

Contribution du maire de Senlis dans le cadre du débat public sur le réseau ferré du Grand Paris le 24 janvier 2010

Ayant été élue hier à la tête de la ville de Senlis, je ne veux pas que s'achève le débat public sans apporter une contribution

Les cahiers d'acteurs rédigés à propos du projet de réseau ferré "Grand Paris" émanent le plus souvent d'organismes présents dans la région d'Ile de France. Le Sud de l'Oise ne peut être absent du débat. Comme il n'a pas été prévu de réunions dans le cadre du débat public dans cette partie de territoire, j'apporte les éléments suivants:

Je rappelle que cette cité historique dispose d'un patrimoine monumental exceptionnel conservé grâce aux mesures de protection prises en application de la loi Malraux instituant des secteurs sauvegardés, notre ville est entourée de trois forêts couvrant plusieurs milliers d'hectares sillonnées en tous sens par un exceptionnel réseau de chemins et constituant ainsi un poumon vert pour beaucoup d'habitants du Nord de Paris. En revanche Senlis ne dispose plus de train depuis l'entre deux guerres et cela est un handicap majeur pour ses habitants. Aujourd'hui, il y a deux façons pour les Senlisiens de se rendre au cœur de Paris, soit en voiture par l'autoroute, soit en train par Orry-la-Ville avec un terminus à la gare du Nord pour le TER et au-delà pour le RER D. L'ensemble de ces voies croisent le projet de métro automatique à la future gare de Saint-Denis Pleyel.

Il nous importe que le TER, qui se rend aujourd'hui sans arrêt jusqu'à la gare du Nord, puisse participer aux interconnexions à mettre en oeuvre avec le réseau du Grand Paris. Un arrêt à Saint-Denis Pleyel sera essentiel pour rallier la défense en 10 minutes. Au total, le voyageur mettra moins d'une heure pour gagner la Défense depuis Senlis. Le même raisonnement peut être fait pour les villes de Chantilly et de Creil.

Mais une autre possibilité s'offre : celle qui consiste à jouer la complémentarité entre l'autoroute qui dessert notre ville et le nouveau réseau de chemin de fer desservant l'aérogare de Roissy.

Jusqu'à la construction de l'autoroute A1, Senlis était une ville de province peu tournée vers l'extérieur. Depuis, les choses ont changé, la ville est devenue sociologiquement avec le développement de Roissy, pour une bonne part une composante de l'agglomération parisienne. Chaque année de nouveaux habitants parmi les 17000 que compte la ville, se servent de cette voie nouvelle pour se rendre à leur travail, notamment sur la plateforme de l'aéroport. Celui-ci fournit aujourd'hui aux habitants de Senlis et de ses environs, de nombreux emplois de toutes natures et de tous niveaux, que ce soient ceux des compagnies aériennes ou des très nombreux services rassemblés sur la plateforme qui eux-mêmes sont en relation avec des entreprises de toute l'agglomération parisienne.

Il nous est indiqué dans les documents mis à notre disposition par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet, que l'aéroport Charles de Gaulle constituera un élément clé du réseau de 155 kilomètres de voies ferrées nouvelles. Aujourd'hui la liaison de cet aéroport avec les points forts de l'agglomération est dramatiquement déficiente à l'inverse de ce qui se passe dans la plupart des capitales du monde. Comblé cette lacune constitue un des objectifs majeurs du projet. Le résultat sera une expansion très forte de toute la partie située entre Roissy et le Bourget par Villepinte. Une fois que la voie nouvelle de chemin de fer sera ouverte, il nous est annoncé des temps de parcours qui n'auront rien à voir avec ce que nous connaissons aujourd'hui: on joindra depuis l'aéroport, la Défense en 29 minutes, Saint Lazare en 27 minutes, Marne la Vallée en 29 minutes, l'aéroport d'Orly en 54 minutes, le plateau de Saclay en 52 minutes. Tout cela se conjuguera avec une fréquence des nouveaux trains automatiques sans commune mesure avec ce qui se passe aujourd'hui et un confort accru.

