

Association Pavillons Ourcq Environnement

L'association **Pavillons Ourcq Environnement (POE)** a été enregistrée à la préfecture de Seine-Saint-Denis le 10/01/1998 sous le n° 1980-02252 suite à la modification de ses statuts.

Elle s'appelait auparavant AARNCOP (Association anti-nuisances du canal de l'Ourcq des Pavillons-sous-Bois) enregistrée le 5 Mars 1980 à la préfecture de Seine-Saint-Denis.

Elle s'intéresse à la qualité et à l'amélioration du cadre de vie aux Pavillons-sous-Bois. Un de ces nombreux combats a mené à l'aménagement des berges côté sud du canal de l'Ourcq.

Coordonnées :

*Mr Guy POMARAT- Pavillons Ourcq Environnement
45 av du Gal Leclerc - 93320 Les Pavillons-sous-Bois
Tél. : 06 80 72 24 09
Courriel : bruno.faour@wanadoo.fr*

1. Environnement actuel des berges du canal de l'Ourcq

La berge Nord constitue en partie ce que l'on appelle la zone industrielle de la Poudrette.

On y trouve de nombreuses entreprises, associations et locaux publics à vocation très différente en bordure de chaque côté du canal, en remontant le cours d'eau :

- Magasin de vente de matériel de plomberie RICHARDSON,
- Entreprise de vente de matériaux PINAULT,
- Crèche « les berceaux de l'Ourcq »,
- Entreprise de vente de matériaux LPM,
- Association CONTRASTE organisant des activités nautiques,
- Entreprise de vente de matériaux POINT P,
- Mairie annexe permettant une proximité des services publics,
- Péniche ludique « le chat qui pêche »,
- Bassin de rétention des eaux pluviales,
- Futur emplacement de la salle de sport,
- Futur emplacement du nouveau collège,
- Zones pavillonnaires récemment urbanisées de chaque côté du canal.

Les cahiers d'acteurs

sur le projet de liaison ferroviaire Paris / Charles-de-Gaulle



La berge Sud est constituée de pavillons et d'immeubles de faibles hauteurs.

Celle-ci se situe à proximité immédiate de la future base de travaux si ce projet voit le jour.

Cette berge Sud a fait l'objet d'un aménagement de la part de la commune des Pavillons-sous-Bois avec l'aide du Conseil général et constitue un lieu agréable de promenade et d'agrément (pêche, jeu de boules, etc...).



2. Le projet CDG Express

Exposé bref du projet présenté par le Maître d'Ouvrage :

Ce projet consiste à transporter de façon rapide les usagers aériens entre Gare de l'Est et Roissy Charles-de-Gaulle dans les deux sens de circulation avec hall d'embarquement à Gare de l'Est sans aucune gare intermédiaire et nécessite la création d'un tunnel d'une longueur de 10,8 km.

Ce projet arrive alors que la construction TGV EST a débuté et qu'aucune gare n'a été prévue sur son trajet à Roissy Charles-de-Gaulle.

Notre association à vocation environnementale ne peut être que d'accord lorsque l'on parle de report modal de la route vers le rail : le public visé par la liaison ferroviaire est ciblé aux passagers aériens et ne s'adresse malheureusement pas aux populations traversées.

3. La base travaux aux Pavillons-sous-Bois

La base de travaux doit permettre l'évacuation des déblais dus au percement du tunnel vers Noisy-le-Sec et vers Tremblay.

La base de travaux est prévue sur la zone de la poudrette mais **la présentation** qui en est faite dans le dossier du Maître d'Ouvrage en page 62 est **erronée** :

« **La partie utilisée pour le projet, en retrait du canal et des habitations, serait utilisée...** » tend à laisser croire que ce chantier se situe à l'écart des habitations :



Photo prise sur le site prévu pour le futur emplacement de l'évacuation des déblais.

Les nuisances de la base de travaux aux Pavillons-sous-Bois

Ces nuisances vont toucher les habitants du secteur, les salariés situés dans les entreprises limitrophes et leurs clients, les promeneurs du canal de l'Ourcq, en particulier le week-end.

