

<b>Edito</b>	<b>1</b>
<b>Concasseur</b>	<b>2</b>
<b>Projet urbain</b>	<b>3</b>
<b>Antennes relais</b>	<b>4</b>
<b>Circulation</b>	<b>6</b>
<b>Brèves</b>	<b>7</b>

## Ces associations que l'on veut étrangler

*La tactique des pouvoirs pour museler les associations porte un nom : c'est le parcours d'obstacles. Obligation de se faire représenter par un avocat coûteux, remise en cause des agréments préfectoraux, exigence de la constitution d'une association avant l'affichage d'un permis de construire, accès difficile aux documents administratifs, privation de moyens d'expression : la liste de cet arsenal est rude.*

Alors que la défense de l'environnement apparaît à tous - y compris aux candidats à l'Elysée - comme une nécessité désormais incontournable, le législateur met sournoisement en place des textes qui semblent conçus pour éliminer de ce débat les associations sérieuses de défense de l'environnement.

Le premier moyen employé consiste à tout mettre en œuvre pour faire diminuer le nombre des recours devant les tribunaux. Ainsi, lorsqu'elles font appel d'une décision de justice, les associations agréées ont maintenant l'obligation de se faire assister d'un avocat. Le coût de la procédure devient ainsi exorbitant. Sachant à quel point les moyens financiers des associations sont modestes, cela revient d'abord à les dissuader de faire dire le droit, puis, si elles persistent, à les éliminer. Cette discrimination par l'argent n'est-elle pas insupportable ? En outre, certaines municipalités, n'hésitent pas, contrairement aux services de l'état, à demander des dépens excessifs ou à mettre en cause l'agrément délivré par le préfet, espérant ainsi museler définitivement l'association.

Auparavant, que ce soit à titre individuel ou regroupés en association, les citoyens pouvaient saisir le tribunal administratif pour contester un permis de construire. L'union faisant la force, il était fréquent qu'ils se regroupent en association au moment même de l'affichage du permis de construire ou de l'autorisation d'urbanisme. Cette action - en urgence - est désormais impossible : de nouveaux textes stipulent que l'association doit avoir été constituée avant l'affichage. Dès lors, seule l'adhésion à une association locale existante, permet aux riverains de se défendre.

Encore faut-il que l'objet de cette association soit compatible avec l'action à mener. C'est bien un obstacle supplémentaire qui a été dressé devant l'expression du mécontentement citoyen.

Une solution consisterait à intensifier les contrôles de légalité et à doter le déferé préfectoral d'un pouvoir de suspension automatique. Cette mesure éviterait bien souvent de longues procédures saturant les tribunaux administratifs.

L'accès aux documents administratifs a été rendu difficile. Tout particulier ou toute association peut faire appel à la Commission d'Accès aux Documents Administratifs. Or, même lorsque la CADA accède à la demande du requérant, il n'est pas rare que celui-ci, pour se faire remettre effectivement le document, doive saisir encore le tribunal administratif, comme c'est le cas à Gagny. Il n'obtient donc satisfaction que des années plus tard...souvent trop tard. Là encore, un recours immédiat au préfet devrait être possible.

Enfin, les associations sont privées de moyens d'expression. Elles n'ont pas accès aux journaux municipaux et lorsqu'elles sont mises en cause, c'est encore le cas de Gagny Environnement, le droit de réponse leur est souvent refusé. Pour l'obtenir, elles doivent aller devant le tribunal correctionnel et se faire représenter par un avocat. Nouveaux délais, nouvelles dépenses, nouvelle entrave à la liberté associative.

Il n'est pas suffisant de reconnaître le droit formel des citoyens à s'associer. Il faut leur laisser les moyens d'agir.

Jean Denis

## Carrière de l'Ouest : le bruit du concasseur s'éloigne

La situation de cette carrière est complexe. C'est un ancien site d'extraction de gypse et les sols sous minés appartiennent à plusieurs propriétaires : la société Marto, la résidence des Grands Côteaux, la commune à titre privé et à titre public, puisque des galeries sont recensées sous le chemin des Bourdons.

