

LA FORÊT DE SAINT-GERMAIN MENACÉE PAR UN PROJET ABSURDE ET DISPENDIEUX

VINCENT COUSTÈRE-VIGDERHAUS et MONIQUE DUMONT, présidente de l'EPESG

Saint-Germain-en-Laye a déjà malheureusement justifié un article dans cette revue en 2014 (n°221), lorsque la mairie avait lancé – avec le soutien du ministère de la Culture – une modification du PSMV¹ visant à détruire ce qui s'est avéré être l'un des édifices les plus anciens de la ville, l'hôtel de Richelieu, et à construire à son emplacement des immeubles deux fois plus hauts que ceux des alentours. Avant le déclassement de cet édifice, le commissaire-enquêteur avait effectué un travail très critiquable (il s'était contenté de reprendre l'avis de la municipalité), sans tenir compte de l'objet d'un secteur sauvegardé. Le dossier, pour l'essentiel établi par le promoteur, contenait des affirmations manifestement inexacts². Aucun document sur l'histoire et l'état antérieur des bâtiments n'avait été recherché, alors qu'il a suffi au correspondant de Sites & Monuments d'interroger le siège de la Banque de France pour retrouver des

photos des années 1920 montrant un charmant hôtel particulier, dont la structure est demeurée jusqu'ici.

On devait déjà regretter l'absence de dialogue avec les associations (et l'ignorance même de celles « reconnues d'utilité publique »), le dysfonctionnement de la commission locale du secteur sauvegardé (personnalités « qualifiées » absentes ou trop liées à la mairie), ou encore la perte des « fiches immeubles » que l'ACMH, chargé de l'élaboration du PSMV, avait établies³. Enfin, dernier dysfonctionnement, la lenteur de la justice administrative, qui ne s'est toujours pas prononcée, 3 ans après la modification du PSMV et le dépôt d'un recours par la SPPEF !

Depuis lors, le PLU a été lui aussi modifié, notamment pour relever les hauteurs du projet dit de la « Lisière Péreire », alors même que celles-ci avaient

Parterres du château de Saint-Germain-en-Laye et perspective de l'avenue des Loges, créée par Le Nôtre, partie intégrante du domaine national.



déjà été accrues deux ans auparavant au cours d'une « révision simplifiée » ! Cette opération immobilière, annonçant d'autres mutilations de la forêt, a conduit à la destruction d'une parcelle boisée par un mécanisme d'« échange » avec l'ONF. Malgré les observations du commissaire-enquêteur, la préfecture n'a pas entendu les associations⁴. Ce projet, véritable coin urbain entaillant la forêt domaniale, qui sera surplombée par les nouveaux immeubles, doit être desservi par le futur « tram-train » qui nous retiendra ici.

Il s'agit de deux voies ferrées, avec caténaires et grillages, saignant la forêt domaniale de Saint-Germain. On y retrouve l'absence de dialogue avec les associations, des affirmations erronées et, en outre, l'absence de vision globale et d'évaluation des politiques publiques, de même que d'étude des alternatives. Les associations ont pourtant proposé des solutions moins coûteuses, à une époque où chacun affirme par ailleurs la nécessité d'une rationalisation des dépenses publiques.

Le site touché est complexe. Le Nôtre, dessinateur des jardins du roi, a conçu des vues depuis le château comme un prolongement à l'infini, à l'instar de la Grande Terrasse. Son œuvre allie l'architecture à la nature, au milieu d'une belle forêt royale, soit un exemple d'organisation de l'espace propre au génie du XVII^e siècle. La « virgule » du tram-train doit-elle irrémédiablement porter atteinte à ce paysage, l'un des plus harmonieux et remarquables d'Île-de-France ?

Une « virgule » comme accessoire de la Grande Ceinture

L'objectif initial du projet, porté par le STIF (désormais Île-de-France mobilités) et financé majoritairement par la Région Île-de-France et secondairement par les Yvelines, était la mise en service d'une liaison Nord-Sud en grande couronne reliant Versailles à Cergy, dite « Tangentielle Ouest » (TGO).

L'utilité d'une réouverture de l'ancienne Grande ceinture (qui avait été créée en 1882 puis fermée aux voyageurs en 1936) paraît incontestable dans l'objectif de réduire les flux automobiles⁵, même si on peut s'interroger sur la fréquentation de la future ligne, qui traversera plusieurs zones boisées donc peu habitées. Ainsi, le bilan de la section Noisy-le-Roi/Saint-Germain de l'ex-Grande Ceinture, rouverte en 2004, s'avère négatif et très inférieur aux prévisions : le trafic n'atteint pas 1 000 voyageurs par jour, alors que les prévisions portaient sur 10 000 lors de l'inauguration en 2004 !⁶

En outre, le projet a traîné dans le temps ; son tracé a dérivé, notamment car certains maires, privilégiant des intérêts locaux, y ont trouvé l'opportunité de faire financer par la région un transport se substituant à des bus. Il s'agit finalement (avec le nom de « Tram 13 Express ») d'une liaison Saint-Cyr/Saint-Germain/Poissy / Achères nettement moins attractive. Sa mise en service était annoncée pour 2018. Elle le serait aujourd'hui pour 2021 (la plupart des documents omettent aujourd'hui toute date). En outre, le projet a été, pour des raisons non connues des associations, séparé en deux phases. C'est alors qu'une « virgule » Ouest-Est, destinée à relier le terminus provisoire de Saint-Germain Grande Ceinture (avant la réalisation de la phase 2) à celui du RER A, a été ajoutée au projet Nord-Sud.