Notre volonté est de profiter de ce changement fondamental pour poser d'une manière nouvelle les possibilités de déplacement des habitants des communes situées dans l'orbite de Senlis. Ceux-ci aujourd'hui, pour gagner la plateforme aéroportuaire, doivent à la fois acquitter un péage et utiliser l'un des parkings dissuasifs parce que coûteux, il faut donc chercher d'autres solutions.

Nous proposons une solution par autocar depuis Senlis en envisageant aux abords de notre ville un parking bon marché où pourront stationner les voitures venant de tout le sud de l'Oise. La fréquence des cars s'accroîtra si leurs tarifs ne sont pas prohibitifs et s'ils assurent dès maintenant une correspondance systématique avec chacune des rames RER existantes ayant pour terminal Roissy. Cet effort préparera nos populations à la deuxième phase, celle de l'arrivée à l'aéroport du métro automatique qui permettra une nouvelle étape dans la fréquence des cars.

Deux exemples de ce qui se passera quand le nouveau réseau sera construit : un salarié habitant Senlis se rendant pour son travail à la Défense, utilise aujourd'hui la voiture ou le train: S'il prend sa voiture aux heures de pointe, la durée de son parcours est indéterminée mais bien souvent de deux heures. S'il prend le train pour la gare du Nord, une heure depuis son domicile dont vingt minutes de train entre Orry la ville et la gare du Nord ensuite, avec les longs couloirs à parcourir pour se rendre de la gare du Nord à la gare du Chatelet par le RER B puis autant par le RER A, soit un total d'une heure 40. Avec le car par Roissy, il mettra moins d'une heure et gagnera pour un aller retour près d'une heure et demie avec un confort sans commune mesure avec ce qui se passe actuellement.

Un habitant de Senlis ayant un avion à prendre à Orly aux heures de pointe doit s'y prendre trois heures avant le décollage. Avec le car pour Roissy plus le métro automatique pour Orly, il gagnera plus d'une heure, fera l'économie à Orly d'un parking coûteux et du stress.

Cette rapidité et cette sûreté horaire de parcours rompront l'isolement de notre ville, rendront plus attractives ses zones d'emploi et soutiendront le tourisme

. L'environnement exceptionnel de Senlis ne suffit pas aujourd'hui à attirer les investisseurs. La zone industrielle créée il y a 40 ans ne figure pas parmi les plus recherchées. L'autoroute avait suscité des espoirs quand elle a été construite, sa saturation actuelle de Roissy à Paris l'empêche de jouer pleinement son rôle de réducteur des temps de parcours. Le métro automatique prévu par le projet du Grand Paris à partir de Roissy changera la donne s'il est accessible régulièrement par autocar depuis Senlis et si les automobilistes y laissent, comme il vient d'être dit, leur voiture pour la retrouver à leur retour.

Ces nouvelles perspectives doivent avoir aussi une conséquence sur le tourisme qui est aujourd'hui très inférieur en nombre à ce que la ville permettrait. Nous envisageons de faciliter l'installation d'une hôtellerie pouvant faciliter l'organisation de certains types de congrès, de rencontres, de festivals. Nous miserons à cet égard sur le dynamisme de l'aéroport.

L'action conduite dans le cadre du projet du Grand Paris a pour objectif une croissance de l'agglomération parisienne de 3 à 4% par an, comme c'est le cas dans d'autres capitales du monde contre 1,5 actuellement. C'est un objectif ambitieux qui ne peut être atteint que si les défauts existant aujourd'hui dans les communications à l'intérieur de l'agglomération peuvent être le plus rapidement possibles comblés. Nous ne voulons pas être en dehors de ce mouvement, nous voulons que notre ville participe à ce changement de rythme et qu'elle rompe ainsi avec la stagnation actuelle. Nous sommes en Picardie et non en Région d'Ile de France mais tous les indicateurs économiques montrent une parfaite concordance entre la sociologie de notre population et celle de villes situées à même distance de Paris avec un avantage pour Senlis lié à son

environnement exceptionnel.