Dans les années 1990, sous l'œil complice de la municipalité de l'époque, des milliers de tonnes de matériaux de démolition ont été acheminés sur le site de la carrière de l'Ouest par la société Marto, en principe pour le comblement des galeries souterraines. Cette opération a considérablement fragilisé ce site, comme en témoignent les éboulements vers la propriété des Grands Côteaux.

En mars 1994, une convention prévoyant un ordonnancement des travaux de comblement a été signée entre la commune, l'Inspection Générale des Carrières (IGC) et la société Marto. Violant cet accord, le propriétaire entreprenait des travaux de terrassement sans maître d'œuvre qualifié. En avril, le conseil municipal autorisait l'installation d'un concasseur.

En 1996, ce concasseur était mis en exploitation, occasionnant de graves nuisances (bruit, poussières). L'IGC, constatant la présence de blocs de béton, de ferrailles rouillées, de bois, de résidus divers de démolition et la présence de morceaux de gypse, ainsi que le non-respect des clauses de dépollution et sécurisation des lieux, se retirait de la convention.

La même année, les riverains de la carrière de l'Ouest exprimaient leur désaccord par une manifestation et une pétition, contraignant le Préfet à suspendre l'activité de comblement. Son arrêté précisait « *que seule une faible part des matériaux de concassage est réutilisée sur place pour le comblement des galeries du site, la plus grande partie étant acheminée par camions vers d'autres chantiers* »

Depuis cette date les travaux sont interrompus et aujourd'hui, en utilisant les matériaux appropriés, cette carrière peut être sécurisée par comblement et non par injections de béton dans le sous-sol, comme cela a été mis en œuvre dans la carrière du centre. Un espace vert pourra être aménagé, sans détruire le milieu naturel existant.

En décembre 1996, le conseil municipal modifiait le POS pour permettre à nouveau l'implantation d'un concasseur. Gagny Environnement contestait cette décision et en 1998, le tribunal administratif de Paris lui donnait raison et annulait la délibération du conseil municipal.

En mai 2002, le maire, prenant fait et cause pour la société Marto, récidivait en faisant adopter une modification du POS qui rendait une nouvelle fois possible l'utilisation d'un concasseur. En réponse, l'association déposait en octobre 2002 un recours au tribunal administratif de Cergy Pontoise. Le 29 juin 2006, le tribunal annulait le vote du conseil municipal.

Soutenant l'entrepreneur pollueur, la commune, le 14 septembre 2006, contestait le jugement à la Cour administrative d'Appel de Versailles. Afin d'accélérer la procédure, elle assortissait son appel d'une demande de sursis à exécution.

Le jugement du sursis à exécution du 15 mars 2007, rejetant la requête de la commune, **donne à nouveau raison à l'association**. La commune peut encore se pourvoir en cassation, sous quinze jours, devant le Conseil d'Etat.

**Cette victoire reste à confirmer par le jugement sur le fond. Nous restons optimistes : pour les riverains de la carrière de l'Ouest, de la Dhuis et du chemin des Bourdons, le bruit du concasseur s'éloigne.**

(1) le jugement sera mis en ligne sur le site de l'association.  
<http://gagny-environnement.org>

Jean Denis

## Projet urbain, environnement et qualité de vie

Gagny Environnement a pris connaissance de 3 textes et en a extrait des éléments qui permettent de penser différemment la question de l'urbanisation et du développement durable dans la ville.

**La loi SRU**, loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain, enjoint de proposer dans chaque commune 20 % de logements sociaux.

**La loi ENL**, portant Engagement National pour le Logement, vise à augmenter la production de terrains constructibles, encourager les maires à construire, développer l'accès à la propriété et l'offre de logements en location à loyers maîtrisés et décents, lutter contre l'habitat indigne et faciliter le logement des personnes défavorisées.

