

« VIVRE ET SE DÉPLACER A SAINT-GERMAIN-EN-LAYE »

Autoroutes, RER, Tram-train, vélo, marche à pied...
Comment se déplacera-t-on demain à Saint-Germain et alentours ?

- Le Manège Royal 1^{er} décembre 2011 -

Animateur : Laurent SABLIC

Participant à cette conférence :

Emmanuel LAMY : Maire de Saint-Germain-en-Laye.

Maurice SOLIGNAC : 1^{er} adjoint de la Mairie de Saint-Germain-en-Laye, Vice-président du Conseil Général des Yvelines.

Marc VIEL : Ingénieur-urbaniste. Auteur d'ouvrages sur la mobilité.

Laurent SABLIC présente les participants et demande à **Monsieur SOLIGNAC** quelques mots d'introduction pour démarrer cette conférence.

Monsieur SOLIGNAC précise que l'exposition « Saint-germain demain » est avant tout un lieu de débats, d'information et d'échanges. Puis, évoquant le fait que certains panneaux illustrant ce thème puissent paraître provocateurs, il demande aux visiteurs de ne pas les considérer comme étant de véritables projets municipaux, mais au contraire de les envisager en tant qu'exemples, afin justement d'imaginer ce qu'il serait possible de faire à Saint-Germain-en-Laye. Enfin, il rappelle que cette agora doit permettre à chacun de s'exprimer, de se projeter dans l'avenir ou encore de suggérer des idées et ce, le plus librement possible.

Laurent SABLIC rappelle que l'ensemble de ces débats sont filmés et que tous les échanges qui auront lieu seront mis en ligne sur le site Internet consacré à cette exposition.

Diffusion de l'enquête faite auprès des Saint-Germanoises : « quelle est votre vision sur la façon de vivre et de se déplacer demain à Saint-Germain-en-Laye ? ».

Parmi les suggestions :

- Pourquoi ne pas rendre le centre-ville piétonnier, car il est envahi de voitures ? Pourquoi ne pas créer un système de type Vélib à Saint-Germain-en-Laye ? Pourquoi ne pas rendre le stationnement plus simple ?
- Certains Saint-Germanoises habitant la périphérie de la ville se sentent parfois complètement oubliés de la Municipalité. Pourquoi certains services des communes limitrophes n'interviendraient-ils pas sur le territoire de la commune ? Il faudrait sortir d'une logique administrative et entrer dans une logique territoriale.
- Même si le « vide hospitalier » est compensé par l'hôpital de Poissy, il songer à recréer au moins un service d'urgences ouvert à tous les Saint-Germanoises.

- Il faudrait traiter le problème posé par la petite délinquance qui commence à se développer à Saint-Germain en renforçant le travail associatif et faire en sorte que les autorités locales soient plus impliquées financièrement dans l'éducation des jeunes.
- Il devrait y avoir plus de festivals du type « fête de la musique » pour faire vivre la ville le soir.
- Il faudrait construire une ville plus unie, où les différences entre le centre et les quartiers, à l'image du Bel-Air seraient moindres.
- Il existe un fossé qui se creuse entre les jeunes et les personnes âgées. C'est pourquoi il faudrait créer des activités rassemblant jeunes et seniors.
- Il n'y a pas assez de tourisme, ce qui est regrettable pour une ville internationale. A cet égard, il faudrait peut-être renforcer la communication autour des atouts de la ville.
- Il faudrait implanter plus d'entreprises et plus d'emplois sur le territoire de la commune, plus particulièrement sur le quartier du Bel-Air, de sorte qu'elle égale sur le plan économique les grands pôles environnants.
- L'organisation des manifestations permettant de faire découvrir la ville aux entrepreneurs pourrait favoriser le développement économique. Ces événements mettraient en avant les atouts de Saint-Germain-en-Laye, ville située à proximité de grands pôles avec une qualité de vie incomparable.
- L'intercommunalité représente un défi pour Saint-Germain, car c'est dans ce cadre que le futur se construit.
- La hausse continue du marché de l'immobilier inquiète, même si elle reflète l'attractivité de la ville. Demain, les habitants pourront-ils continuer à vivre à Saint-Germain si les loyers ne cessent d'augmenter ?
- Le futur doit être métissé et sans fossé entre les riches d'un côté et les pauvres de l'autre.
- Le mélange des cultures et la mixité urbaine sont des sources de richesse incroyables. Il faut arrêter la logique de segmentation des populations en fonction de leurs revenus ou de leurs origines.
- Saint-Germain-en-Laye ne doit pas devenir un « Paris bis ». La ville doit conserver ce qui fait son identité depuis des générations tout en s'engageant résolument dans le XXI^{ème} siècle.
- Il faut préserver la mixité d'un village vivant et faire en sorte que Saint-Germain ne devienne pas une plate-forme immobilière sans activité. La ville courrait alors le risque de s'éteindre à l'image de certains quartiers très riches de Paris.

