



POINT DE VUE ENVIRONNEMENT

Novembre
2004

N° 21

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



Automne 2004 La carrière de l'Est.

Sommaire

Editorial	1
La continuité	1
Le PLU droit de savoir	2
Que devient la carrière du centre?	2
A103	
Autoroute ou pas?	3

EDITORIAL

Le Président Druesne "passe la main" au Président Denis

Membre fondateur en 1979, j'ai assumé la présidence de l'association pendant 25 ans. La volonté d'assurer la pérennité de Gagny Environnement et des raisons personnelles m'ont conduit à donner ma démission.

Jean Denis a été élu Président avec Véronique Denizet et Brigitte Mazzola Vice-présidentes. J'assurerai un rôle de conseiller du président à sa demande.

Avec cette nouvelle organisation, le conseil d'administration en place se trouve conforté et rajeuni. Il pourra encore mieux poursuivre les actions en cours et entreprendre les initiatives propres à atteindre les buts de l'association.

Henri Druesne - Administrateur

LA CONTINUITE

Henri, il y a plus de dix ans, en revenant dans ma ville natale et en adhérant à Gagny Environnement, je ne pensais pas prendre un jour ta succession.

Par tes connaissances, ton intégrité et ta pugnacité, tu as su transformer une association de quartier formée il y a plus de 25 ans en une association agréée, forte d'environ 260 membres. Aujourd'hui on peut affirmer qu'elle est reconnue et respectée dans la commune mais aussi au niveau départemental et même régional.

Que signifie pour nous la défense de l'environnement ?

Dans notre banlieue fortement urbanisée c'est défendre, par le dialogue et la concertation, notre cadre de vie, qui recouvre tous les domaines, de l'eau à l'air, en passant par la protection des espaces verts naturels subsistants, l'engagement en faveur du développement durable, le respect des règles d'urbanisme, la lutte contre toutes les formes de pollutions (les excès de la circulation, l'insuffisance des réseaux d'assainissements, les bruits, etc.). C'est aussi défendre les intérêts d'un groupe d'adhérents, lorsqu'un préjudice dont il est victime relève du code administratif ou du code de l'environnement. Ceci doit se faire par la concertation, mot désormais inscrit dans notre législation nationale.

C'est, en dernier recours, utiliser les moyens juridiques, lorsque la loi n'est pas respectée, et que l'on refuse de nous entendre. Ici, la place me manque pour énumérer tous les succès que l'on peut t'attribuer.

Au cours de ces années, tu m'as transmis tes connaissances dans ce domaine et je t'en remercie publiquement.

En acceptant cette succession, je veillerai, avec le conseil d'administration, à ce que l'association reste fidèle aux objectifs et valeurs qui ont toujours été les nôtres. Je ne doute pas, qu'en restant membre du conseil d'administration avec un rôle de conseiller, tu sauras nous dispenser tes précieuses recommandations.

Pour la suite, une de mes actions principales sera de mettre tout en œuvre pour pérenniser l'association. Aussi, je lance un appel aux gabiniers de tous âges, pour venir renforcer notre équipe libre, indépendante, apolitique et soucieuse de défendre l'environnement et le cadre de vie à Gagny.

Le conseil d'administration se joint à moi pour te dire MERCI HENRI.

Jean Denis - Président

LE PLAN LOCAL D'URBANISME APPROUVÉ ? Le droit de savoir

Le plan local d'urbanisme (PLU) approuvé par le conseil municipal le 28 juin dernier est-il effectivement opposable (applicable) ? C'est la question que l'on se pose à la lecture des observations faites au maire de Gagny par le Sous-préfet, dès le 19 août 2004, lors du contrôle de légalité de la délibération du conseil municipal l'approuvant.