On observe que plusieurs processus réduisent mécaniquement le nombre de logements sociaux disponibles. Pour respecter la loi SRU, il est nécessaire d'en créer de nouveaux.

**Création de logements sociaux** ne veut pas obligatoirement dire construction et poursuite de l'urbanisation. D'autres solutions existent qui préservent l'aspect de la ville et la mixité sociale :

- Rechercher une meilleure gestion du parc social existant
- Réhabiliter les logements anciens ou insalubres et les intégrer au parc social
- Inclure un taux minimal de logements à caractère social dans les opérations privées

**Le SDRIF**, Schéma Directeur de la Région Ile de France, recommande de favoriser l'implantation de l'habitat en zone centrale et près des transports en commun ; ceci afin d'éviter le développement en très grande couronne d'un habitat individuel consommateur d'espace et éloigné des pôles d'activité.

L'intensification urbaine est un outil qui permet de répondre à la demande de logements. Elle n'est envisageable que si l'habitat est de qualité, les équipements en nombre suffisant et les espaces ouverts respectés. La densification aujourd'hui à Gagny, synonyme de bétonnage, ne s'inscrit pas dans une réflexion globale sur l'aménagement de la commune.

**Un véritable projet urbain** devrait être accompagné d'un certain nombre de mesures :

- Préserver les quartiers pavillonnaires de qualité, de valeur patrimoniale : la densification ne doit pas se faire au détriment de la diversité de l'habitat et particulièrement de l'habitat individuel qui caractérise encore certaines rues du centre ville
- Préserver la qualité architecturale et l'implantation dans le paysage en utilisant des formes urbaines adaptées
- Préserver les arbres des jardins situés au cœur des îlots
- Favoriser le développement des transports en commun
- Proposer un plan et une réglementation de la circulation
- Favoriser les modes doux de déplacement ; le potentiel en espaces naturels de la ville permet de projeter un réseau de circulations douces reliant les différents quartiers dans un environnement végétalisé
- Favoriser le maintien ou la mise en place d'équipements, de services, d'entreprises et de commerces de proximité en ce qu'ils sont créateurs d'emplois et limitent voire suppriment les déplacements en voiture
- Se rapprocher des communes voisines pour élaborer des projets urbains cohérents

La ville de Gagny peut encore s'inscrire dans le processus du développement durable, rendre l'urbanisation actuelle acceptable et réduire la vulnérabilité au changement climatique en reconnaissant le rôle essentiel des espaces naturels des anciennes carrières. Le SDRIF recommande d'affirmer prioritairement la vocation d'espaces verts publics et de loisirs des secteurs sous minés par d'anciennes carrières et non encore urbanisés.

Alors que la recommandation est de 10 m<sup>2</sup> d'espace vert ouvert au public en zone dense, Gagny ne dispose que de 4,5 m<sup>2</sup> par habitant (il s'agit d'une donnée de la mairie qui inclut la déchetterie et le nouveau cimetière).

**Un projet environnemental** appelle les mesures suivantes :

- Préserver les derniers espaces naturels et les aménager en espaces publics ouverts
- Inscrire la ville dans la trame verte d'agglomération du SDRIF
- Inscrire la carrière de l'est dans le réseau départemental Natura 2000 et demander la protection des biotopes

