



Avis des Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie sur la restitution Transitec relative au schéma directeur de la circulation et du stationnement de la Ville de Saint-Germain-en-Laye.V2 02 février 2023, V finale 13/02/2023

Généralités :

Le dossier est volumineux. Plutôt que d'aborder point par point la restitution du schéma directeur de la circulation, sans parler du rapport d'étude, quelques réflexions générales ont été partagées :

St Germain est comme elle est, c'est-à-dire ni Berlin, ni Versailles ou autres villes où les rues sont suffisamment larges pour avoir une bonne cohabitation entre les flux vélos, piétons, voitures.

Il doit être possible d'arriver à une coexistence « pacifique » entre les piétons et les vélos/trottinettes, la verbalisation des infractions des vélos serait mal comprise et improductive, mais cela suppose le respect d'un certain nombre de règles élémentaires, par exemple

Pas de trottinettes électriques sur les trottoirs

Circulation des vélos à vitesse raisonnable sur les trottoirs partagés (rue Désoyer, rue Carnot, passerelle du viaduc etc.)

Respect du 30 ou 20 km/h par les voitures selon les zones centrales et les zones de circulation mixte.

Priorité absolue aux piétons aux passages piétons lorsque les vélos utilisent la faculté de tourner à droite, et dans les rues piétonnes, sinon le risque est d'aller vers les excès constatés à Amsterdam, Paris, Montpellier... où le vélo est bien développé, mais perçu comme un missile balistique par les piétons.

1 Les actions qui doivent être réalisées ou tentées :

Nous partons du principe que l'attractivité commerciale du centre-ville et l'accessibilité des établissements scolaires sont incontournables.

Si ce n'a pas déjà été fait, il faut faire une étude d'impact économique : ne va-t-on pas jouer contre le commerce local au profit du centre commercial de « Parly II / Westfield », ou autres centres

commerciaux à proximité, où les parkings sont abondants et gratuits.

Les commerçants ont-ils été consultés ? Plus on met d'obstacles à la circulation des autos et à leur stationnement, plus on favorise Parly II.

La piétonisation du centre-ville, notamment la **rue au Pain**, est tentante.

En conséquence, la réorganisation de la desserte du RER par les bus doit soigneusement être étudiée.

D'accord avec la **suppression d'un certain nombre de places de stationnement** pour fluidifier le trafic et créer des circulations piétonnes et vélo plus larges.

Coût du stationnement et extension des zones payantes : le stationnement payant avec un tarif résidents est efficace pour libérer des places dans la journée, mais il est actuellement déséquilibré. **Il faut remplir les parkings souterrains avant d'étendre la zone payante en surface, et cela va de pair avec des parkings souterrains moins chers que les parkings en surface au moins les deux premières heures** si l'on veut conserver l'attractivité commerciale et l'attractivité culturelle et loisirs de la Ville. (il avait été proposé aux associations de commerçants à la mise en service du parking du marché de ristourner le parcage de leurs clients, ceux-ci ont refusé de prendre leur part à l'incitation, ils seraient pourtant les bénéficiaires).

Sans entrer dans le détail de toutes les modifications proposées, quelques remarques :

La proposition pour la **rue de Breuvery** est très pertinente.

La proposition autour des **collèges et lycée Roby Debussy et J. d'Albret** est intéressante, mais ne prend pas en compte le besoin d'accès au stationnement du corps professoral.

Les autres propositions ont toutes leurs avantages et inconvénients, mais ça vaut le coup d'essayer quitte à revenir en arrière si cela n'apporte rien. Le lieu idéal pour en discuter est la réunion de quartier qui peut utilement compléter les observations de l'étude.

2 Le trafic de transit

Toute étude sur le trafic de transit est inutile (déplacera le problème d'un endroit à un autre) tant que trois projets ne sont pas réalisés :

le bouclage de l'A104, ou solution dégradée par une deux fois deux voies et un pont à Andrésy,

la prolongation du tram 13 jusqu'à Achères -Ville,

et un souterrain routier éventuel des avenues Leclerc (D284) et de Lattre (D190) vers la route des Loges pour absorber le trafic de la Boucle de Seine vers Conflans et réciproquement (vieux projet étudié dès avant la mise en place du RER A).

3 Les compléments d'étude nécessaires

Les chiffres (%) relatifs à la mobilité professionnelle cités page 21 de l'étude datent de 2018 ou avant, ils sont obsolètes, le télétravail s'est développé, en même temps la régularité des transports en commun s'est dégradée en 2022, la circulation à vélo ou trottinette s'est aussi développée.

Les propositions de modification des **réseaux de bus** doivent être regardées avec plus d'attention, par exemple il est probable n'y aura pas ou peu de report du trafic bus vers le tram 13 pour aller du

Bel Air vers le RER, le tram draine les passagers des villes et villages plus éloignés. La phrase du rapport : « Un réseau bus réorganisé en tenant compte de la nouvelle offre entre les quartiers Bel Air, Lisière Pereire avec le T13 et un pôle d'échanges restructuré pour fluidifier les circulations tous modes » ne nous apprend pas grand-chose.

Avant toute modification de la **circulation autour de l'Hôtel de Ville**, il faut maîtriser le flux des piétons à la sortie/entrée du RER.

Quelques idées :

orienter la sortie principale du RER vers l'Hôtel de Ville,

installer un feu rouge / ou un agent de la circulation aux heures de pointe, est-il possible pour discipliner le flux piétonnier ?

serait-il possible d'emprunter le passage souterrain vers la station tram 13 sans payer (nécessite actuellement un pass navigo pour ce faire) ? et dans l'optique de créer le terminal bus du réseau nord près de la station tram 13,

élargir et rendre plus visible et accueillante la sortie RER « château » pour dérouter une partie du flux piétons vers le passage piéton situé devant l'Amnésia.

Les quartiers sud et la liaison nord sud :

48% des habitants de la Ville demeurent au sud de la déviation de la N13,

mais peu de questions les concernant sont abordées, i.e. les abords du lycée international, la piste cyclable rue St Vincent / rue de la Liberté (sera-t-elle utilisée ?), la rue de Témara, la rue de la Croix de fer, la passerelle du viaduc et le passage à vélo du carrefour du Bel-Air.

Comment faciliter le parking des visiteurs dans la zone d'emploi rue St Vincent / rue St Eloi ?

Y a-t-il moyen de créer un deuxième passage (passerelle par exemple) piéton / vélo plus direct entre le sud (plateau du Bel-Air, rue du Pontel, Fourqueux...) et le centre-ville, au niveau de la maison verte ?

La liaison est-ouest : outre le carrefour dit du Bel-Air saturé, une autre question va se poser aux abords de **la nouvelle déchetterie/recyclerie** où le trafic est déjà très dense.

Impact sanitaire : l'évolution très rapide de la motorisation des véhicules (moins de diesel, plus d'hybrides ou d'électriques) a-t-elle été modélisée ? quels progrès peut-on attendre en termes de qualité de l'air (CO, Nox, poussières fines) aux abords des axes principaux, N13, rue Priolet et N184, rue Bonnenfant, rue de Paris... Sinon, comment prendre en compte ce paramètre peu présent dans l'étude.