

Cahier d'acteurs

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



N°53 Juillet 2010



Présentation du ROSO : Historique

Le préfet Lalanne réunit en janvier 1975 les associations intéressées à la protection du cadre de vie dans le département de l'Oise. Les associations décident de se regrouper.

Après plusieurs réunions de concertation, les statuts sont adoptés, le conseil et le bureau constitués et la déclaration du ROSO est déposée en préfecture de l'Oise le 16 décembre 1975, et publiée au Journal Officiel du 22 janvier 1976.

Ouvert à tous les organismes de l'Oise concernés par la défense et l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, le ROSO n'entend ni absorber les associations, ni se substituer à leurs libres initiatives, mais les supporter, voire jusqu'aux contentieux juridiques.

Il est essentiellement une structure de dialogue et de concertation :

- entre les associations elles-mêmes, provoquant la mise en commun de réflexions, compétences, expériences, propositions...
- avec les pouvoirs publics, et organismes publics, en prenant part à toutes actions susceptibles de préserver ou d'améliorer l'environnement et le cadre de vie et de favoriser le développement durable.

REGROUPEMENT des ORGANISMES de SAUVEGARDE de l'OISE

Association Loi de 1901 N°6149 – Beauvais le 16-12-75 (J.O. du 22-01-76)

Agréée au titre de la protection de l'environnement dans le cadre du Département de l'Oise par arrêté préfectoral du 7 juin 2006

Courrier au Président : D. Malé

86, rue de la Libération 60530 Le Mesnil en Thelle. Tél. 03 44 74 93 50

Siège social : Maisons Paysannes de l'Oise (M.P.O) 16, rue de l'Abbé Gellée 60000 Beauvais



Buts du ROSO

Les buts essentiels du ROSO sont :

- rassembler et coordonner les organismes qui, chacun dans leur domaine, sont concernés par la protection de l'environnement ;
- contribuer à définir les objectifs et les moyens d'une politique départementale de l'environnement et de la qualité de la vie en conciliation avec les nécessités économiques et sociales ;
- élaborer, animer, favoriser les actions tendant à ces objectifs ;
- être le porte-parole de ses associations en vue, notamment, d'assurer leur défense et d'assumer leur représentation au sein des organismes départementaux, régionaux et nationaux ainsi que devant les tribunaux ;
- travailler en liaison avec les pouvoirs publics et organismes privés.
- Ester en justice tant seul qu'en appui des membres actifs contre toute atteinte aux buts défendus par le regroupement.
- Et plus généralement protéger la nature et le cadre de vie par tous moyens et toutes interventions utiles.

Pour réduire la fracture ferroviaire : améliorer la commodité (durabilité) des déplacements et l'intermodalité

La commodité de transport ferroviaire est à définir en fonction d'un plan des déplacements dans l'aire géographique de l'Oise, d'une bonne partie de la Somme, du Val d'Oise et de la Seine-Saint Denis; la déclinaison du plan des déplacements doit ensuite se faire par sous secteurs en retenant spécialement les aires de vie le long des voies ferrées.

La solution est celle d'un TER commun IDF-Picardie (TE2R) ; la très grande vitesse sur le parcours est secondaire.

Dans ces conditions, avec la liaison Picardie-Roissy c'est toute l'aire géographique qui avance.

C'est l'enjeu d'une liaison TE2R qui ne laisse à l'écart aucune personne des aires de vie concernées. L'objectif est que 100% des habitants résidant à moins de cinq kilomètres d'une gare située à 50 kms de Roissy, de Beauvais ou Creil soient capables d'accéder en moins d'une demi-heure de trajet ferroviaire à sa destination.

Complexe techniquement et donc coûteux en termes de coût et de délai, un projet de lien ferroviaire interconnecté aux autres modes de transport doit, dans le respect de l'environnement, avoir la capacité d'irriguer la vie sociale et économique du pôle nord-ouest de Paris, de le structurer autour de cinq pôles que sont Roissy aéroport-Val d'Oise, Creil-Pontoise, Beauvais et son aéroport, Creil-Compiègne-Saint Quentin et Amiens.

A l'horizon 2020, un tel projet devra dessiner :

- Une nouvelle région France-Nord-Ouest « désorbitée » du Grand-Paris, mais interconnectée avec lui. Son centre de gravité devrait être Creil dans le cadre d'une aire urbaine possédant alors une gare d'échanges permettant en priorité d'assurer les déplacements des salariés,
- Un urbanisme respectueux de l'environnement, du paysage et économe en énergie,
- Des voies adaptées à la vitesse, des rames silencieuses et confortables avec le choix d'une énergie adaptée, et des gares dignes du vingt et unième siècle,
- La convivialité pour tous les types d'usagers.