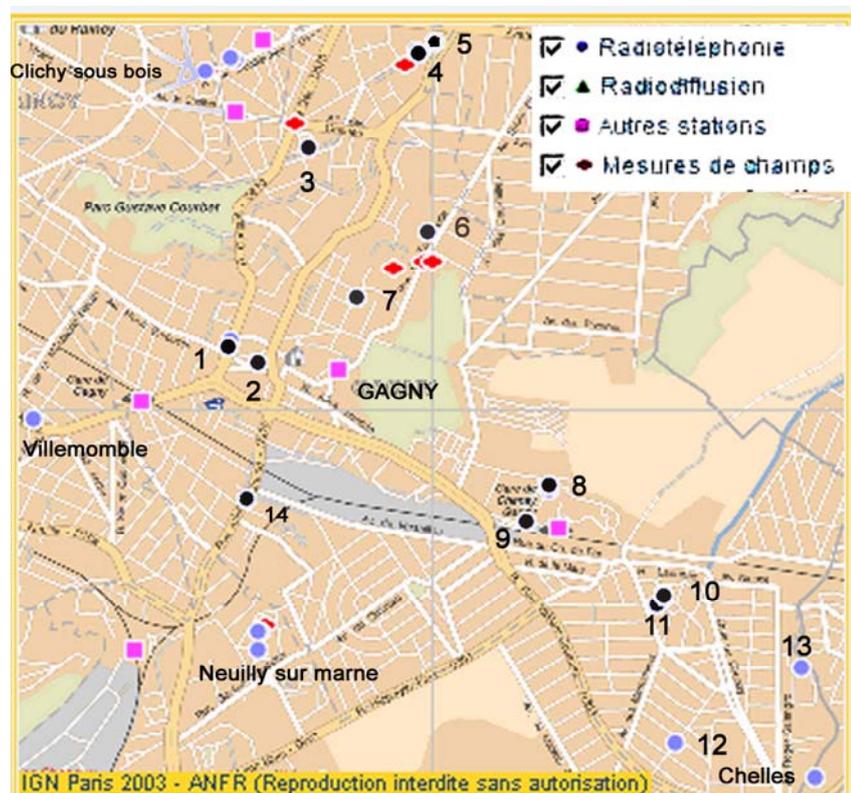
Pour prendre en compte ces modifications, il faut, dès maintenant, élaborer, dans la concertation, un nouveau Plan Local d'Urbanisme.

Brigitte Mazzola

## LES ANTENNES RELAIS A GAGNY

Lors de notre assemblée générale du 3 février, nous avons exposé le problème que posait l'implantation des antennes relais à Gagny. Aujourd'hui, nous complétons.

Face à une prolifération exponentielle du nombre des antennes relais, de l'attentisme des pouvoirs publics en charge de la santé et de la passivité des maires qui déclarent n'avoir aucun pouvoir quant au choix des implantations des antennes de téléphonie mobile, Gagny Environnement a choisi d'adhérer à P.R.I.A.R.T.E.M. qui a pour but de lutter contre l'installation anarchique d'antennes.



Le tableau ci-contre indique les lieux d'implantation de stations d'émission/réception. A l'heure où le débat sur la nocivité des antennes bat son plein, où les avis autorisés sont contradictoires, on peut constater que tous les lieux sensibles de notre commune sont touchés : à savoir : crèches, maison de retraite, écoles primaires et maternelles, lycées, collèges et centres de loisirs. Avec 14 sites et la prolifération de 148 antennes, on peut s'interroger : à Gagny, le principe de précaution n'est pas la préoccupation des opérateurs ni de la commune, l'information des citoyens sur les niveaux réels d'émission non plus.

**Le problème important des antennes relais touchant à la santé publique n'est traité dans aucun document communal.**

cartographie disponible sur le site ANFR – cartoradio

<http://anfr.fr>

Gagny Environnement souhaite que soient adoptées les mesures suivantes:

- Réduction des seuils d'exposition au public à 0,6 v/m (voir site Priartem <http://www.priartem.com>)
- Amélioration de l'intégration paysagère des stations
- Concertation locale, préalable, avec les riverains et les parents d'élèves
- Obtention de l'accord à l'unanimité des votes des copropriétaires et locataires en assemblée générale
- Adoption d'un périmètre d'exclusion des antennes relais dans les zones dites sensibles
- Obtention d'une expertise indépendante et contradictoire
- Communication d'un plan de déploiement des antennes
- Certaines propositions ne pourront être prises qu'au niveau national, mais cela ne doit pas empêcher qu'à l'issue d'une réelle concertation, une charte soit mise en place entre les opérateurs et la commune.