Suite à ce reportage, **Laurent SABLIC** cède la parole à la salle.

Vivant à Saint-Germain-en-Laye depuis sept ans, un **habitant**, en charge de différents projets sur la ville à titre privé et membre du conseil de quartier n°3 situé dans le sud, constate à son tour une fracture entre le nord et le sud de la ville et évoque le talweg du Ru du Buzot et la RN 13. En effet, notant qu'il existe cinq points d'accès reliant ces deux axes, il les juge qu'il faudrait en développer de nouveaux, tant pour les Saint-Germainois que pour l'intercommunalité.

A ce sujet, **Laurent SABLIC** demande si la mobilité représente un problème technique.

Pour **Marc VIEL**, « la mobilité c'est la vie », quelle que soit la classe d'âge. Que l'on soit jeune ou sénior, le but est de pouvoir se déplacer d'un point à un autre, aussi bien en cœur de ville qu'en périphérie.

Un **habitant** de Neuilly-sur-Seine juge tout d'abord que Saint-Germain-en-Laye possède un atout extraordinaire car la ville offre la campagne à la sortie du métro. Pour lui, à Saint-Germain, l'utopie rejoint la réalité, notamment grâce aux différentes surfaces maraichères sans parler de la plaine de Montesson. L'idéal, dit-il, serait de préserver cette « plaine de la jonction » entre la forêt de Marly et celle de Saint-Germain-en-Laye, ce qui permettrait de préserver une « continuité verte » alliée à une « continuité bleue » en bordure de Seine. Pour cet habitant, il ne faudrait pas que la RN 13 serve uniquement de support aux centres commerciaux, comme c'est le cas à Vélizy.

D'autre part, signalant avoir participé à différentes réunions de travail autour du PDU (Plan de Déplacement Urbain) sur l'axe 258, il affirme qu'il existe un problème au niveau de la RN 13 et du croisement avec l'ancienne nationale 186, qui a été aménagé comme une autoroute. Il note également des difficultés au niveau du carrefour de l'Hermitage ou encore de la traversée de Port-Marly.

Un **Saint-Germainois** se félicite de l'initiative de la Mairie qui donne la parole aux habitants et juge le film qui vient d'être projeté riche en idées. Il constate à son tour une coupure entre le Bel-Air et les quartiers anciens de la ville, et se dit par ailleurs très interpellé par la déclaration d'une habitante qui affirmait qu'il faut sortir d'une « logique administrative » et raisonner en fonction d'une « logique territoriale ». Concernant la circulation, il partage l'idée que la ville est complètement congestionnée. Or, s'agissant de mobilité – qui, pour lui, est le premier problème de la ville, devant le développement économique et que les deux sont très liés –, il affirme qu'il ne sera pas possible de lever cet obstacle au niveau de la seule commune de Saint-Germain-en-Laye. A ce titre, il considère qu'il serait important de détourner certains trafics qui traversent aujourd'hui la ville et contribuent à la congestion. D'autre part, il adhère à l'idée selon laquelle il faudrait rendre la ville historique aux piétons, même si certains commerçants se montrent encore réticents.

Deuxièmement, il évoque une difficulté de communication entre les quartiers périphériques et le centre. A ce sujet, il juge le plan de transport non performant et relativement polluant.