En premier lieu, au regard des exigences de l'article R.123-2 du code de l'urbanisme, le Sous-préfet estime que, « *s'agissant des zones ayant vocation à être urbanisées situées dans les carrières, une analyse plus détaillée aurait été nécessaire pour une meilleure compréhension de ses incidences sur l'environnement et de sa mise en valeur.* » De plus, il précise que « *le rapport de présentation doit exposer les motifs des limitations administratives à l'utilisation des sols apportées par le règlement et n'est pas suffisamment clair sur la compensation en espaces verts de la zone à urbaniser située au nord de la carrière de l'Ouest, au titre du schéma directeur de la région Ile-de-France.* »

En second lieu, il rappelle que : « *en application de l'article L.123-3 du code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme doit obligatoirement préciser, pour le périmètre des ZAC, la localisation et les caractéristiques des espaces publics, des principaux ouvrages publics, des installations d'intérêt général et des espaces verts. Alors qu'on constate pour les ZAC « Jean Bouin » et « Saint-Pierre – Cote de Bellevue qu'aucune indication de ce type ne figure dans le règlement ou dans les orientations d'aménagement retenues par la commune dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.* »

Toutes ces observations ont été exprimées dans les propositions formulées par Gagny Environnement en décembre 2003 à l'occasion de son avis sur le PLU arrêté, et en mai 2004 lors de l'enquête publique.

La conclusion du Sous-préfet est sévère : « *Cette absence de précision du règlement ou du projet d'aménagement et du développement durable et l'insuffisance du rapport de présentation sur les points évoqués précédemment, affecte la légalité de la délibération du conseil municipal du 28 juin 2004 approuvant le plan local d'urbanisme de Gagny.* »

Ainsi, le plan local d'urbanisme approuvé le 28 juin 2004 est opposable certes, mais paradoxalement, les décisions qu'il autorise sont rendues fragiles par l'illégalité de son approbation. Il devra être abrogé, modifié et approuvé de nouveau par le conseil municipal avant sa mise en œuvre effective.

Henri Druesne - Administrateur

QUE DEVIENT LA CARRIERE DU CENTRE ?

Le projet d'aménagement élaboré par la municipalité dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme ne progresse pas, et pour cause !

A ce jour, les demandes d'autorisation de défrichement, de comblement ainsi que le permis de construire du centre commercial déposés début juillet ne sont pas délivrés. **Le Sous-préfet demande que le PLU fasse apparaître une analyse plus détaillée des zones à urbaniser dans les carrières.**

L'administration devra être d'autant plus vigilante que les dangers liés à l'urbanisation des carrières sont bien réels, ainsi que le montre l'exemple de Montfermeil.

Un article paru dans le journal municipal de Montfermeil titre :

«Un affaissement de terrain dans le parc du moulin de Montfermeil: le préfet n'autorise pas la réouverture du site. »

Les travaux de comblement du terrain, situé sur d'anciennes carrières de gypse, ont été correctement effectués puis vérifiés par les autorités compétentes. Un parc a été aménagé et ouvert au public. Quelques mois après, un fontis se produisait. Les remblais utilisés pour combler les galeries se sont infiltrés dans des galeries voisines non répertoriées et non comblées, situées sous des terrains attenants et en contrebas sur la commune de Chelles.

La carrière du centre présente des similitudes avec celle de Montfermeil :

La nature du sol est la même, le terrain est en pente, le comblement des galeries situées dans les propriétés privées riveraines et en contrebas n'est pas prévu, l'état du sous-sol de ces zones est mal connu.

Mais à Gagny, ce sont des constructions qui sont prévues, et en nombre important, alors qu'à Montfermeil, les terrains consolidés, aménagé en parc urbain, n'accueillaient que des promeneurs.

Faut-il exposer les futurs « habitants des carrières » à de tels risques ?

La configuration des terrains en pente, l'exploration des terrains avoisinants à réaliser et la sécurisation nécessaire pour supporter des constructions rendent légitimes des interrogations sur le coût réel du comblement.

D'autres choix sont possibles. Ainsi que le montre le projet de la ville de Chelles sur le site d'anciennes carrières de gypse dit de «la Montagne». Le terrain, d'une quarantaine d'hectares, sera aménagé en

espaces verts. Les travaux de sécurisation se feront en plusieurs tranches et utiliseront des techniques diverses en fonction de l'état du sous-sol, comme la pose d'une grille en géotextile recouverte de terre. C'est également à Chelles, dans la carrière de l'Est qui jouxte Gagny que le conseil régional prévoit d'implanter des espaces verts qui seront inclus dans le « croissant vert de l'Est Parisien »

Mais à Gagny, ce sont des travaux de sécurisation importants et coûteux, destinés à supporter des constructions sur la totalité des zones planes représentant environ les 2/3 de la superficie de la carrière, qui sont prévus.