Dans plusieurs villes, des citoyens et des maires se sont mobilisés contre les opérateurs: Nogent-sur-Marne, Saint-Denis, Montluçon, où après 4 ans de mobilisation, les antennes ORANGE ont été enlevées.

N'oublions pas que l'année 2008 est l'année des élections municipales.

Nous ne pouvons qu'encourager les futurs candidats de toutes sensibilités et l'équipe actuelle à prendre en considération ce problème récurrent.

**Gagny Environnement demande que ce sujet soit pris en compte dans l'étude de l'état initial de l'environnement du prochain PLU.**

J.C. Imadali

N°	Nbre stations	N°	H	Système nbre bandes	Zone sensible
7	1	371529	7 m	UMTS (3)	idem 6
8	3	195900	40m	GSM 1800/GSM 900 (4) FH (1)	Ecole Lavoisier
		207225	37m	GSM 900 (2) GSM 1800 (2)	
		332823	39m	UMTS (3)	
9	1	345012		UMTS (3)	Jean Bouin
10	5	310740	28m	UMTS (3)	Crèche La Palombe bleue
		361293	30m	GSM 900/GSM 1800 (4)	
		361295	31m	UMTS (3)	
		66053	28m	GSM 900 (3) FH (1) GSM 1800 (2)	
		89316	28m	FH (1) GSM 900 (2)	
11	5	310740	28m	UMTS (3)	Crèche La Palombe bleue
		361293	30m	GSM 900/GSM 1800 (4)	
		361295	31m	UMTS (3)	
		66053	28m	GSM 900 (3) FH (1)	
		89315	28m	FH (1) GSM 1800 (2) GSM 900 (2)	
12	1	371617	12	UMTS (3)	Ecole maternelle Jules Ferry
13	2	353415	36	UMTS (3)	
14	1	56628	38	GSM 1800 (2) GSM 900 (2)	Maternelle Carnot + future école
		360335	20	UMTS (3)	

N°	Nbre stations	N°	H	Système nbre bandes	Zone sensible
1	3	331671	34 m	UMTS (3)	Crèche - Ecole Sévigné - Ecole privée Jeanne d'Arc Maison retraite La Cerisate
		69621	36m	GSM 1800(2) (2) GSM 900 (2)	
		81990	41m	FH (1) GSM 1800 (2) GSM 900 (3)	
2	5	331671	34m	UMTS (3)	Ecole Paul Laguesse
		370582	27m	GSM 900/GSM 1800 (4)	
		370583	27m	UMTS (3)	
		69621	36m	GSM 1800 (2) GSM 900 (2)	
		81990	41m	FH (1) GSM 1800 (2) GSM 900 (3)	
3	1	310739	17m	UMTS (3)	
4	4	197590	16m	GSM 1800 (2) GSM 900 (2)	Maternelle Lamartine
		310741	18m	GSM 1800 (2)	
		375032	18m	UMTS (3) UMTS (3)	
5	5	197590	18m	GSM 1800 (2) GSM 900 (2)	Maternelle Lamartine Primaire Marius Morin
		211139	18m	GSM 900 (2) GSM 1800 (2)	
		310741	18m	UMTS (3)	
		375032	18m	UMTS (3)	
		65367	18m	GSM 1800 (2) FH (2)	
6	2	366234	24m	UMTS (3)	Meruda Lycée Gustave Eiffel Lycée J.B. Clément
		60575	24m	GSM 900 (2) GSM 1800 (2)	

FH faisceau Hertzien

GSM 900 -1800 téléphone mobile 2 ème génération ( voix )  
UMTS téléphone mobile 3 ème génération voix, internet etc