Les futurs utilisateurs du nouveau collège seront débarrassés des nuisances de la RN3 mais vont se trouver confrontés aux nuisances du chantier sans doute toutes aussi féroces.

Et que dire des utilisateurs de la mairie annexe et de la future salle de sport ?

En outre, il ne faut pas négliger les amplifications sonores créées par le cours d'eau que constitue le canal.

4. Le transport public aux Pavillons-sous-Bois

Un certain nombre de bus empruntent la RN3 dans les 2 sens et sur trajets perpendiculaires à celle-ci :

- un nombre important de ceux-ci le matin sont utilisés pour aller rejoindre les plus proches stations de métro qui sont Bobigny préfecture et Bobigny Raymond Queneau et inversement pour le trajet retour du soir.
- La ligne des Coquetiers ne répond que très partiellement aux besoins de circulation vers Paris en particulier à cause de la rupture de charge à Bondy (qui n'existait pas aux heures de pointe avant l'arrivée d'EOLE) et de son éloignement géographique pour une partie importante de la population de Pavillons-sous-Bois.
- Il n'existe pas non plus de liaison bus qui traverse Pavillons-sous-Bois et dessert la gare d'Aulnay-sous-Bois en permettant d'utiliser le RER B.

La conséquence de cette déficience en terme de transport sur ce secteur de la Seine-Saint-Denis est la montée incessante de la circulation sur la RN3.

Quelle ne fut pas notre surprise de voir surgir un projet élitiste (15 euros le trajet Paris-Roissy) alors que les besoins de la population de ce secteur de la Seine-Saint-Denis ne sont pas pris en compte (même par le futur train tram qui s'arrêtera de nouveau à Bondy entraînant la même rupture de charge que celle qui existe actuellement).

Nos propositions

- Non au CDG Express dans sa version actuelle

- Oui aux transports publics qui profitent au plus grand nombre, y compris aux passagers aériens.

Il existe des solutions alternatives qui ont été délibérément écartées par le Maître d'Ouvrage : ce projet comporte des risques financiers qui ont été évoqués par les banques partenaires du projet (pronostic de report modal sur le fer de 19 % à 34 % à l'issue du projet, page 53 du dossier du maître d'ouvrage).

Le cahier des charges que s'est fixé le Maître d'Ouvrage, en particulier en termes de durée de trajet égale à 20 minutes, conduit inévitablement à une solution technique qui comporte un tunnel dont le coût est prohibitif (estimé à 500 millions d'euros hors taxes) à comparer au prix du matériel roulant nécessaire à la mise en place de notre solution alternative.

Le passager aérien est sensible à la prise en compte de ses bagages mais l'affichage d'une durée fiable de transport est à comparer aux délais d'attente importants dans les aéroports.

Conclusion

La présentation de la base de *la Poudrette* dans le dossier du Maître d'Ouvrage comme située « en retrait des maisons d'habitations et du canal » est fautive et ne nous satisfait pas.

En effet la largeur du canal n'est que de 28 mètres à l'endroit où doivent se situer les barges qui vont servir à l'évacuation des déblais et donc à proximité immédiate de la zone urbanisée.

Dans le cas où le projet verrait le jour, le site de *la Poudrette* devra faire l'objet d'un constat partagé avant le début des travaux et faire l'objet d'une réhabilitation à l'issue de ceux-ci en concertation avec les parties prenantes y compris associatives.

Photo du canal prise du pont de l'Europe à l'extrémité Nord-Ouest du futur chantier de la Poudrette.



Notre solution alternative

Expérimentation d'une liaison entre Gare de l'Est et Roissy Charles-de-Gaulle qui utilise les voies existantes entre Gare de l'Est et Chelles et va rejoindre la ligne nouvelle d'interconnexion LGV actuellement très peu sollicitée en termes de trafic.

Nous sollicitons l'examen de cette solution alternative qui n'apparaît pas dans le dossier du Maître d'Ouvrage.

Pour Pavillons Ourcq Environnement : Bruno FAOUR