

Position des Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie sur le Tram 13 Express

Certains habitants de Saint-Germain-en-Laye, résumant ce projet à l'abattage des arbres qui bordent la route des Loges et à l'atteinte supposée à la vue perspective de cette allée depuis le Château.

Considérant tous les aspects de ce projet, notre association a émis lors de l'enquête publique de 2013 un avis favorable assorti de plusieurs recommandations, lesquelles ont été reprises par le Commissaire enquêteur et pour la plupart suivies par le maître d'ouvrage le STIF.

Comme tout un chacun, nous sommes désireux de protéger la belle forêt de Saint-Germain dans ses fonctions irremplaçables, poumon vert des Yvelines Nord-Est et plus généralement du Grand-Paris, indissociable historiquement et architecturalement du Château de Saint-Germain-en-Laye, et lieu de promenade et de détente fréquenté par plus de trois millions de personnes chaque année.

Nous sommes aussi soucieux du développement durable de notre Ville et de sa région. C'est-à-dire :

- De la qualité de vie dans la Ville elle-même et dans les villes environnantes, rue de Mareil, rue de Fourqueux, le Bel-Air, Fourqueux, Mareil-Marly, l'Etang-la-Ville et au-delà. Elles seront reliées à Saint-Germain Centre grâce à ce projet. Au plan environnemental, les avantages apportés par cette liaison sont facilement identifiables : désengorgement du centre ville et des axes Fourqueux/Mareil vers Saint-Germain-en-Laye ainsi que des quartiers Hennemont et Pereire vers Saint-Germain Centre le matin de 8h00 à 9h30 et le soir de 17h00 à 19h00. Réduction de la pollution atmosphérique le long de ces axes, utilisation d'un mode de transport rapide, propre et confortable.

- Du développement socio économique harmonieux de la ville, appuyé sur un pôle commercial actif, un pôle scolaire actif, un pôle administratif actif et un pôle tertiaire actif. Sans la forêt, sans une ville agréable à vivre et sans ces quatre pôles actifs, pas de développement durable au plan local.

Enfin nous sommes respectueux de la démocratie, et nous remarquons que les étapes légales de la gestation d'un grand projet ont toutes été respectées et franchies avec succès.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement le tracé, trois solutions ont été étudiées à l'origine. Un tracé dans la ville, un tracé en lisière de la ville, dont personne ne parle plus à juste titre, et le tracé actuel. Le tracé dans la ville, nous l'avons revu, il est très difficile avec un tramway et aurait de très grosses répercussions sur le trafic routier aux abords du RER. Avec des bus ou minibus électriques, il est matériellement possible mais ne rend pas les mêmes services : capacité moindre, confort moindre, rupture de charge, temps de trajet plus long et aléatoire, nécessité de libérer la gare actuelle des bus pour accueillir ces navettes. Nous sommes arrivés à la conclusion que le tracé choisi était globalement le seul possible, outre qu'il présente l'avantage de relier au réseau ferré d'Ile de France les habitants et les personnes travaillant dans la zone du Camp des Loges. Pouvait-il être fait avec un système d'alimentation au sol plutôt qu'avec les pylônes et caténares classiques ? Aux dires du STIF, c'est beaucoup plus coûteux et la mise au point de celui de Bordeaux a été particulièrement laborieuse.

Les inconvénients, car il n'existe pas de projet sans sa part d'inconvénients, ont aussi été vite identifiés et ont causé débat au sein de notre association : encore quelques hectares (2 pour la virgule proprement dite) rognés sur la forêt, le tram sera-t-il visible depuis la façade Nord du Château, est-ce que comme d'habitude les compensations seront réalisées dans un autre massif forestier ? etc.

Nous avons donc soutenu avec réserves ce projet, demandant que la perspective soit intégralement respectée, et qu'en plus des compensations économiques habituelles, une surface au moins équivalente à celle rognée sur la forêt soit replantée en bordure du massif même, et que si possible, une liaison boisée soit rétablie dans la plaine de la jonction entre le massif de Saint-Germain et celui de Marly, ce qui est souhaitable au plan de la biodiversité et prévu dans le SDRIF schéma de développement régional d'Ile de France, voir chapitre appelé trame verte.

Lorsque l'on prend connaissance avec objectivité du projet détaillé actuel, force est de constater que la perspective sera à terme totalement respectée et que tels ont été les avis du Conservateur en Chef, de l'Architecte des Bâtiments de France et de la Commission des Sites. Les pylônes et les caténaïres seront-ils visibles ? tout le monde peut voir que les tilleuls replantés en 2000 sur la terrasse historique ont maintenant reconstitué la perspective de la terrasse, il en sera de même pour les charmes replantés à la place de marronniers actuellement en mauvais état quand ils n'ont pas déjà dû être abattus pour certains. Ajoutons aussi que cette belle perspective est tous les jours de la semaine encombrée de véhicules stationnant irrégulièrement sur les bas côtés de la route.

Nous avons demandé que les compensations soient à la hauteur du préjudice subi pour cause d'utilité publique par la forêt. La question des compensation est compliquée à comprendre pour un néophyte, car elles sont de plusieurs natures. Pour simplifier, le projet a été autorisé sous trois conditions minimum : une compensation de patrimoine que le maître d'ouvrage, le STIF, doit verser à l'Etat, ce sont les fameux 35 hectares achetés en forêt de Bonnelles (massif de Rambouillet). Une compensation de défrichage, la valeur des arbres abattus, qu'une loi récente impose de réaliser dans le massif forestier lui-même. Ce sont les replantations d'arbres prévues dans la forêt elle-même, avec un coefficient multiplicateur. Enfin les compensations écologiques, c'est-à-dire l'étude de la flore et de la faune impactées directement par le projet, et les mesures pour supprimer ou minimiser cet impact. A ces trois conditions, nous avons expressément demandé lors de l'enquête publique, puis en écrivant au Préfet des Yvelines et au STIF, que soit ajoutée une mesure non prévue par les textes, mais qui nous semble de bon sens pour des forêts péri-urbaines, la replantation d'une surface équivalente à celle « rognée » par le projet de manière à conserver constante ou même à augmenter la surface du massif. A ce jour, le Maire de Saint-Germain-en-Laye ainsi que le chef de projet du STIF ont fait état d'études avancées pour réaliser ces compensations forestières additionnelles que nous avons demandées. Nous y serons vigilants.

En conclusion nous estimons que ce projet est globalement favorable à Saint-Germain-en-Laye en termes de développement durable, il a été reconnu d'utilité publique régulièrement, et gageons que comme pour le parking de la place du Marché ou d'autres projets similaires, une fois les travaux réalisés et l'utilité à l'usage démontrée, il ne fera plus question. Nous souhaitons donc que les travaux s'engagent le plus rapidement possible pour pouvoir bénéficier au plus tôt des avantages de ce projet.