## **Réduire la circulation automobile : un enjeu municipal à inscrire dans les orientations de la région**

*Embouteillages, insécurité, bruit, consommation d'espace, dégradation des paysages, pollution atmosphérique (impact sur la santé, réchauffement climatique): les franciliens considèrent la voiture comme la première cause de nuisances.*

### **L'échelon communal**

Le Plan Local d'Urbanisme doit être compatible avec le Plan de Déplacement Urbain régional. Ce document a pour objectif de réduire la place de la voiture en privilégiant les transports collectifs et les circulations douces (marche à pied, vélo). Deux axes de réflexion :

#### **1) Apaiser la circulation intra-muros**

La première étape consiste à élaborer un plan de circulation pour canaliser le trafic de transit et organiser les liaisons entre les quartiers. Les mesures suivantes sont à étudier :

- généraliser les zones 30 dans les quartiers pavillonnaires, sécuriser les déplacements des piétons par la réfection des trottoirs et sanctionner leur occupation par les voitures
- inciter à l'usage du vélo en créant des itinéraires protégés et en multipliant les points de stationnement près des équipements et commerces
- améliorer les circuits de navettes municipales et adopter une politique du stationnement dissuasive
- rendre la ville accessible aux personnes à mobilité réduite

Des méthodes alternatives à la voiture peuvent être expérimentées pour l'accompagnement des scolaires : Pédibus, un système de ramassage scolaire à pied mis en place par les parents, les enseignants et les municipalités a déjà fait ses preuves dans d'autres communes.

#### **2) Améliorer le rabattement vers les gares : l'intermodalité**

Les 2 gares de Gagny sont essentiellement utilisées par des voyageurs se rendant vers Paris.

Elles génèrent un trafic important : 5800 entrées/jour à Gagny centre et 3800 au Chénay. Une proportion significative d'usagers arrive en voiture : en gare du centre, 290 personnes sont déposées chaque jour et 540 véhicules stationnent à proximité. Pour la gare du Chénay, 190 voyageurs sont déposés et 660 se garent dans la résidence Jean Bouin et les quartiers pavillonnaires. Ces 2 gares sont les seules de la ligne E à offrir un stationnement gratuit en surface.

Il faut améliorer la desserte des bus et augmenter leur fréquence. L'usage du vélo doit être encouragé par la sécurisation des voies d'accès et l'aménagement de parcs surveillés proposant différents services (réparation/location).

Pour ceux qui n'ont pas d'autre solution que la voiture, la Région et le STIF ont prévu des financements importants pour la construction de deux parcs relais. La municipalité de Gagny, chargée des études et des aménagements, doit rapidement présenter les dossiers qui permettront d'engager les travaux et instaurer le stationnement payant alentour.

### **Le contexte régional :**

Gagny, insérée dans le grand ensemble régional, subit de lourds flux de transit : plus de 10000 véhicules par jour empruntent la N302.

L'absence de maîtrise de l'utilisation des sols a favorisé l'étalement urbain. Pour desservir les espaces conquis, les ministères aménageurs, en particulier celui de l'équipement, ont privilégié le tout routier au détriment des investissements dans les transports collectifs.

### **Le Schéma Directeur**

Depuis la loi d'orientation du 4 février 1995, l'autorité régionale a compétence pour l'aménagement de l'Île de France. Avec le Schéma Directeur de la Région Île de France (SDRIF), elle affiche sa volonté : faire de l'Île de France la première écorégion européenne. Relever le défi du changement climatique impose de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de limiter le recours à la voiture individuelle, responsable de 30% de ces émissions.

Les orientations retenues répondent à deux objectifs:

#### **➤ Réduire les dysfonctionnements existants**

- - mise en place d'une alternative ferroviaire et fluviale au transport routier des marchandises
- - amélioration du maillage régional en prolongeant 9 lignes de métro et plusieurs RER (B, D, E) qui seront reliés par les transports de rocade : tramway des Maréchaux, Arc-express (liaison souterraine en petite couronne), Grand Tram en moyenne couronne, tangentielles ferrées

- - développement des lignes de transport en commun en site propre sur voirie
- - promotion de la marche et du vélo comme modes de transport urbain à part entière

### ► Maîtriser le développement à venir

Pour mettre un frein à l'étalement urbain et stopper le fractionnement des espaces agricoles, forestiers et naturels, il faut envisager une urbanisation plus compacte, économe du foncier.