Un tracé surprenant

Alors que le reste du projet réutilise un tracé ferré existant, il s'agit ici d'un tronçon nouveau, qui traverserait la forêt domaniale et donc des zones essentiellement inhabitées ! En outre, il relierait, en 3,6 km, deux gares qui ne sont distantes que de 1,8 km en ligne droite par la ville (d'où son nom de virgule puisqu'il s'agit d'un détour) ! Une liaison est en outre déjà possible par bus⁷, ou encore par vélo et évidemment à pied.

Ce tracé, qui créerait sans doute le seul « tram » de France en forêt, est d'autant plus surprenant qu'un tracé urbain⁸ permettrait de desservir des quartiers habités et des lieux d'activité⁹. Alors que la mairie présente le projet comme devant permettre aux habitants du quartier « Bel Air » ou des bourgs situés sur la TGO (Mareil-Marly, Saint-Nom) de venir faire leurs achats sans voiture, le tracé retenu aboutirait à près de 1 km de la place du marché !

Le fait qu'un tramway a existé (à partir de 1896) de Poissy à Saint-Germain, reliant la gare de Grande Ceinture et le centre-ville¹⁰, a été ignoré. Les porteurs du projet ont-ils privilégié un passage en forêt en considérant qu'il éviterait tout débat délicat avec des riverains sur la réorganisation des circulations automobiles que le projet doit pourtant réduire à terme ?

Ce tracé est d'autant plus surprenant que le Président François Mitterrand avait, en 1990, imposé en ce même lieu, le passage de l'A14 en souterrain sous la forêt... Un discours mémorable avait alors été prononcé le 8 juin 1990, prélude à l'interruption des travaux réalisés en surface. Le Président y expliquait :

«J'ai pensé qu'il fallait donner un coup d'arrêt à l'utilisation trop fréquente, trop facile peut-être, de nos territoires forestiers pour créer de nouvelles infrastructures. Il ne faut pas oublier la protection de nos forêts. Je m'en suis fait l'avocat. [...] Souvent la commodité conduit à préférer un tracé où l'on ne se plaint pas à un tracé qui provoquerait des récriminations. Or les arbres ne disent rien. Dès lors, la propension de beaucoup d'élus, c'est de demander que cela passe par là où il n'y aura personne, pensait-on – mais il y a quelqu'un, heureusement, quelques-uns et beaucoup – pour réclamer, pour protester, pour se fâcher, pour empêcher. Comme les arbres ne disent rien, bien que les poètes l'aient compris avant nous, c'est d'ailleurs leur rôle, il faut bien qu'ils soient défendus. D'autant plus qu'en fin de compte, si l'on parle de qualité de la vie, c'est bien là qu'on la trouve [...]. Il faut donc que, par rapport aux différents tracés qui risquent d'entamer notre capital forestier, un examen très minutieux soit fait, le cas échéant de nouveau, pour tenter de trouver des solutions plus compatibles avec l'intérêt général [...], harmoniser et rendre compatibles les voies de communication qui s'imposent avec la protection d'un paysage et surtout la protection de la vie qu'entretiennent si bien les

forêts en même temps que le goût de vivre, le goût de l'esthétique, le bonheur d'être là.»¹¹ Comment comprendre le revirement que supposerait l'actuel projet de train-tram ? Quelle serait sa cohérence avec l'effort – y compris financier – consenti 25 ans plus tôt ?

Une concertation lacunaire assise sur une information partielle

Le projet, tel qu'il a été présenté au public, comportait de nombreuses ambiguïtés :

- Il est présenté comme un « tramway » (Tram 13 Express), alors que c'est un train-tram ;
- Il s'agirait d'un « tracé urbain », alors qu'il est hors de la ville, en forêt (s'agit-il plus tard de construire le long du tracé pour atteindre le nombre de voyageurs annoncé ?) ;
- Le nom de Le Nôtre n'est pas évoqué dans le dossier, alors que celui-ci est l'auteur des perspectives atteintes par le projet ;
- Les voies seraient surmontées de caténaires au motif que l'alimentation par le sol ne fonctionnerait pas, ce qui laisse dubitatif ;

Avenue des Loges et forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye avec zone à défricher pour le passage du train-tram.