Aussi, au regard de tous ces problèmes, il se demande si la question de la mobilité ne doit pas être étudiée sous un angle plus novateur, notamment dans le futur périmètre de l'intercommunalité qui reste encore à préciser. Il suggère le lancement d'une concertation avec l'ensemble des communes concernées autour d'un plan de transport cohérent prévoyant la reconstruction de nouveaux axes. Cela permettrait aussi de faire de la commune et de l'intercommunalité un modèle de développement durable au niveau des transports.

Un autre **habitant** relève deux points dans la diffusion du film : d'une part, le besoin de mixité sociale et, d'autre part, la question intergénérationnelle. Puis, évoquant les possibilités de construction et d'animations sur le quartier du Bel-Air qui rendraient de l'attractivité au territoire, il demande à ce titre si l'arrivée du tram-train est toujours d'actualité, car elle apporterait plus de mobilité aux habitants.

Habitant à Saint-Germain-en-Laye depuis 35 ans, **une personne de la salle** déclare partager les diverses interventions autour de l'intercommunalité, estimant que l'avenir se construira dans ce cadre. D'autre part, rejetant l'idée d'une sectorisation de la ville, elle approuve l'idée visant à faire progresser la constructibilité du territoire, toutefois sans excès. Selon elle, une telle initiative permettrait de casser la hausse continue des prix de l'immobilier. Enfin, elle se demande également comment améliorer les cinq points d'accès à la ville afin d'améliorer la circulation, ajoutant qu'elle n'imagine pas du tout que la RN 13 puisse être transformée en boulevard urbain du fait de sa structure accidentée.

Pour **Marc VIEL**, il est tout d'abord important de partir du vécu local pour identifier ensuite les problèmes. De plus, il estime également que Saint-Germain-en-Laye occupe une position de choix de par ses nombreux atouts.

En termes d'urbanisme, il juge que la ville doit encore réduire le trafic et renforcer la solidarité entre les quartiers, idée qui semble progresser actuellement. Parallèlement à cela, dans l'état actuel des choses, il signale que les personnes en charge de la réflexion sur le futur de l'Ile-de-France ont jusqu'à présent mis l'accent sur l'amélioration des transports collectifs, mais que, pour l'heure, les questions financières n'ont pas encore trouvé de réponses. Or, pour lui, ceci ne résout pas le problème de la circulation. Il faudra donc composer avec cette inconnue, liée notamment à l'augmentation des tarifs du carburant. Selon lui d'ailleurs, il n'est pas impossible qu'il faille revoir complètement le fonctionnement routier dans quelques décennies, en intégrant par exemple des péages sur les voies rapides ou en instaurant une diminution de la vitesse.

Laurent SABLIC demande si ces contraintes d'avenir peuvent d'ores et déjà être intégrées dans les plans actuels.

Marc VIEL estime que oui, précisant que ce type de réflexion fait déjà partie intégrante de la philosophie sur la mobilité ou l'urbanisme. Cependant, il met en garde sur le fait que la réalité du trafic sur la RN 13 dépendra probablement plus de choix internationaux que de choix locaux. De plus, une réflexion sur ce sujet ne doit pas s'en tenir uniquement aux transports, mais doit aussi prendre en compte la problématique du logement des personnes qui, compte tenu de l'augmentation des tarifs immobiliers, s'éloignent de plus en plus des centres de ville. Pour lui donc, la demande de transport devra trouver sa réponse dans l'aménagement plus que dans la mobilité.

Laurent SABLIC cède maintenant la parole à **Monsieur le Maire** et lui demande de réagir à ces propos.

Monsieur le Maire approuve sans réserve l'intervention de **Marc VIEL**. Lui aussi considère que la mobilité d'aujourd'hui devra certainement subir des transformations pour mieux répondre aux attentes de demain. En effet, il faudra faire en sorte que les politiques d'aménagement trouvent des réponses en termes de logement, d'emploi, et de loisirs dans un rayon acceptable autour des logements, afin d'éviter de développer l'utilisation de la voiture. Par ailleurs, il pense lui aussi que ces aménagements ne dépendront pas uniquement des

décisions politiques locales mais bien des décisions nationales, voire internationales, notamment sur les prix du pétrole et de l'énergie.