Les dossiers n'ont pas été élaborés en partenariat avec toutes les instances compétentes. Pour sa part Gagny Environnement a demandé au Président du Conseil Régional d'examiner la possibilité d'attribuer des subventions pour les travaux de sécurisation, à condition que soient sauvegardés les espaces verts naturels existants. Un dialogue franc et constructif entre tous les acteurs, Commune, Département, Région, Etat et associations devrait pouvoir s'instaurer.

Le béton n'est pas coulé, les autorisations ne sont pas délivrées, nous pouvons encore sauvegarder les derniers espaces naturels de notre ville en nous mobilisant.

Brigitte Mazzola – Vice présidente

A103 Autoroute ou pas ?

Depuis un peu plus d'un an, le dossier A103 est réactualisé. Mais l'information qui circule est complexe et les habitants de la zone concernée ont du mal à appréhender l'enjeu.

Dès 1969, des emprises sont gelées par l'Etat sur plusieurs communes du département (Villemomble, Neuilly plaisance, Neuilly sur Marne...) afin d'y aménager une voie autoroutière reliant A3 et A4, capable de désengorger A4, A86, et un certain nombre de points noirs dont la RN 302 à Villemomble et Gagny, la RN370 à Neuilly sur Marne, les ponts sur la Marne (Gournay, Neuilly). Mais ce projet se heurte à de fortes résistances sur le terrain et seul un tronçon jusqu'à Rosny sous bois a vu le jour.

Certains terrains réservés sur le tracé projeté sont à présent utilisés comme à Neuilly-sur-Marne où le maire a construit un stade et l'aire de jeux du croissant vert. Aujourd'hui, comment utiliser les emprises encore disponibles? La question est posée par le Ministre au Préfet de la Région Ile de France chargé de coordonner une étude lancée en juillet 2003.

A Villemomble on choisit l'autoroute

Autoroute, transports en commun ou restructurations locales, divers aménagements sont envisagés. Certains élus font l'effort de communiquer sur la question en organisant des réunions publiques où les responsables en charge du dossier à savoir la Direction Régionale de l'Equipement Ile de France (DREIF) et la Direction Départementale de l'Equipement (DDE) viennent présenter les différentes solutions élaborées par le Bureau d'études AM Environnement.

La dernière réunion en date s'est tenue à Villemomble le 13 octobre 2004, à la demande du Maire, M Calmejane. Cette rencontre a démontré l'intérêt de la population pour la question : la salle était comble. Mais au-delà d'une réunion d'information propre à engager le débat, s'est peu à peu dessinée la position de la commune de Villemomble: la seule solution, c'est l'autoroute.

Pourquoi cette solution n'est pas la bonne.

L'autoroute enterrée dans sa totalité. Outre qu'elle pose de gros problèmes de faisabilité technique (traversée du Plateau d'Avron, passage sous la Marne), elle présente plusieurs inconvénients. D'ordre environnemental en premier lieu : des puits d'aération, stations de traitement de l'air en surface et sorties de secours tous les 200m seront nécessaires pour obéir aux normes de sécurité. De plus, sa configuration interdira tout échange avec la surface sur son parcours (à part avec la RN 34). Aucun accès n'étant envisagé pour les habitants de Gagny, Villemomble et les communes plus au nord, on voit mal comment cet ouvrage pourra réduire le trafic de la RN 302. Citons AM Environnement: «...le service rendu au territoire traversé est limité...La situation actuelle des trafics sur la RN 302 est donc peu susceptible d'amélioration».

L'autoroute semi enterrée. Cet ouvrage comporterait une bretelle d'accès au pont des 3 Communes. Il est facile d'imaginer les incidences sur la voirie locale lorsqu'aux heures de pointes des flots d'automobiles chercheront à fuir les embouteillages ! (Voir les abords du Pont de Nogent et de l'A86). De plus, la traversée du Parc du Croissant Vert se ferait en surface, saccageant l'environnement du Lac de Maison Blanche, ainsi que la Haute-Ile (Un projet de parc dédié à l'eau y est à l'étude) et la Marne, franchies en viaduc. En supplément, pollution par le bruit et les gaz d'échappement dans des zones fortement urbanisées !

Pas plus que la précédente, cette solution ne permet de réguler les flux d'échanges locaux.

Posons le bon diagnostic...

