



POINT DE VUE ENVIRONNEMENT

Association agréée au titre de l'article L.141-1 du code de l'environnement
<http://gagny-environnement.org>

mai
2007

N° 32

Sommaire	Page
PLU	1
Les surfaces variables	1
Les bruits SNCF	2
Un aménagement béton	4

Le 24 mai, le Commissaire du Gouvernement de la Cour Administrative d'Appel de Versailles a conclu à l'annulation :

- des votes du conseil municipal de Gagny des 24 juin et 29 novembre 2005 approuvant le PLU
- du permis de construire du centre commercial Intermarché.

Si la cour d'appel suit ces conclusions, ce sera une nouvelle victoire pour notre association.

CARRIERE DU CENTRE : DES SURFACES A GEOMETRIE VARIABLE

Une exposition en mairie, ainsi qu'un livret joint à Gagny Magazine d'avril 2007, présentent aux gabiens les caractéristiques du futur « Parc du Bois de l'Etoile ». Après l'annulation du Plan Local d'Urbanisme par la justice, ce parc est la seule partie du projet d'aménagement de la carrière du centre que le maire peut, pour le moment, mettre en œuvre. C'est dire s'il est important de valoriser cette réalisation ! Peu soucieuse d'offrir à la population une information complète et impartiale, la municipalité fait l'impasse sur le verdict du tribunal. Les cartes et plans consacrés en principe à la communication sur le seul espace vert, intègrent, en filigrane, l'urbanisation inscrite dans le PLU annulé. Au mépris de la décision de justice, on nous dit même que l'ensemble du projet serait « en voie de concrétisation »...

La lecture des différents bulletins municipaux laisse perplexe. Au gré d'on ne sait quel mouvement d'expansion/contraction, le parc évolue d'une surface minimum de **8,5 ha** (février 2004) à la taille conséquente de **14 ha** (décembre 2005, octobre 2006, janvier 2007, mai 2007). Entre ces deux extrêmes, sa taille aura beaucoup varié : **plus de 9 ha** en mai 2004 et **près de 9 ha** un an plus tard (avril 2005), en passant par **12 ha** en février 2006 et **plus de 10 ha** en septembre 2006. A présent, il semble avoir atteint sa maturité puisque l'exposition et le livret qui le consacrent se sont décidés pour **14 ha**.

Les délibérations du Conseil Municipal, documents de référence, nous présentent une vérité bien différente. L'assemblée communale

règle en deux temps le sort de la carrière du centre : **15 décembre 2003** : la commune achète **22,5 ha** à la société Lafarge.

1er mars 2004 : le conseil municipal vote à la majorité la vente de **13,5 ha** à la société BDM pour y réaliser des constructions. Le maire est autorisé à signer un compromis de vente.

La délibération atteste qu'une surface de **8,5 ha** restera propriété de la commune et sera réservée à l'aménagement d'un espace vert ouvert au public. Le plan joint précise que cet espace vert est divisé en 2 zones : le lot E de **7,1 ha** et le lot G de **1,3 ha** soit un total d'environ **8,5 ha**.

Le compromis de vente est signé le 19 mars 2004. Aucune nouvelle délibération en conseil municipal n'est venue modifier ce découpage.

Récemment, la commune dépose une demande de subvention pour l'aménagement d'un parc. Ce parc recouvre les 2 lots précités, correspondant aux zones N du PLU et délimités par un liseré rouge sur les plans communiqués au public. Cette superficie représente **11,4 ha** et non **8,5 ha** comme indiqué dans les délibérations du Conseil Municipal.

La convention signée par la commune est sans équivoque : les terrains aménagés avec l'aide du département auront une affectation **d'espaces verts ouverts au public**, devront figurer au Plan Local d'Urbanisme en tant que **zone N** (espace naturel) et être classés **en espaces boisés**. Le non respect de ces engagements entraîne immédiatement **l'annulation ou la restitution de la subvention**.