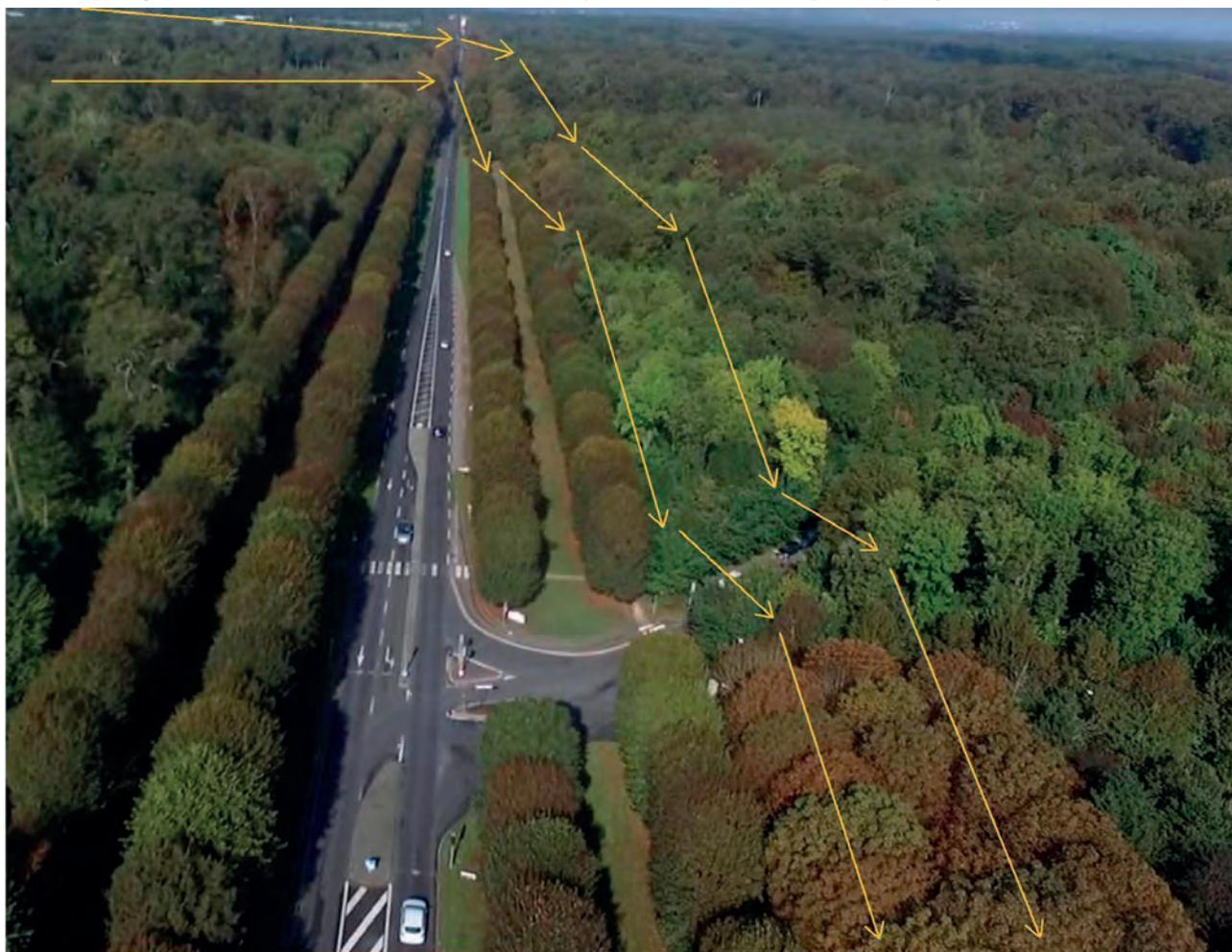


Photo DR

- Les grillages n'avaient jamais été mentionnés dans les documents, ni lors des réunions publiques ; ils sont toujours absents des présentations, même les plus récentes (et seraient contradictoires avec l'affirmation que les piétons et cyclistes pourront aisément traverser les voies pour se promener en forêt) ;
- Les chiffres de fréquentation paraissent manifestement erronés ;
- Les autorités n'ont pas voulu faire état du bilan socio-économique, ni du coût de la « virgule », se rapportant toujours au coût total du projet (plus de 300 M€).

Les nombreuses observations et propositions formulées lors de l'enquête publique, qui approuvaient la réouverture de la Grande Ceinture mais critiquaient la « virgule », n'ont pas été prises en compte. La commission d'enquête s'est en réalité bornée à reprendre les arguments de la mairie de Saint-Germain, laquelle affirmait que l'abandon du projet provoquerait « la mort économique de la commune » ! La Commission nationale des Monuments historiques, qui a été saisie en 2012, a étudié de façon approfondie l'insertion des nouvelles dessertes à Versailles¹², mais très rapidement la question de Saint-Germain-en-Laye, le STIF ayant affirmé qu'il n'y avait « pas d'impact sur les alignements » de Le Nôtre... Ce qui est évidemment inexact, comme l'ont démontré les premiers abattages d'arbres. La commission départementale des sites, perspectives et paysages ne semble pas avoir examiné le dossier, ce qui est regrettable¹³.

En 2016, plusieurs groupes du conseil municipal de Saint-Germain se sont exprimés contre le projet¹⁴. Les associations EPESG et Sites & Monuments ont

Liaison en « virgule » entre la future gare de la Grande Ceinture et celle du RER A. Un passage en ville, solution la plus courte et la plus utile pour les habitants, n'a pas été envisagé.



Document STIF

lancé une pétition recueillant plus de 5 000 signatures et déposé un recours gracieux contre l'arrêté préfectoral de défrichement (resté sans réponse). Plusieurs articles ont également été publiés dans la presse locale et nationale¹⁵, Stéphane Bern faisant publiquement part de son opposition au projet. Les deux associations ont, en dernière extrémité, déposé un référé-suspension contre le défrichement, tout cela sans suite.

Malgré plusieurs courriers à la présidente et aux vice-présidents de la Région, comme aux autorités départementales, aucun rendez-vous n'a été proposé¹⁶. Ce n'est qu'en avril 2017 que le directeur général du STIF a répondu aux courriers des Présidents de nos deux associations (datant d'octobre 2016). Il réaffirmait l'intérêt du projet, sans proposer aucune réunion¹⁷. La situation était ainsi verrouillée et le débat impossible, permettant l'abattage des premiers arbres.