Aussi, afin de mieux appréhender ce futur, **Monsieur le Maire** juge nécessaire de bien comprendre pour mieux anticiper. A cet égard, il est clair pour lui que l'intercommunalité représente un dossier de toute première importance. Il annonce à ce sujet que la commission départementale de coopération intercommunale présidée par le Préfet vient de se prononcer favorablement sur le périmètre large tel qu'il le défendait, à savoir le bassin de vie de Saint-Germain-en-Laye, plus Achères, Conflans et Poissy. Cette solution présente un avantage immédiat sur les questions de mobilité, car c'est sur cet axe que viendront se brancher un certain nombre d'infrastructures de transport dans le cadre du Grand Paris, notamment le RER E Eole, la nouvelle ligne Paris-Normandie ou encore le tram-train. A cela, viendront se greffer les besoins liés au fonctionnement du futur port de confluence entre l'Oise et la Seine.

S'agissant du tram-train, qui selon **Monsieur le Maire** constitue un élément d'avenir permettant de réduire la fracture liée à la topographie et à l'histoire, il précise que l'enquête publique qui devait avoir lieu en fin d'année a été reportée pour cause d'élections nationales. Elle démarrera donc en septembre 2012, avec un début d'exploitation prévu au début de l'année 2016. Ce tram-train permettra aux habitants des quartiers sud et ouest de venir dans le centre sans pour autant créer de nouveaux flux de circulation routière dans le centre-ville. Il présentera donc le double avantage de faire gagner du temps aux habitants de ces quartiers et de « désasphyxier » le centre-ville, avec la possibilité d'un branchement direct sur le quai du RER grâce à une galerie d'accès.

En ce qui concerne l'automobile, il est certain qu'une grande partie du transit contournerait Saint-Germain-en-Laye si la A 104 était construite, équipement dont **Monsieur le Maire** est un fervent défenseur mais qui rencontre cependant de nombreuses oppositions.

Sur la mobilité à long terme, il affirme que certaines améliorations pourront rapidement voir le jour et qu'il en sera de même concernant la mixité sociale.

Un **Saint-Germainois** habitant la ville depuis douze ans estime qu'il faut travailler sur deux échelles parallèles à la fois, à savoir le « dedans » et le « dehors », les deux étant liés. Pour ce qui est du « dedans », il évoque les plaies physiques dont la RN 13, les oppositions des deux villes dans la ville, autrement dit le Bel-Air et le centre-ville ou encore le fait que les habitants cohabitent ensemble sans vraiment se rencontrer. Pour lui, ces plaies profondes doivent avant tout être refermées avant d'ouvrir la ville vers l'extérieur et rentrer dans le Grand Paris. S'agissant du « dehors », il considère lui aussi que le développement des transports en commun constitue un sujet fondamental et que l'intermodalité s'avèrera nécessaire pour reconnecter les différents secteurs de la ville. Par ailleurs, il lance plusieurs idées, dont le développement de liaisons sur l'ouest dans le cadre du Grand Paris ou le fait de redécouvrir la forêt que beaucoup ne connaissent pas.

Une **habitante** de Saint-Germain-en-Laye depuis 40 ans pense quant à elle qu'il faut protéger les habitants des nuisances provenant de la circulation et particulièrement celles liées au trafic des camions empruntant la nationale. De plus, elle se dit favorable au bouclage de la Francilienne.

Sur ce point, **Monsieur le Maire** confirme que Madame KOSCIUSKO-MORIZET a pris position en faveur du bouclage de la francilienne suivant le projet vert.

Dans la salle, **Monsieur LEVEQUE**, membre du Conseil Municipal au sein de l'opposition, remarque que les déplacements sont de deux natures. Ils peuvent être liés à la vie privée ou familiale ou à la vie professionnelle. A cet égard, il estime qu'il est paradoxal de limiter la réflexion à la seule ville de Saint-Germain-en-Laye. C'est selon lui un non sens car il faut raisonner en termes de territoires. Autre paradoxe propre à la commune, le fait que les habitations n'occupent que 20% du territoire, sachant que les 80 % restants sont couverts par la forêt. La population est donc extrêmement concentrée sur le territoire, ce qui n'est pas neutre pour les déplacements. Enfin, il interpelle **Marc VIEL** et prône une révolution autour des futurs moyens de transports, en imaginant par exemple la création d'un téléphérique urbain comme cela existe déjà en Espagne ou en Italie.