En application de l'arrêté préfectoral du 30 août 2005, **2,16 ha** viendront s'ajouter à cet espace vert, soit une surface finale de **13,6 ha**. Cette surface supplémentaire, qui devra impérativement être **classée en zone naturelle**, n'apparaît pas explicitement sur le document de promotion.

Des **22,5 ha** achetés à Lafarge, une fois déduits les **14 ha** d'espaces verts annoncés, il ne restera donc que **8,5 ha disponibles**, alors que la commune s'était engagée à céder **13,5 ha** à BDM.

Toute l'économie du projet municipal s'effondre puisqu'il est impossible de respecter les termes

de la promesse de vente, qui devient donc caduque.

A ce jour, les services du cadastre indiquent que la commune est toujours propriétaire des 22,5 ha achetés à Lafarge. Cette situation ouvre des perspectives nouvelles et permet de mettre en place des projets en phase avec les préoccupations environnementales actuelles: **Gagny Environnement est favorable au classement de la totalité de la carrière du centre en zone N**. Elle redeviendra rapidement un espace forestier et un réservoir de biodiversité.

Véronique Denizet

LES BRUITS SNCF

Toutes les enquêtes effectuées montrent que les nuisances sonores sont considérées comme le facteur le plus gênant de notre environnement. L'excès de bruit a des effets perturbateurs sur l'organisme et les bruits nocturnes ont une incidence importante sur notre sommeil ou notre comportement.

Après l'obtention d'un nouveau record du monde, la SNCF, au mois de juin, à grand renfort de publicité, va inaugurer la ligne TGV Est. Pour sa réalisation, le chantier a été divisé en deux tronçons : l'un de Paris à Gagny-Chénay, de responsabilité SNCF, ne nécessite aucun changement d'infrastructure ; l'autre, de l'entrée de Chelles jusqu'à Strasbourg, de responsabilité RFF (Réseau Ferré de France), est considéré véritablement comme la ligne nouvelle. Le maître d'ouvrage de cette infrastructure nouvelle a, dès le début de l'étude, pris en compte les normes de bruit applicables et la nécessité d'y intégrer les contraintes de respect de l'environnement (bruit, insertion paysagère...).

La constatation concrète et visible de ces dispositions est l'édification, à Chelles, de murs anti bruit le long de la ligne SNCF.

Qu'en est-il pour Gagny ?

Sur le tronçon de Paris à Gagny-Chénay, le point noir de bruit du pont métallique de la gare principale de Gagny est bien connu et avait fait l'objet d'observations de la part de l'association dès 1994 à la commission d'enquête publique.

En 1996, la commune de Gagny adhère à l'AIPEEF (Association Intercommunale pour la Protection de l'Environnement de l'Est Francilien) et déposait, avec les autres communes adhérentes (Bondy, Chelles, Vaires, etc...), un référé préventif auprès des tribunaux qui a abouti à la désignation d'un expert par le Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

De son côté, le Conseil Régional, sous l'impulsion des associations, émettait un avis favorable à la réalisation d'une expertise proposée par l'Etat aux régions (contrat de plan Etat-Région) et aux collectivités (contrat d'agglomérations) pour la résorption des points noirs de bruits ferroviaires.

En 2001, dans le cadre de l'étude financée par le Conseil Régional, Gagny Environnement sélectionnait cinq habitations pour y effectuer des mesures de bruit. Cette opération, qui avait pour objectif initial de faire un état des lieux avant la mise en service du TGV, mettait en évidence l'existence de points noirs de bruit (*voir le résumé du rapport d'expertise sur le site de l'association*).

En 2002, l'expert désigné par le TA organisait plusieurs réunions contradictoires avec les associations et collectivités. Gagny Environnement lui communiquait un extrait des résultats de l'étude et proposait que ceux-ci soient pris en compte dans le rapport.

Le commissaire enquêteur, après accord de la région, intégrait le rapport complet à son dossier d'expertise préalable qui, malheureusement, ne comportait pas d'étude sur la question importante des vibrations. Par ailleurs, l'assemblée nationale indiquait que les problèmes particuliers, qui ne seraient pas imputables au seul TGV Est, seraient traités dans le cadre du programme national de résorption des points noirs du bruit ferroviaire. (Séance du 22 janvier 2002).