L'impact destructeur de la « virgule »

L'impact sur le patrimoine naturel de cette « virgule », qui n'était pas prévue dans le projet initial, sera d'autant plus fort que les normes ferroviaires, désormais annoncées, paraissent surdimensionnées. N'est-il pas proprement effarant que, là où un Président de la République avait décidé en 1990 un passage en souterrain d'une autoroute, des voies ferrées doivent être édifiées ? Est-ce l'appellation de « transport doux », ou le fait qu'il s'agisse de transports « en commun » qui justifierait désormais de telles destructions ? Par ailleurs, n'est-il pas étonnant qu'au moment-même où des tunneliers creusent les 200 km du « Grand Paris Express » en souterrain, il n'ait pas été envisagé qu'au moins la partie de la ligne dans la perspective du château soit souterraine (ou en tranchée partiellement couverte) ?

Une infrastructure surdimensionnée

Cette « virgule » consisterait en deux voies ferrées entourées de grillages au motif que des animaux sauvages pourraient heurter le train, ce qui illustre l'absurdité d'un tel projet en forêt... Elle serait en outre surmontée de caténaires (avec des porte-caténaires de plus de sept mètres de haut). Les responsables du projet affirment en effet qu'une alimentation discrète par le sol n'est pas possible (Bordeaux serait « un échec » !)

En outre, la volonté d'une liaison sans correspondance entre Saint-Germain RER A et Saint-Cyr (qui devrait pourtant être peu utilisée



Avenue des Loges, perspective conçue par Le Nôtre à partir du château de Saint-Germain-en-Laye, visible dans le fond. L'abattage débute. Photo du 11 février 2017.

au regard de l'existence de nombreuses autres possibilités) conduirait à une infrastructure de type « train » (normes SNCF et non « tram »), donc plus destructrice. Les voyageurs devront pourtant changer de train à Saint-Germain Grande Ceinture quand ils souhaiteront se rendre vers Poissy/Achères, ce qui atténue l'intérêt d'une liaison directe dans une seule direction...

L'appellation souvent utilisée de « tram », qui peut séduire, paraît donc trompeuse. Il s'agit en fait d'un train-tram, c'est-à-dire un train exploité en mode tramway.

La perspective dessinée par le Nôtre depuis le parc du château est atteinte

Au moment où la COP 21, réunie à Paris, a fixé des objectifs ambitieux et où la loi sur la biodiversité du 8 août 2016 protège les allées d'arbres, on détruit une partie des alignements créés par Le Nôtre sur l'avenue des Loges, reliant le château de Saint-Germain à la Maison d'éducation de la Légion d'honneur¹⁸. Le Nôtre a voulu donner à cette perspective une dimension infinie, l'allée centrale du parc se prolongeant bien au-delà. Il a donc supprimé les haies, grilles, murets qui fermaient le Domaine afin de l'inclure dans son environnement, comme s'il en faisait partie. De ses appartements, le roi voyait ainsi un domaine continu jusqu'aux Loges, distantes de 3 km. Cet ensemble n'est pas protégé – ce qui est une erreur – mais sa beauté, et sa situation en forêt domaniale, constituaient pour tous une protection évidente.

Pourtant, les alignements ont été en partie abattus, tandis que la partie boisée, située à l'est de la grille des Loges, a été totalement détruite, ce qui va rendre visibles les voies où sont remisés les trains. Est aussi prévu, dans le parc classé du château lui-même, l'abattage de 40 marronniers et de 25 tilleuls, pour construire un tunnel en tranchée couverte dans le parc, reliant la gare aux quais RER A. Enfin, la partie boisée située près de la piscine a été rasée, ce qui va rendre visible cet équipement, dernière atteinte à la forêt au début des années 70, depuis le château.

La « virgule », avec ses deux voies ferrées entourées de grillages modifiera cette perspective magnifique, qui marquait jusqu'ici une limite entre l'agglomération parisienne et ce qui est la plus grande forêt proche de Paris. En sortant du RER, on pouvait penser entrer dans une nature préservée, là où l'on verra demain des voies ferrées, des grillages et des caténaires (s'ajoutant à la route).

La forêt domaniale défrichée

Ont été d'ores et déjà abattus (en février 2017, évidemment au premier jour des vacances scolaires...) des centaines d'arbres¹⁹, sur plusieurs hectares, certains magnifiques, en particulier des chênes. Au total, c'est près de 10 hectares qui seraient déboisés après la phase 2.

Les voies ferrées couperont la forêt en deux parties infranchissables. La partie au sud, coincée entre la ville et les grillages, perdra sa capacité de régénération, et ne pourra plus être parcourue par les animaux.



Carte postale oblitérée en 1908 montrant un tramway circulant rue de la République devant l'ancien hôtel de Richelieu et son jardin (à droite).

L'absence de « compensation » locale

Les « compensations » exigées par la loi consistent non pas, comme cela aurait été cohérent, dans la plantation de parcelles enclavées dans la forêt de Saint-Germain ou contiguës à celle-ci (qui était beaucoup plus étendue qu'elle ne l'est aujourd'hui et dont une partie notamment est devenue la zone d'épandage dite « de la plaine d'Achères »), mais dans l'achat d'un bois existant ! Ce bois, dit « de la duchesse » à Bonnelles, est situé à plus de 50 km...

Ce n'est que ces derniers mois, suite aux protestations exprimées notamment lors de l'unique réunion publique du 26 septembre 2016, qu'ont été annoncées certaines replantations au sein de la forêt de Saint-Germain, afin de réparer les dégâts de la tempête de 1999. Pourquoi avoir attendu tant de temps ? L'ONF manque-t-il à ce point de moyens qu'il faille détruire une partie des forêts qui lui sont confiées pour pouvoir les entretenir ?