Anticiper les mutations en cours et considérer la dimension sociale du projet

Le projet ne peut retenir pour la Picardie un choix « Nimby » d'implantation du barreau Picardie-Roissy. La concertation est à mettre en place.

Les voyageurs du transport aérien débarquant à Beauvais ne doivent pas être condamnés au transport routier. Le lien ferroviaire entre l'aéroport et la gare est à étudier.

L'accès aux gares, leur confort d'utilisation, pour toutes les catégories de voyageurs, notamment ceux à mobilité réduite, sera à reprendre totalement. Le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise doit être associé encore plus largement au projet. Trop de personnes sont encore obligées de prendre leur voiture pour se rendre dans les gares par manque de desserte aux heures de pointes matin et soir notamment.

Enfin l'extension de la carte orange pour le sud de la Picardie est une action réclamée depuis longtemps qui a toute sa place dans ce projet.

Considérer les citoyens comme majeurs devant un projet économique

Un lien ferroviaire est tout sauf une balafre dans le paysage, même parcourue à grande vitesse. C'est un lieu de convivialité et, à ce titre, doit avoir des attraits : confort du transport, facilité d'accès à la gare, lien avec d'autres modes de transport.

Pour l'instant, le projet ne montre que des lignes non inscrites dans le paysage, sans lien avec les autres modes de déplacement et sans estimation du gain énergétique. Pour la Picardie, dont la grande majorité des gares est obsolète au sens des attraits mentionnés plus haut, il y a des investissements importants à faire avec une programmation dans le temps. L'intermodalité avec l'aéroport de Beauvais est ignorée. Les choix faits pour la modernisation de la ligne Beauvais-Creil sont aussi oubliés.

La complémentarité avec le canal Seine-Nord n'est pas examinée à l'heure actuelle.

Tous ces aspects sont à mettre en relief dans un document de planification avec des chiffrages de chaque sous-ensemble du projet et une définition des conditions de réalisation dans le temps.

Un projet où l'environnement ne soit pas oublié

Sur trois points majeurs : la protection de la ressource en eau, les continuités écologiques, l'inscription dans le paysage, le projet est en retrait par rapport aux choix du Grenelle de l'environnement.

Bon nombre de zones humides sont impactées par les voies existantes de l'emprise d'un projet global ou par le barreau à construire. Tous les aménagements devront d'abord tenir compte de l'état de la zone concernée et donner les solutions qui respectent l'existant, avec parfois la nécessité de la restauration.

Les continuités écologiques sont mentionnées sans plus. Malgré son surcoût apparent quel pourrait être l'intérêt d'un tracé du barreau en tunnel ?

Et le paysage des hommes qui vivent auprès des voies ferrées : le calme est indispensable. Quel est le coût par habitation pour l'isolation phonique à combiner avec l'isolation thermique : encore un aspect à prendre en compte pour l'évaluation globale du projet.



Des conditions pour la réussite

Comme il s'agit d'un projet complexe avec prédominance de TER sur voie TGV, une autorité d'état devrait avoir la responsabilité de l'avis sur le projet : aspects sécurité, environnement et développement durable avec introduction de l'action de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

Cet avis de Développement Durable est à porter au fur et à mesure de l'avancement du projet sur l'aspect homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation en examinant spécialement la commodité pour l'utilisateur, l'intermodalité...

Les conseils régionaux et généraux, les CESR, les chambres de Commerce et d'Industrie, les associations avec domaine d'action au moins départemental concernées auront à nommer chacune un représentant permanent auprès de la structure chargée de l'avis de développement durable.

Un grand projet pour une longue ligne de vie

Pour les aires de vie déjà desservies par des voies ferrées existantes, rêvons de gares accessibles à toutes les catégories d'utilisateurs, de trains confortables et rapides, comme il en existe déjà pour les TER, desservant la destination choisie en moins d'une demi-heure quand il s'agit d'un trajet de 50 km. Le projet doit répondre en priorité à cet objectif.

Le reste viendra de surcroît : accessibilité à la très grande vitesse et aux destinations plus lointaines, la voie ferrée devant être favorisée pour tout trajet inférieur à 1000 kms.

Dans ce projet, la ressource en eau, les continuités écologiques, le cadre de vie urbanisé (et pas uniquement sur l'aspect bruit) ou plus naturel doivent être respectés, voire restaurés.

Ce projet n'a pas suffisamment pris en compte tous les aspects précédents ; un avis sur l'implantation du barreau est impossible à ce stade. Il n'est pas trop tard pour examiner des infrastructures combinées ou interconnectées avec le barreau de Gonesse.

Jean-Philippe Pineau

Vice-président du ROSO chargé des infrastructures, risques industriels et développement durable
pineau.jean-philippe@neuf.fr

Didier Malé

Président du ROSO
d.male@free.fr