

Janvier 2011

VILLE DE SAINT-CLOUD



La ville de Saint-Cloud a été créée au VI^e siècle par le petit-fils de Clovis. Son histoire, étroitement liée aux pouvoirs royaux et impériaux qui ont précédé la République, a façonné la ville et lui a donné un charme qui lui est propre. Un site privilégié dont la moitié de la surface est occupée par un parc exceptionnel de 400 hectares, ancien domaine royal, classé aujourd'hui monument historique.

La gare de Saint-Cloud, une des plus anciennes d'Île-de-France, fut une pionnière avec l'apparition du chemin de fer en 1840. Elle est aujourd'hui la deuxième gare des Hauts-de-Seine. Depuis 1997, le tramway T2 permet à ses habitants de rejoindre directement La Défense ou la Porte de Versailles, à Paris.

Au XX^e siècle, Saint-Cloud a payé un lourd tribut à la circulation. D'abord, avec le percement du tunnel marquant le point de départ de l'autoroute de l'Ouest, puis avec la construction du viaduc autoroutier assurant la liaison avec le boulevard périphérique. Aujourd'hui, l'entrée de ville s'est transformée en véritable échangeur autoroutier. Un chaos de voitures qui contraste avec le vrai visage de cette ville au cadre de vie privilégié.

VILLE DE SAINT-CLOUD

Hôtel de Ville

13, place Charles de Gaulle
92211 Saint-Cloud Cedex
Tél. : 01 47 71 53 00
www.saintcloud.fr

Changer le quotidien et donner un nouveau visage à notre ville



Située à flanc de coteau à cinq kilomètres à l'ouest de Paris, la ville de Saint-Cloud surplombe la capitale et se trouve au carrefour de nombreuses voies de communication. Demain, avec le réseau de transport public du Grand Paris, une opportunité sans précédent lui sera offerte. Celle de réaliser le maillage des transports publics nécessaire à son développement et à l'harmonisation des différents modes de circulation, pour le confort de tous. Faire entrer Saint-Cloud dans la boucle du réseau de transport public du Grand Paris est une chance pour l'ouverture de notre ville vers Paris et toute son agglomération. Une occasion unique de créer des transports publics fluides de banlieue à banlieue, de soulager un trafic automobile trop dense et de recréer, pour l'entrée de ville, un espace de meilleure qualité urbaine, architecturale, esthétique, en redonnant au Domaine national de Saint-Cloud une entrée digne de la beauté des lieux.

Voici les enjeux que la ville de Saint-Cloud souhaite partager avec tous les acteurs du projet du Grand Paris.

Éric Berdoati, Député-Maire de Saint-Cloud

Repères

29 385 habitants

Chef-lieu de canton
du département
des Hauts-de-Seine

Superficie :
7,56 km²

Densité de population :
3 862 habitants
au km²

Une dynamique
d'entreprise avec
20 000 emplois
sur le territoire

**Secteurs les plus
représentés :**
aéronautique,
communication, santé,
informatique et secteurs
technologiques de pointe

**Un environnement
exceptionnel :**
166 m²
d'espaces verts
par habitant

Saint-Cloud dit OUI au métro du Grand Paris pour retrouver plus d'attractivité et bénéficier d'échanges plus efficaces avec la métropole

Le projet de métro du Grand Paris favorisera de meilleures conditions d'échanges entre les acteurs de l'innovation et facilitera l'accès aux zones d'emploi et de résidence. Un projet ambitieux qui permettra un développement économique moderne, durable, créateur de richesses et d'emplois. C'est pourquoi la ville de Saint-Cloud souhaite devenir partie prenante du métro du Grand Paris qui répond aux besoins de ses habitants et à ceux des Franciliens qui viennent y travailler.

Ce projet apporte une solution aux carences actuelles des transports en commun, en assurant des liaisons plus rapides et plus directes d'une banlieue à l'autre. Liaisons dont la ville de Saint-Cloud a grand besoin, afin d'améliorer la qualité de vie de

ses habitants. Un programme qui donne la priorité à un maillage fort et de proximité en apportant de nouvelles solutions de transport. Il est ainsi prévu à Saint-Cloud une station reliée à celle du Transilien, permettant de rejoindre Roissy ou Créteil en un peu plus de 20 minutes.