Une absence de vision globale des responsables publics

Le ministère de la Culture ne s'est pas jugé compétent concernant la forêt, ni même la perspective de Le Nôtre. Il s'est contenté de minimiser les dégâts sur le parc du château, et considère même que le projet va permettre de remplacer aux frais du STIF certains arbres malades...

Celui de l'Agriculture, propriétaire de la forêt, semble n'avoir aucunement défendu celle-ci²⁰. Il se félicite des « compensations » qui vont permettre

d'étendre les forêts publiques... La forêt est vue comme un gisement de matière bois, sans prise en compte du caractère historique de celle de Saint-Germain, ni de son accès particulièrement aisé pour des millions de Franciliens (la station RER est à sa lisière), qui devrait la rendre inviolable, pour la « respiration » d'une métropole dont la population doit encore augmenter.

Ces deux ministères ne se sont semble-t-il aucunement interrogés sur l'intérêt réel de la liaison en matière de transports. Quant au ministère chargé

Marronniers destinés à être abattus dans le parc classé monument historique du château pour le creusement d'un tunnel en tranchée couverte. Photo du 3 février 2017



Photo Sites & Monuments



Avenue des Loges : arbres abattus et forêt domaniale défrichée. Photo du 12 février 2017.

de l'écologie, il paraît ne pas être intervenu dans cette affaire ²¹.

Enfin, on peut mentionner le financement par le département, en 2014-2015, de la bétonnisation de la contre-allée de la belle route Poissy-Saint-Germain (qui traverse la forêt), pour créer une «voie de bus en site propre» entre les deux villes, soit un projet largement concurrent de la voie ferrée...

Un projet de transports à revoir

Les associations estiment pourtant que le projet peut être réexaminé et amélioré. Une solution non seulement plus respectueuse du patrimoine naturel, mais aussi moins coûteuse et plus innovante, est possible, en tenant compte de plusieurs faits qui paraissent avoir été négligés :

- La Phase 1 (Saint-Cyr/Saint-Germain) est toujours présentée sans évoquer la phase 2 (Saint-Germain/Achères via Poissy) ! Or, la phase 2 permettra de trouver à Poissy ou Achères le RER A (dont le trajet vers Paris est plus court que depuis Saint-Germain), et même le RER E plus rapide. Le nombre de voyageurs qui iront de l'ex-Grande Ceinture au RER A de Saint-Germain devrait donc être encore plus limité...
- La «virgule», en séparant la ligne en deux

branches, diminuerait de moitié la fréquence sur la ligne principale. Ne devrait-il pas être prioritaire d'assurer une liaison plus fréquente (condition de son attractivité pour les voyageurs) de la liaison Sud-Nord ?

- On peut s'interroger sur la vitesse des trains, donc l'intérêt de la liaison, quand on sait que la virgule couperait 4 routes à grande circulation (la N 184 étant déjà l'une des plus accidentogènes des Yvelines).
- Le nombre de voyageurs est surestimé. Le STIF annonce 21 000 voyageurs/jour²² mais cela ne paraît pas crédible (le RER A qui relie Saint-Germain à La Défense et Paris en compte à peine plus) ; au demeurant, si cela l'était, ces voyageurs ne pourraient utiliser le RER A, qui est déjà saturé. Il conviendrait ainsi d'ajouter au coût de construction un déficit d'exploitation, année après année ;
- Si un budget existe, la priorité devrait être l'amélioration du terminus du RER A – qui est très fréquenté – et n'est desservi que par une partie des RER (un sur deux, à l'heure de pointe, a pour terminus Le Pecq), car le tunnel est trop étroit pour faire circuler l'ensemble des trains ;
- Une liaison entre les deux gares Grande Ceinture et RER de Saint-Germain est possible par des moyens moins coûteux. L'ancienne présidente de la RATP n'a-t-elle pas indiqué, en 2016, lors d'une intervention sur le Grand Paris, qu'il ne faut plus «faire des choix surdimensionnés», qu'«on a mis des tramways

à des endroits où on aurait pu mettre des bus en site propre», que «plus que jamais les ressources des collectivités publiques sont comptées»²³ ? Aujourd'hui, le projet de train-tram paraît bien « daté »²⁴. Les associations souhaitent, par conséquent, l'étude d'un projet réalisable plus rapidement, à savoir une liaison par bus (si possible électrique), beaucoup moins coûteuse et modulable en fonction des besoins. À terme, des navettes, pourquoi pas autonomes²⁵, pourraient utiliser la route existante, ou ses contre-allées, ou encore la route forestière²⁶ qui relie en ligne droite les deux gares, voire l'intérieur de la ville (tracé le plus court), si la circulation automobile est réorganisée.

Une forêt à protéger

La forêt domaniale n'a été séparée du parc du château de Saint-Germain qu'en 1964, pour être confiée au nouvel ONF. Elle ne bénéficie pas, curieusement, du statut de «forêt de protection»²⁷, à la différence de Fontainebleau, Rambouillet, Sénart, Fausses-Reposes et, dernièrement, de «l'arc boisé du Val-de-Marne». Celui-ci «interdit tout changement d'affectation

ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation ou la protection des boisements » (article L. 141-2 du code forestier).