Les responsables SNCF assurent qu'un TGV ne fait pas plus de bruit qu'un train Corail et, qu'en principe, il n'y aura pas d'augmentation des nuisances.

Pour le pont de la gare principale, l'association conteste cette affirmation car le bruit engendré par le pont ne dépend pas essentiellement de la nature du convoi, mais est proportionnel à sa vitesse. Or, si le nombre de train Corail passe de 75 à 24, le trafic augmentera, puisque 69 TGV rames simples et 46 TGV rames multiples circuleront quotidiennement. **Il paraît donc probable que les nuisances dues au passage du TGV vont augmenter au niveau du pont de la gare principale.**

Pour le reste du réseau, l'étude montre que les points noirs de bruits vont en croissant d'ouest en est et que **les riverains les plus gênés sont ceux de la rue Laennec, du quartier des abbesses et du quartier Jean Bouin.** En cas d'augmentation des nuisances, les résultats de l'expertise régionale serviront de référentiel.

De plus, comme le TGV se réserve les deux voies centrales, les trafics banlieue, corail et marchandises vont être rejetés vers les voies extérieures, ce qui augmentera le niveau des nuisances pour les riverains.

L'association a relancé à plusieurs reprises le Conseil Régional, le STIF et RFF pour suivre la mise en application de ces décisions (*voir rubrique TGV sur le site de l'association*).

Le seul courrier reçu émane de RFF qui déclare être en attente d'une réponse de la commune depuis six mois et indique que les coûts seraient répartis entre la SNCF, la région et la commune.

L'association n'a pu recueillir aucune information sur les solutions retenues, ni sur les mesures de bruit effectuées par la commune.

On constate une absence totale de communication sur ce problème important qui aurait dû faire l'objet d'une étude environnementale et d'une très large concertation lors de l'élaboration du PLU.

La municipalité est-elle disposée à faire avancer le dossier, à répondre rapidement à la SNCF et à participer au financement ?

Depuis plus de 10 ans, la commune est saisie du problème et l'on peut regretter qu'à l'approche de l'inauguration du TGV Est, la suppression des points noirs de bruit à Gagny soit loin d'être réalisée.



Le Directeur régional Ile-de-France

Références : D-07 : 2719 / JCB/OBA
Affaire suivie par : Jean-Christophe BENOIT

Monsieur le Président,

Vous avez interrogé mes services sur l'état d'avancement de l'étude acoustique menée à Gagny dans le cadre de l'opération de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire.

Cette étude a permis d'identifier les bâtiments répondant aux critères de définition des PNB et de proposer des mesures de protection acoustique. Actuellement, ce travail n'est pas finalisé car nous n'avons pas arrêté le programme de l'opération : nous sommes en attente de la position de la mairie de Gagny sur le choix de la solution de protection à retenir.

Nous avons sollicité Monsieur TEULET, Maire de Gagny, par courrier du 15 novembre 2006, sans réponse à ce jour.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Bernard CHAINEAUX

L'association demande aux riverains d'être vigilants lors de la mise en route progressive du TGV Est, et, en cas d'aggravation des nuisances, de bien vouloir en informer l'association.

Jean Denis

UN AMENAGEMENT BETON DANS LA CARRIERE DU CENTRE?

En 2005, un défrichage illégal : Gagny Environnement dénonce l'illégalité des travaux de défrichage sur une partie des espaces boisés et l'inutilité de ces travaux sur les parties qui ne sont pas sous-minées.

La Direction Régionale de l'Agriculture rend un rapport défavorable au défrichage de certaines zones. Sans en tenir compte et alors même qu'elle n'a pas obtenu les autorisations nécessaires, la commune entreprend les travaux de défrichage. A la suite de plusieurs manifestations et interventions auprès des services de l'état, Gagny Environnement obtient leur arrêt temporaire.