Monsieur le Maire explique que ce projet a déjà été envisagé dans le passé par un de ses prédécesseurs et reconnaît que ce type de solution est loin d'être inimaginable.

Habitant le quartier du Bel-Air depuis cinq ans, **une intervenante** dans la salle fait à son tour état de la congestion automobile à Saint-Germain-en-Laye. Elle se dit favorable à une politique de circulation douce et constate l'effort de la ville sur les pistes cyclables, qui selon elle, doit être appuyé par un renforcement des transports collectifs. Enfin, en ce qui concerne la politique des quartiers, même si le fait d'habiter à Saint-Germain-en-Laye peut sembler prestigieux de l'extérieur, la réalité est toute autre car certains habitants du quartier sud ne se rendent par exemple jamais en centre-ville. Aussi, pour cette intervenante, il existe deux types de population qui se côtoient sans pour autant avoir beaucoup de choses à partager. Elle considère donc que la fracture socio-spatiale ou territoriale ne se résume pas en termes d'infrastructures. Selon elle, il faut aussi donner l'envie et la possibilité aux habitants du centre de venir dans ces quartiers. Il faut donc inverser les flux pour renforcer la cohésion sociale.

En marge du débat, **Laurent SABLIC** souligne que l'étude territoriale de Yves LION est téléchargeable sur Internet et disponible sur CD à la sortie de cette conférence.

Monsieur LEVEQUE reprend la parole. Il précise que la ville de Saint-Germain-en-Laye est marquée trois grandes caractéristiques urbanistiques. La première est le fait que la ville soit située sur un territoire géographique très escarpé, ce qui signifie que le vélo semble relativement condamné pour beaucoup de déplacements. Deuxièmement, la commune possède des rues extrêmement étroites faisant que les circulations sont rendues très difficiles. Enfin troisièmement, Saint-Germain est un centre commercial à ciel ouvert, ce qui produit des nuisances considérables. Sur cette base, il propose d'inventer un schéma de mobilité tout à fait original, dans lequel les mobilités d'accès seraient séparées par des transports en commun, qui eux-mêmes seraient fluidifiés du fait que les voitures particulières ne circulent plus en ville. Quant aux flux de marchandises qui ravitaillent les commerçants, ils pourraient passer par des plates-formes de distribution logistique depuis un centre extérieur permettant d'assurer les flux. Pour lui donc, la ville pourrait se transformer en une sorte de prototype du développement durable urbain réconciliant les citoyens et leur ville au travers des mobilités douces. Mais tout ceci doit être chiffré et il faut aussi regarder dans quelles mesure la ville peut en tirer profit vis-à-vis du coût de la congestion du trafic qui reste aujourd'hui considérable.

Pour **Marc VIEL**, l'idée du téléphérique n'est pas à exclure mais précise qu'une telle solution coûte plus cher en fonctionnement qu'en investissement. S'agissant de la congestion, si le trafic routier diminuait par exemple suite à l'augmentation des prix de l'essence, on pourrait

envisager de compenser pour moitié par le développement des modes de transport doux et des transports collectifs, et pour l'autre moitié par la réduction des distances parcourues lors des trajets routiers. Et, pour lui, cette politique ne saurait être viable sans une réduction de la vitesse ou la mise en place de péages.

Suite à ces interventions, **Monsieur le Maire** fait deux observations. Premièrement, la ville possède les inconvénients de ses avantages. En effet, les rues étroites historiques font le charme de Saint-Germain-en-Laye et les animations commerciales en sont le cœur de vie. Ce sont donc des atouts formidables qui demeurent cependant un handicap pour la circulation. Deuxièmement, il précise que l'équipe municipale travaille maintenant depuis plusieurs années sur l'idée d'une plate-forme de livraison mais que ce projet suppose une longue réflexion au vu de la configuration de la ville. En effet, si certaines solutions paraissent réalisables pour de grandes agglomérations, il reste néanmoins délicat de les intégrer à l'échelle d'une commune de 43 000 habitants. Malgré tout, la Municipalité est à la recherche de lieux pour accueillir cet équipement et a même observé les réalisations ailleurs. Or, à ce jour, les solutions adoptées pour La Rochelle, ville pionnière en la matière, ou encore Monaco ne sont pas transposables à Saint-Germain-en-Laye, en raison de sa taille ou de son potentiel fiscal.