Plus que ce statut, dont l'optique est limitée, les associations demandent le classement du château et de sa forêt²⁸ au titre des «domaines nationaux». Ce statut, auquel la SPPEF a contribué (voir *Sites & Monuments* n° 223), a été créé par la loi du 7 juillet 2016 relative à la Liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine. Ces domaines, «présentant un lien exceptionnel avec l'histoire de la Nation», ont «vocation à être conservés et restaurés par l'Etat dans le respect de leur caractère historique, artistique, paysager et écologique» (article L. 621-34 code du patrimoine). L'étude d'impact de la nouvelle loi cite d'ailleurs Saint-Germain-en-Laye parmi les lieux fondateurs de l'histoire de France (paix de Saint-Germain, naissance de Louis XIV...)

Ce régime rendrait la forêt inaliénable, y compris par échange (article L. 621-40 code du patrimoine), et conduirait au classement Monument historique de ses parties demeurées propriété de l'État (article L. 621-37 code du patrimoine). Une convention de gestion serait en pratique établie entre l'ONF et la DRAC, pour une

Abattage des chênes de l'avenue des Loges sur le trajet du futur train-tram. Photo du 12 février 2017



Photo EPESG

exploitation forestière respectueuse des paysages et des arbres remarquables (article L. 122-7 du code forestier). Les constructions propriété de l'Etat qui y ont été édifiées pourraient être maintenues et réhabilitées, mais pas développées, sauf exceptions (article L. 621-37 code du patrimoine). Les enclaves aliénées de la forêt comprises dans la délimitation du domaine seraient, afin d'en accompagner l'évolution, inscrites au titre de monuments historiques (article L. 621-38 code du patrimoine) et éventuellement préemptables par l'Etat (article L. 621-39 code du patrimoine). On pense au pavillon de La Muette, aliéné « par erreur » avec l'aval du ministère de la Culture. Construit par Ange-Jacques Gabriel pour Louis XV à l'emplacement d'un pavillon édifié pour François 1^{er}, il a toujours été la tête de pont du château dans son domaine.

On mesure combien l'application du régime des domaines nationaux au château et à sa forêt serait une chance pour Saint-Germain-en-Laye et un atout pour l'Île-de-France.

Notes

1. Plan de sauvegarde et de mise en valeur – dont il a été constaté à cette occasion qu'aucun bilan n'a été établi, qui n'a fait l'objet d'aucune extension et où les restaurations « Malraux » comme celles subventionnées par l'ANAH paraissent ignorées...
2. Ainsi d'une « friche », un « chancre » pour ce qui avait été proposé à la commune par la Banque de France quelques années plus tôt en très bon état et qui n'a pas été modifié depuis, si ce n'est la destruction des cheminées, trumeaux et d'une rambarde d'escalier par le nouveau propriétaire promoteur afin de faire apparaître l'édifice comme ruiné. Il était aussi affirmé que l'édifice, comme par hasard le seul dont la datation n'était pas indiquée, n'avait « aucun lien avec la famille de Richelieu » alors qu'il s'est avéré que son acquisition avait été signée de la main même du Cardinal (qui en avait fait un « trophée » en l'acquérant de la sœur du duc de Montmorency après avoir fait décapiter celui-ci), puis que le maréchal de Richelieu (qui a inspiré le personnage du comte de Valmont à Choderlos de Laclos) y avait été assigné à résidence sous le Régent. Il était aussi indiqué que « seule la disposition des bâtis laissent trace de l'implantation d'une ancienne dépendance » alors que les murs sont bien ceux de l'ancien hôtel du XVI^e, caractéristique des constructions simples de Saint-Germain, lieu de résidence temporaire pour les courtisans. Autre exemple, le fait qu'existe un jardin sur rue était considéré comme une anomalie : sa suppression pour y construire était justifiée au motif que « les îlots seraient refermés conformément à la composition urbaine auparavant souhaitée mais abandonnée faute de moyens » ! Enfin, le relèvement des hauteurs était justifié par l'objectif de « mieux accompagner le regard vers le château », alors que celui-ci n'est pas visible du site ! Au total, le commissaire-enquêteur justifiait le déclassement par le « besoin de logements », comme si construire dans l'un des 4 secteurs sauvegardés d'Île-de-France était la solution à ce besoin.
3. Là encore le correspondant de Sites & Monument a pu prendre contact avec l'ancien ACMH par téléphone, ce qui n'avait été fait ni par la municipalité ni par le ministère de la Culture.
4. Dont « carence des services municipaux » ou « certaines modifications sont de nature à modifier de façon si significative

la physionomie de Saint-Germain que j'estime regrettable qu'elles n'aient pas fait l'objet d'études analysant leur impact potentiel [...], d'un débat public ».

5. Il existe par ailleurs un projet d'autoroute (A 104) pour achever la « Francilienne ». Or, l'Autorité environnementale note (mai 2016) que « le programme ne met en œuvre que partiellement l'objectif fixé par le schéma directeur de la région Île-de-France (rocade prolongée vers Cergy et Versailles). Aujourd'hui, nombre de véhicules utilisent la N 184, qui traverse la forêt de St-Germain avec un tracé différent de celui du futur « Tram13 Express », sans qu'il semble avoir été envisagé que la liaison ferrée utilise en partie le tracé routier (cf. ce qui a été fait à Paris avec le tramway « des maréchaux » qui n'a après de longs débats pas repris le tracé de l'ancienne Petite ceinture).