Si une partie du trafic consiste en des flux de transit, un document diagnostic de la mobilité sur le secteur d'étude, datant d'août 2003 et récemment communiqué par la DREIF, démontre qu'une part majoritaire de ce trafic, (qui encombre les RN 302 et 370 et déborde sur le Plateau d'Avron et les quartiers pavillonnaires de Gagny et Villemomble) est d'origine locale.

Les transports en commun

L'offre de RER (essentiellement radiale) est excellente mais pose des problèmes d'accès aux gares. Le réseau de bus, inégal, laisse parfois des zones très denses non desservies comme à Gagny, Gournay, Neuilly sur Marne (10% des Gabiniciens n'ont aucun accès aux transports, 33% à Gournay). Les habitants du plateau (Montfermeil, Clichy) ne sont guère mieux lotis. Ce réseau, mal structuré en rocade, aux fréquences insuffisantes, ne joue pas son rôle de rabattement vers les gares. L'encombrement des voies ne permet pas d'améliorer la vitesse et la régularité des lignes, ce qui les rend peu attractives.

Les parkings de rabattement des gares

En l'absence d'alternative, 15% des usagers des gares s'y rendent en voiture particulière. Si l'offre de places de parking semble appropriée au Raincy, le parcotrain de Gagny Villemomble est sous occupé en raison d'une tarification inadaptée et de la gratuité du stationnement sur la voie publique. Quant à celui du Chenay Gagny, une offre sous dimensionnée oblige ceux qui prennent le train à pratiquer le stationnement sauvage.

...Et faisons des propositions

Plusieurs critères déterminants dans l'élaboration d'un projet sont à prendre en compte : faisabilité technique et financière, qualité de l'insertion urbaine et paysagère des aménagements, impacts environnementaux en terme de bruit, de qualité de l'air et de respect des sites naturels, acceptabilité par la population.

La complexité des données et la nécessité d'intervenir rapidement nous suggèrent un ensemble de pistes réalistes :

- Ouverture de la ligne de Grande Ceinture aux voyageurs (le fret actuel circule surtout la nuit). Cela semble possible comme le soutient l'ADSEPA, une association du plateau d'Avron.

- Amélioration de la desserte des gares par l'augmentation de la fréquence et des plages horaires des bus, modification de la ligne 604 et création de nouvelles lignes pour les communes mal desservies.

- Accélération et multiplication des programmes de bus en site propre type Mobiliens. Les élus devront prendre les décisions qui s'imposent pour dégager la place nécessaire sur la voirie comme la suppression de places de stationnement.

- Incitation à une plus large utilisation du vélo. Il faudra augmenter l'offre de places pour garer les deux roues près des gares et surtout sécuriser leurs déplacements en réalisant des pistes et bandes cyclables et en cas d'impossibilités techniques, limiter à 30 Km/h la vitesse des automobiles. Toutes ces mesures sont en parfait accord avec la loi sur l'air et les Plans de Déplacement Urbain

- Si des investissements publics sont au rendez-vous, pourquoi pas une nouvelle ligne de transport collectif de rocade reliant Marne-la-Vallée (en connexion avec le futur Trans-Val-de-Marne) au plateau de Montfermeil comme propose le Bureau d'étude? (Scénario n° 3)

- Quelques aménagements locaux semblent de nature à soulager des points de congestion :

La transformation de la portion d'A103 existante en avenue paysagère avec accès directs aux zones d'activités voisines pourrait ventiler la circulation.

D'autres hypothèses nécessiteront un travail approfondi avec les élus et la population : pour Gagny le projet propose la création d'une desserte locale reliant la rue Hyppolite Pina à Montfermeil via le pont Saint Pierre. **Ceci aura un impact important mal connu à ce jour dans le quartier du Chenay et dans la carrière de l'est**. Pour cette dernière ceci remettrait en cause le projet du croissant vert de l'Est parisien en étude à l'agence des espaces verts d'Ile-de-France et il semble que la commune de Chelles n'y soit pas favorable.

Nous sommes tous concernés

Certains scénarios risquent de modifier profondément et durablement notre environnement. Plusieurs aménagements proposés sont en contradiction avec nos projets urbains locaux. Comme à Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Villemomble, les habitants de Gagny ont droit à une connaissance complète du dossier.

Le 4 octobre 2004 par courrier Gagny Environnement a demandé à Monsieur le Maire d'organiser une réunion publique. Nous attendons sa réponse

Véronique Denizet – Vice présidente.