Ce projet soutient le développement économique et urbain de la région tout en préservant l'environnement, priorité pour Saint-Cloud, désireuse de conjuguer compétitivité économique et harmonie du cadre de vie. Enfin, chaque territoire concerné sera appelé à acquérir une visibilité internationale, avec des effets d'entraînement qui bénéficieront à l'ensemble de la population de la métropole et seront l'occasion d'une plus grande ouverture de notre cité.

Le Syndicat mixte des coteaux et du Val-de-Seine, qui réunit Grand Paris Seine Ouest (Boulogne-Billancourt, Sèvres, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Vanves, Ville d'Avray et Chaville), Cœur de Seine (Saint-Cloud, Garches, Vaucresson) et la ville de Marne-la-Coquette, a validé en 2009 son Schéma de cohérence territoriale (SCOT) pour affirmer la place de ce territoire en Île-de-France et plaider pour l'inscription du futur réseau Grand Paris dans toute cette zone.

Ce SCOT met l'accent, notamment, sur le renforcement économique du territoire, et sur celui d'une vallée verte le long de « l'axe Seine ». La question du transport est prioritaire et poursuit des buts précis : apaiser les axes routiers structurants, développer les transports en commun, améliorer la desserte et le maillage interne afin de limiter la demande de déplacements en voiture et promouvoir la circulation douce.

Par ailleurs, la ville de Saint-Cloud a approuvé en décembre 2010 son Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) réaffirmant sa volonté d'un maillage cohérent et homogène afin de favoriser l'usage des transports en commun, soutenant le projet de nouvelle rocade du Grand Paris.



Secteur de projet proposé dans le PADD du Plan local d'urbanisme présenté au conseil municipal du 16/12/2010.

Une situation géographique stratégique et la nécessité d'un maillage cohérent des transports en commun

La ville de Saint-Cloud, 22^e ville des Hauts-de-Seine avec près de 30 000 habitants, est dotée d'un important réseau de transports publics et se trouve au carrefour de nombreuses voies de communication qui desservent avec efficacité des pôles d'emploi comme la Défense ou Paris-Saint-Lazare.

- Elle est desservie par les lignes SNCF du Transilien en direction de Saint-Lazare, La Défense, Versailles, Saint-Nom-la-Bretèche et La Verrière, avec deux gares, Saint-Cloud Centre et Val d'or. Ce réseau ferré est intimement lié à l'histoire de la ville ; dès 1840, la ligne Paris-Versailles, l'une des premières à être exploitée, marque l'arrêt en gare de Saint-Cloud. Le Transilien assure une liaison rapide en six minutes avec le centre d'affaires de La Défense et en seize minutes avec la gare de Paris-Saint-Lazare. La gare de Saint-Cloud voit transiter près de 25 000 voyageurs par jour, avec près de 15 000 entrants quotidiens. **Seul problème : tout ce flux est dirigé vers la Défense et Saint-Lazare dont les lignes tant SNCF que RER sont totalement saturées.**
- Créé en 1997, le Tram Val de Seine T2, qui va aujourd'hui de La Défense-Grande Arche à la Porte de Versailles, dessert trois stations à Saint-Cloud (Parc de Saint-Cloud, Les Millons, les Coteaux). La gare du Parc de Saint-Cloud est située à 450 mètres de la gare SNCF et à 700 mètres du métro Pont-de-Saint-Cloud, trajets que les usagers doivent parcourir à pied.
- De l'autre côté du Pont de Saint-Cloud, sur la rive droite de la Seine à Boulogne-Billancourt, débute la ligne 10 : Boulogne Pont-de-Saint-Cloud-Gare d'Austerlitz qui dessert le centre et le sud de Paris avec un trafic qui est très loin d'être saturé.
- Enfin, une station Vélib' a été installée en juillet 2009 à proximité immédiate de la station T2 du Pont-de-Saint-Cloud.