La relocalisation et la mise en cohérence des fonctions urbaines telles que l'habitat, l'emploi, les équipements et les services sont de nature à limiter les besoins en déplacement. La réduction des inégalités territoriales entre l'ouest de la région d'une part, l'est et le nord d'autre part peuvent aussi y contribuer.

Dans le contexte des défis énergétique et climatique, on aurait pu attendre du SDRIF une prise de position plus nette sur la place de l'automobile. Bien que reconnaissant « les limites d'un modèle de transport s'appuyant trop fortement sur les routes et la mobilité motorisée individuelle », ce document prévoit des aménagements routiers d'envergure. L'un des plus contestables est l'enfouissement de la N13 qui traverse Neuilly du périphérique à la Seine et se prolonge jusqu'à la Défense. Ce projet, à lui seul, va consommer près d'1 milliard d'euros, une somme considérable qui manquera aux investissements dans les transports collectifs (Il est vrai que la Région a subi de très fortes pressions de l'Etat, qui lui est associée dans la rédaction du schéma directeur).

Si le SDRIF réaffirme l'actualité des Plans de Déplacement Urbain, il faut regretter son absence de prescriptivité en la matière. Parmi les projets de lignes de bus en site propre programmés depuis l'an 2000, très peu ont abouti, la plupart ont pris un retard conséquent. Une des raisons en est le manque d'empressement dont font preuve les maires pour libérer sur la chaussée la place actuellement réservée à l'automobile.

Il est indispensable que les communes intègrent à leurs politiques de déplacements les exigences du développement durable et prennent en compte dans leurs projets une échelle dépassant les limites de leur territoire. Ces projets devront être compatibles avec les objectifs du SDRIF.

Véronique Denizet

## Brèves

Gagny Environnement met ses idées sur le développement durable en application : afin de réduire notre consommation de papier, nous vous proposons de vous envoyer les prochaines parutions de "Point de Vue Environnement" ainsi que des informations par courriel comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour 75 adhérents.

**Communiquez votre adresse mail à [assoc@gagny-environnement.org](mailto:assoc@gagny-environnement.org).**

Les documents "Statuts" et "Règlement" qui vous ont été envoyés ont été approuvés par l'assemblée générale du 3 février sans modification. Vous pouvez les conserver, ils régissent désormais notre association. Retrouvez l'édition définitive sur notre site.

Nous lançons un appel à nos membres qui n'ont pas encore renouvelé leur adhésion. La rentrée des cotisations permet de faire face au coût des actions en justice et de prévoir le financement de nouvelles actions.

Afin d'éviter des relances ne tardez pas à nous renvoyer votre cotisation. Nous comptons sur vous.

### **CTM : Un drôle de permis.**

Le 27 octobre 2005, sous le régime du PLU, le maire s'accordait un permis de construire pour le nouveau Centre Technique Municipal. Suite à une demande datant de juillet 2006 et après saisine de la CADA, l'association vient enfin de recevoir le dossier.

Un examen rapide de celui-ci montre des illégalités par rapport à la réglementation applicable au moment de l'approbation. Il est

navrant et inadmissible de voir le maire déroger au règlement du PLU qu'il a fait approuver quelques mois auparavant.

Le contrôle de légalité, berné par l'inexactitude de la demande, n'a pas soulevé d'objection et, aujourd'hui un recours semble encore possible.

La construction d'un nouveau CTM est un véritable besoin pour la ville et pour les employés municipaux mais, au nom de celui-ci, doit-on admettre toutes les illégalités?

**L'association n'exclut pas de demander un contrôle de légalité au préfet.**