6. Le bilan de cette réouverture, initiée dans les années 70, dont l'enquête publique a eu lieu en 1992 indique (en 2014) : « Dans le schéma de principe, la rentabilité socio-économique du projet est estimée à 16 %. Pour la première phase du dossier AVP elle est estimée à 11 %. Un bilan socio-économique ex post a été calculé [...] L'essentiel des variations entre l'évaluation ex ante et ex post résulte de la diminution des trafics [...] au total, [...] les gains annuels pour la collectivité étant négatifs, il n'est pas possible de calculer un taux de rentabilité interne pour la collectivité. Le trafic est très inférieur aux prévisions : initialement prévu à 6 900 voyageurs (dans le schéma de principe), puis 10 100 voyageurs (dans l'AVP), il s'est finalement révélé être d'environ 1 900 voyageurs par jour (comptages en 2008) ».

7. Le trajet en bus est d'environ 10 minutes entre la gare Grande Ceinture et le RER A, soit de la même durée que le futur train, mais il y a ensuite 200 m de tunnel (le seul élément du dossier en la matière évoque au demeurant un « gain de temps de zéro »...)

8. Le projet affirme à plusieurs reprises qu'il s'agit d'un « tracé urbain », ce qui est très surprenant pour des voies en forêt ! Et encore plus paradoxal quand justement une liaison serait possible par la ville en navettes électriques...

9. Dont le centre administratif de la mairie ou l'hôpital, par exemple.

10. Le terminus initial était situé précisément face à la Banque de France...

11. Voir <http://discours.vie-publique.fr/notices/907014200.html>

12. Le train-tram y passe en tranchée semi-enterrée à l'extrémité du parc et n'atteindra finalement pas la ville, se limitant à Saint-Cyr. La commission d'enquête rappelle elle le classement MH de Versailles, mais ne cite pas de protection pour Saint-Germain...

13. La préfecture et la mairie ont affirmé le contraire mais sans indiquer la date de la séance ni proposer de transmettre un procès-verbal. À la connaissance d'Yvelines Environnement, qui y siège, ce sujet n'a pas été inscrit à l'ordre du jour.

14. Il en est de même du groupe EELV du conseil régional.

15. *Le Parisien*, *Le Courrier des Yvelines*, *Les Echos*. À noter toutefois qu'un journal comme *Le Monde* n'a pas considéré ce sujet comme digne d'intérêt, ceci étant d'autant plus surprenant qu'une demi-page était consacrée par exemple à « un chantier qui menace 5 000 arbres » à... Bombay. L'article évoque ainsi précisément les « 98 arbres » qui vont être condamnés pour « la future station Churchgate », mais a considéré que les centaines d'arbres de la perspective des Loges et de la plus grande forêt domaniale à proximité de Paris ne méritaient aucune information.

16. Lors de la seule réunion publique ces dernières années (26/9/2016), les vice-présidents du conseil régional et du conseil départemental ne sont restés que quelques minutes pour affirmer l'importance du projet, et sont partis avant même les questions du public. On notera aussi que le STIF avait organisé une réunion avec les associations environnementales le 21 septembre, mais sans inviter Sites & Monuments, comme s'il n'avait même pas lu le registre d'enquête publique sur lequel l'association s'était

exprimée. D'autres associations se sont jointes aux protestations de EPESG et Sites & Monuments, sans plus de rendez-vous (Amis de la forêt de St-Germain, Patrimoine-Environnement, VMF...). Le référé-suspension de EPESGET SPPEF, enregistré le 9 février, demandant la suspension de l'arrêté de 2016 autorisant le défrichement, jusqu'à jugement au fond a abouti à une ordonnance de rejet du 10 février. La juge des référés écrit que «il ressort de l'étude d'impact que le projet... mené en concertation notamment avec l'ABF, l'inspecteur des Sites et le Domaine nationale de Saint-Germain, a été soumis à l'avis de la Commission Nationale des Monuments Historiques le 12 avril 2012 ». On notera que la commission d'enquête avait déjà mis sur le même plan tous les commentaires, pour les écarter, sans accorder ne serait-ce qu'un peu plus d'attention à ceux rédigés par des associations nationales reconnues d'utilité publique, non plus que ceux évoquant des alternatives.

17. Jusqu'à l'intervention du nouveau maire de Saint-Germain qui a demandé une réunion sur les «modalités d'insertion», d'où résulte une réunion le 18 septembre.

18. Qui a succédé au couvent créé par Anne d'Autriche (où plus tard Mme du Barry fut assignée à résidence pendant la maladie de Louis XV).

19. Le bois a été détruit en miettes pour alimenter la chaufferie à bois de la Ville, il n'y a donc pas eu de valorisation de ces beaux arbres, c'est non seulement un mépris de l'œuvre de nos prédécesseurs mais aussi un gâchis écologique.

20. Le courrier du président de Sites & Monuments au ministre en 2016 n'a au demeurant reçu aucune réponse.

21. En réponse à la saisine par nos deux associations, il a été indiqué, informellement, que les atteintes à la «biodiversité»

n'étaient pas suffisamment graves pour justifier une intervention de ce ministère.

22. Ou, dans d'autres annonces, 1.600/heure. On peut se demander si les bus existants seraient supprimés, alors même qu'ils assurent des liaisons très différentes de ce détour en forêt...

23. Saint-Germain a connu la 1^{ère} ligne de chemin de fer en France (1837 avec terminus au Pecq jusqu'à la prolongation en 1847 par la technique elle aussi très novatrice de la pression atmosphérique), créée par Emile Pereire avec le soutien des Rothschild. Saint-Germain fut ainsi à la pointe du progrès.