Si ces transports sont performants et complétés par un important maillage de bus, le problème de la desserte de la ville est lié à son organisation radiale vers Paris et vers La Défense. Les deux lignes de réseau ferré sont des lignes parallèles nord-sud construites en fonction des particularités topographiques de la ville et ne sont pas connectées entre elles. Le problème des usagers est de devoir passer de l'une à l'autre à pied. Malgré des projets d'amélioration ponctuels (mise en accessibilité des traversées piétonnes, pistes cyclables, aménagement des arrêts de bus), **ces liaisons restent contraignantes (longues marches, dénivelés, inconfort dû aux intempéries...).**

La nouvelle offre de transports du Grand Paris représente **l'opportunité pour Saint-Cloud de relier ces réseaux de l'axe nord-ouest, déjà saturés, à la ligne 10 du métro, radiale ouest-est sous-utilisée**, pour obtenir le maillage souhaité dans tous les documents d'urbanisme depuis plus de trente ans.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite devra être une des priorités de ce nouveau maillage urbain. À noter que les deux gares de la ville sont actuellement en cours de mise en conformité pour améliorer le confort des usagers et surtout donner un accès plus facile aux personnes à mobilité réduite.

Réduire et mieux répartir le trafic routier

La ville de Saint-Cloud souffre d'un trafic routier saturé aux heures de pointe qui paralyse l'entrée de ville avec une importante circulation

en provenance de Boulogne-Billancourt et Paris (les voitures transitant par Boulogne pouvant déjà être bloquées à quelques centaines de mètres en amont du pont), et un flux conséquent de véhicules qui rejoignent la capitale. Point de passage unique et axe d'engorgement : le Pont de Saint-Cloud, qui donne accès à l'autoroute A13. 70 % des automobilistes qui empruntent le pont se dirigent sur cette autoroute.

Les nuisances autour de cet échangeur sont multiples : **nuisance visuelle avec le viaduc qui relie la sortie du tunnel de Saint-Cloud au périphérique et qui défigure l'entrée de la ville, nuisance sonore, pollution, et inaccessibilité pour les piétons et les vélos qui souhaitent rejoindre le Parc.**

La ville entend susciter la création d'un accès supplémentaire à l'A13 au niveau du Parc-de-Boulogne-Edmond-de-Rothschild sur la commune de Boulogne-Billancourt. À court terme, il est prévu qu'un mur antibruit soit placé le long du viaduc.

Seul un meilleur maillage des transports permettrait une diminution de l'usage de la voiture qui reste le mode de transport principal utilisé par plus de 45 % de la population active clodoaldienne, contre 36,7 % pour les transports en commun.

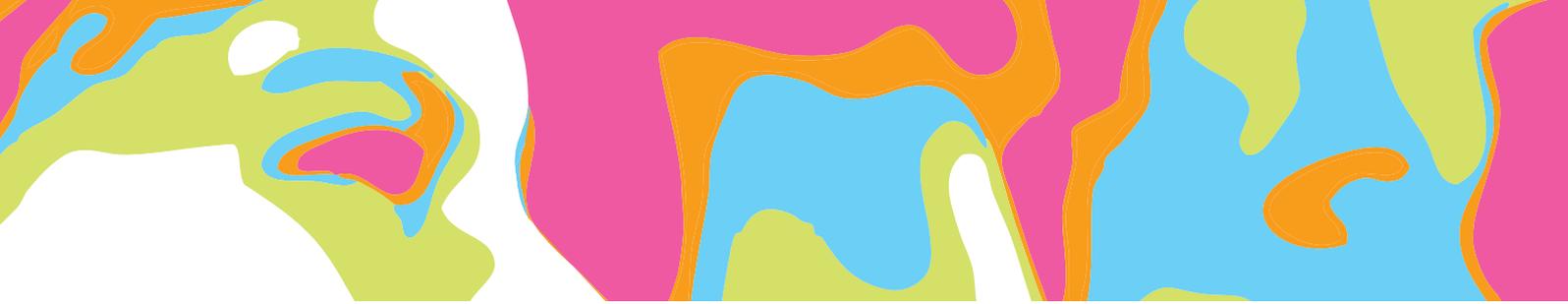
Alléger le trafic est un élément indispensable pour désengorger tout l'Ouest parisien et permettre à la ville de Saint-Cloud de remodeler une entrée de ville confortable.

Rendre à l'entrée de ville ses lettres de noblesse et redonner un accès au Parc de Saint-Cloud pour les piétons et les deux-roues



Que perçoivent de Saint-Cloud les Franciliens qui viennent emprunter l'autoroute de l'Ouest ? Une vision caricaturale de la ville qui ne reflète pas son identité : viaduc de l'autoroute et son flux continu de voitures, quais encombrés, imposants Bureaux de la Colline construits dans les années 70 qui surplombent le pont et au loin le clocher de l'Église qui émerge du centre-ville... La première rencontre avec une ville est pourtant décisive pour saisir l'esprit du lieu, y deviner les traces du passé comme les promesses de la modernité, mesurer une qualité et un style de vie qui font la personnalité d'une cité et de ses habitants.