En juillet 2005, **grâce aux propositions de la DRIAF et aux actions de Gagny Environnement, 4,4 ha sont sauvés de l'urbanisation.** En compensation du défrichage autorisé, un plan d'intervention validé par le préfet prévoit que 4,4 ha de boisement seront conservés, dont 2,16 ha sur la carrière du centre. Ces 2,16 ha sont constitués d'une "voie de liaison verte" reliant la rue Jules Guesde à l'avenue des Charmilles. Pourtant, cette voie, réduite à quelques mètres, traversée par deux routes ne peut pas remplir le rôle environnemental d'une véritable coulée verte.

Gagny environnement maintient qu'il n'était pas nécessaire de défricher la totalité des espaces pour les sécuriser. En effet, la sécurisation a été conçue pour supporter des constructions sur la totalité de la superficie. Pour conserver les espaces naturels existants ou même pour accueillir un espace vert nouvellement créé, une telle mise en œuvre aurait pu être évitée. Ainsi, des arbres centenaires ont été abattus sur une zone non sous-minée et sur laquelle, le préfet a demandé de replanter. Des injections réalisées à 1,5 mètre des quelques arbres encore en place montrent que la sauvegarde des plus beaux sujets était possible. Après le massacre écologique est venu le temps de **l'opération d'aménagement**, selon des schémas qui varient au rythme des publications municipales.

Des immeubles apparaissent à un endroit, disparaissent pour réapparaître plus loin, les dénominations changent, le découpage des terrains dévolus au pavillonnaire se transforme. Dans le PLU, la zone au nord-est du chemin du Bois de l'Etoile devait recevoir un habitat pavillonnaire (zone UG du PLU). Aujourd'hui, on nous annonce qu'une partie de cet espace est destinée à de petits collectifs : ce projet n'est plus conforme au zonage de l'ancien PLU.

La commune a demandé la mise en révision du Plan de Prévention des Risques qui concerne **la carrière du centre, située sur une zone de risques majeurs** (risques carriers et retrait-gonflement). Une modification de ce plan pourrait apporter de nouveaux changements des implantations prévues.

Les emplacements réservés à la voirie sont modifiés sans que l'on sache ce qui sera réalisé ou si de nouvelles routes verront encore le jour. **A quel document se fier et à quelle étape serons-nous vraiment fixés sur le devenir des terrains ?**

Plus curieux encore, **des trames de plantation et des lisières** figurent sur des terrains destinés à l'urbanisation le long du collège Pablo Neruda et de l'avenue des Charmilles. Ces plantations ont une emprise de 10 mètres de profondeur sur toute la largeur des parcelles, rendant douteuse la constructibilité des terrains. Depuis quand existe-t-il un document d'urbanisme qui prescrit aux propriétaires de planter un rideau d'arbres sur la totalité de la largeur de leur terrain ? On peut d'ailleurs s'interroger sur le statut d'une bande de 7700 m² située le long de l'avenue des Charmilles et que la commune désire conserver sans en préciser la destination. Ces trames et lisières ne peuvent être comptabilisées dans les espaces verts publics.

Quand à **l'espace vert** en cours d'aménagement, ses limites varient d'un schéma à l'autre et son dénivelé ne correspond pas à ce qui est annoncé. Fallait-il ajouter de la hauteur à un terrain en forte déclivité et en surplomb du centre commercial ? Fallait-il créer une "colline" pour implanter "l'arboretum" sur une des seules zones auparavant planes qui pouvait être utilisée comme terrain de jeux ?

Une entrée rue Jules Guesde, ouverte sur la partie sud de la ville et accessible à tous, aurait été la bienvenue, mais **la priorité a été donnée au centre commercial.** Contrairement à ce qui avait été annoncé aux riverains, une entrée serait créée rue de la Rochette. Il faudra donc utiliser cette entrée peu praticable ou monter les côtes des rues Florian ou de Montguichet.

Parmi les aménagements présentés en photo sur les plaquettes et offrant de vastes perspectives, beaucoup ne pourront être réalisés en raison de la déclivité du terrain.

Une seule solution : un espace vert sur la totalité de la carrière du centre.

Brigitte Mazzola