recommandations à venir, est espéré.