La place Clémenceau, devenue depuis plusieurs dizaines d'années un échangeur qui voit passer des milliers de voitures chaque jour, et le pôle multimodal du Pont-de-Saint-Cloud ont besoin d'un vaste réaménagement qualitatif pour faciliter l'accès au Domaine national de Saint-Cloud et développer une cohabitation harmonieuse des piétons et des cycles. Dans ce même secteur, la ville souhaite aménager la voie rive



gauche de la Seine en un boulevard urbain, le long des quais de Seine côté ville, avec des objectifs de fluidité, d'amélioration de la sécurité, de valorisation des quais de Seine et de développement des circulations douces.

Le Domaine national de Saint-Cloud, plus communément appelé Parc de Saint-Cloud, est l'un des plus beaux parcs d'Île-de-France, plébiscité par les Franciliens et intimement lié à l'histoire de la ville. Il est aujourd'hui un bijou de verdure devenu quasiment inaccessible aux piétons et aux deux-roues, l'accès principal se faisant... en voiture ! Il faut donc lui redonner un accès bien visible pour les promeneurs et visiteurs depuis l'entrée de la ville.

Au-delà de ce périmètre, l'équipe municipale souhaite, développer des « modes doux » de circulation sur l'ensemble de son territoire, avec des itinéraires de promenades de qualité, la mise en place de

parcours tranquilles et d'aménagements paysagers, la requalification urbaine de boulevards et d'avenues, le développement de pistes cyclables et les aménagements nécessaires pour inciter à une meilleure fréquentation du centre-ville.

Cette volonté de remise en valeur du patrimoine rejoint naturellement le projet porté par le Conseil général des Hauts-de-Seine d'une « Vallée de la Culture », dont l'objectif est de valoriser le patrimoine culturel et naturel du site qui s'étend sur une section de la Seine, de l'île Saint-Germain au pont de Suresnes. Cette vallée dispose déjà de nombreux points d'appui culturels de choix, comme Sèvres-Cité de la céramique ou le musée-jardin Albert Kahn de Boulogne-Billancourt... le Domaine national de Saint-Cloud trouvant tout naturellement sa place dans ce continuum culturel.



Le Domaine national de Saint-Cloud étend ses forêts et ses jardins animés de fontaines et de sculptures dans la majesté des perspectives dessinées par Le Nôtre sur quelque 460 hectares et offre une vue panoramique sur la Capitale. Site naturel protégé depuis 1923, classé monument historique depuis 1994, il a obtenu le label « Jardin remarquable » en 2005. Le Parc a longtemps abrité le château de Saint-Cloud, tour à tour résidence princière, royale et impériale. Détruit par le feu lors de la guerre contre la Prusse, il a été rasé en 1892.

Tout au long de l'année y sont programmées des formes d'expression artistiques très variées avec notamment Rock en Seine, Films sous les étoiles, et les Concerts et jeux d'eau.

Conclusion

La création d'une gare connectée au réseau du Grand Paris est nécessaire pour la ville de Saint-Cloud. Elle sera le catalyseur de nos projets d'aménagement. Elle répond au besoin de réconcilier les exigences des transports modernes et la situation exceptionnelle de la cité :

- en reliant les réseaux ferrés sursaturés de l'axe nord-ouest/La Défense/Saint-Lazare et le T2 à la ligne 10 du métro, radiale ouest-est sous-utilisée, pour obtenir le maillage souhaité depuis plusieurs décennies dans tous les documents d'urbanisme,
- en soulageant la circulation automobile sur le Pont de Saint-Cloud, en provenance de Boulogne-Billancourt et Paris, afin de pouvoir remodeler une entrée de ville confortable, élégante et sécurisée,
- en rendant au Domaine national de Saint-Cloud son accès historique avec une visibilité et une entrée qui privilégient les piétons et les deux-roues, pour rompre avec une utilisation devenue trop systématique de la voiture.

Tous ces aménagements doivent inscrire notre ville dans la stratégie globale de développement durable de la Région Capitale. Ils pourront ainsi concilier qualité de vie, exigences environnementales, compétitivité et redonner à notre cité son identité de ville portée par son histoire et son développement harmonieux.