24. Ce ne serait pas la première fois en ce lieu : en 1882 avait été construit un raccordement de 2,8 km de la gare Saint-Germain Ouest avec celle de Saint-Germain-Grande Ceinture, dans l'intérêt stratégique de pouvoir faire pénétrer des trains dans la capitale à partir de la Grande Ceinture. Ce raccordement a été fermé en 1939 puis déposé.

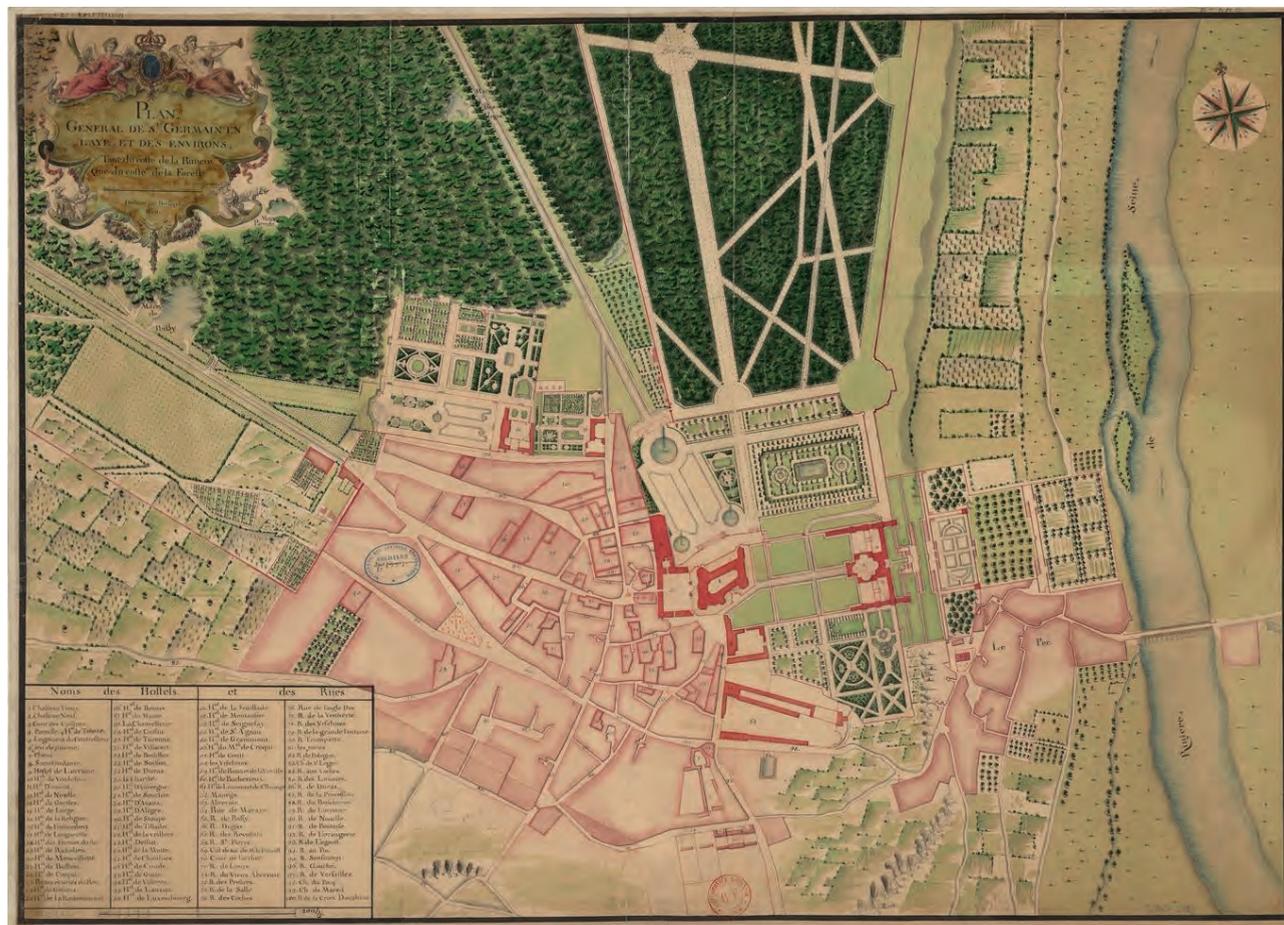
25. Cf. les divers projets en cours d'expérimentation (pont d'Austerlitz, Lyon, La Défense) ou en projet (Saint-Cyr/ Satory).

26. Route de la Mare d'Ayen.

27. Il semblerait que le maire en fonctions jusqu'à 2017 se soit opposé au classement, alors que l'instruction était en cours, à l'initiative notamment d'EPESG (qui en avait émis la demande dès 2001), ainsi que des amis de la forêt ». À l'inverse, le préfet de région en fonctions en 2016 aurait relancé le processus, suite aux protestations des associations et en lien avec le député, lui-même à l'écoute des associations.

28. La forêt était d'ailleurs entourée de murs (dont beaucoup ont été détruits et d'autres tombent en ruine faute d'entretien) et inclut une part de l'ancien «Petit Parc» de François I^{er}.

Plan de Georges Boissaye du Bocage représentant la ville et le parc de Saint-Germain-en-Laye (1709) avec indication de l'emplacement de l'hôtel de Richelieu et de l'avenue des Loges. Bibliothèque nationale de France, GE DD-2987 (843 B).



SITES & MONUMENTS

n° 224 - 2017

Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France



Dossier patrimoine parisien
Éolien, chronique d'une catastrophe
Provins Renaissance