Un **intervenant** dans la salle propose de faire participer les commerçants de façon à trouver une solution gagnant-gagnant.

Puis répondant à une question concernant la densité du transit, **Monsieur le Maire** rappelle que la ville est aussi victime de son fort potentiel scolaire, ce qui génère aussi beaucoup de passage. Le mercredi, par exemple, la circulation redevient normale dans Saint-Germain-en-Laye.

Se présentant comme un grand défenseur de la piétonisation, un **habitant** propose de multiplier les voies semi-piétonnes à l'image de ce qui a été mis en place sur la rue des Joueries. Cela aurait le double avantage d'éviter certains conflits avec les commerçants tout en diminuant le transit de la ville. S'agissant du système de livraison, cette même personne demande s'il ne serait pas opportun de réfléchir à une limitation du tonnage des véhicules et de ce fait envisager des transports plus écologiques.

Evoquant les deux roues ou encore la réflexion des constructeurs automobiles sur le développement des véhicules électriques, **Laurent SABLIC** fait appel aux idées des participants à cette rencontre.

Dans la salle, **une personne** affirme que pour faire de l'innovation, il est nécessaire avant tout de partir de bases concrètes. Puis, rappelant que la ville dispose de nombreux atouts lui permettant de devenir pilote en la matière, il suggère d'attirer davantage d'entreprises dans le cadre de l'intercommunalité, autour d'un territoire qui compterait alors plus de 200 000 habitants et non plus 43 000, changement d'échelle qui permettrait de pouvoir financer certains projets.

Un dernier **intervenant** cite l'exemple de la Norvège qui, dans certaines communes, possède des remonte-pentes pour vélos. D'autre part, tout en conservant l'existant, il évoque l'initiative de la piste cyclable créé sur le viaduc le long de la voie ferrée entre le Bel-Air et le centre-ville. Or il regrette que cette piste débouche sur des routes à très grande circulation. Pour lui donc, l'intégration de ces voies doit être réfléchi à l'échelle d'un véritable réseau

cyclable. Enfin, s'agissant de la livraison de marchandises, en tant que membre de l'association des usagers des transports, il craint la disparition de certaines installations, comme celle du Grand Cormier par exemple. Or il rappelle qu'à Paris, même avec l'arrivée de nouvelles structures, le terrain des Batignolles a cependant conservé un équipement de transit des marchandises. Autre suggestion, le cargo-tram, système utilisé en Allemagne pour la desserte de véhicules sortis de l'usine de montage arrivant directement en centre-ville.

En clôture de ce débat, **Monsieur le Maire** déclare que le problème de l'innovation est avant tout un problème de gouvernance, sachant que la partie la plus difficile réside non pas dans la réflexion en amont (études, réunions), mais dans le fait d'amener l'ensemble de la population et les acteurs concernées au changement. Considérant qu'il s'agit de l'une des clés majeures de la mobilité, il juge que nous serons tous contraints de changer nos habitudes et de nous adapter à de nouvelles réponses techniques et technologiques. Pour Saint-Germain-en-Laye, il s'agira de poursuivre les efforts déjà réalisés en termes de piétonisation ou de réseaux cyclables. Mais il faudra aussi composer avec les besoins de chacun car la création d'une piste cyclable entraîne par exemple la suppression de places de parking, ce qui peut être dommageable pour les personnes extérieures venant travailler à Saint-Germain-en-Laye. Cela fut notamment le cas pour le parking de l'hôpital au sujet duquel les usagers ont manifesté leur mécontentement. Pour **Monsieur le Maire** donc, la mobilité passe avant tout par un travail de gouvernance et d'explication absolument fondamental.