

Foire aux questions

Sujet :

Faisant suite à la réunion de restitution du 4 novembre 2025 de la concertation sur le projet de réaménagement du centre-ville de Parmain

Sommaire

1. CONTEXTE ET DEROULE DE LA REUNION	1
1.1. CONTEXTE	1
1.2. DEROULE DE LA REUNION	1
2. FOIRE AUX QUESTIONS	2
2.1. LA RUE GUICHARD ET LE STATIONNEMENT	2
2.2. FINANCEMENTS ET COUTS	4
2.3. CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS	6

1. CONTEXTE ET DEROULE DE LA REUNION

1.1. CONTEXTE

La réunion publique du 4 novembre 2025 constitue la rencontre de restitution de la démarche de concertation portant sur le projet de réaménagement du centre-ville de Parmain. Elle vient clôturer la concertation qui s'est déroulée d'avril 2025 à juin 2025, au travers d'une enquête et de trois ateliers.

Cette réunion s'est déroulée le mardi 4 novembre 2025, de 19h à 21h à la salle Jean Sarment à Parmain. Elle a réuni environ 45 participants sous un format réunion publique ouverte à tous.

1.2. DEROULE DE LA REUNION

- ♦ Introduction par Palabreo
- ♦ Accueil des participants par M. Le Maire de Parmain
- ♦ Rappel de la démarche de concertation
- ♦ Rappel du projet de réaménagement du centre-ville

- ◆ Présentation synthétique des résultats de la démarche de concertation par thématique et des arbitrages
- ◆ Les prochaines étapes
- ◆ Temps d'échange et de questions-réponses

2. FOIRE AUX QUESTIONS

Cette section présente l'ensemble des questions et remarques formulées lors de la réunion de restitution de la concertation, ainsi que les réponses apportées par les intervenants. Afin d'en faciliter la lecture, ces éléments ont été classés par thématiques.

2.1. LA RUE GUICHARD ET LE STATIONNEMENT

- ◆ ***Je suis commerçant, et j'aimerais que l'on rappelle ce qui est prévu pour la rue Guichard. Si les clients ne peuvent plus se garer dans cette rue, où vont-ils se garer ? Ils ont déjà du mal à faire quelques pas pour venir dans nos commerces, pouvez-vous proposer une alternative fonctionnelle (sachant qu'actuellement, si les nouvelles poches de parkings sont situées au niveau du parc, l'accès est fermé) ?***

La rue Guichard constitue le cœur du projet, puisqu'il s'agit du seul axe reliant les parties haute et basse de la ville. C'est également l'endroit où une continuité commerciale est envisagée. L'objectif est donc de valoriser cette rue, en particulier pour les déplacements piétons. Compte tenu de sa largeur limitée, le maintien du stationnement en façade apparaît difficilement compatible avec l'élargissement des trottoirs et l'amélioration des cheminements piétons.

L'enjeu n'est pas de supprimer des places, mais de les redéployer ailleurs, à proximité immédiate des commerces, afin de préserver l'accessibilité en voiture tout en encourageant la déambulation à pied vers les activités, commerces et services.

Cette évolution suppose de repenser l'ensemble des circulations et usages de l'espace public. Le déplacement du stationnement implique notamment la création ou la réouverture d'accès directs et facilement praticables entre la rue Guichard et le parc, afin que la nouvelle zone de stationnement constitue une véritable poche desservant efficacement l'artère commerçante. Les dix places actuellement présentes sur la rue Guichard seraient ainsi relocalisées dans le parc.

- ◆ ***J'ai plusieurs clients qui sont handicapés et se garent face à la bibliothèque, y aura-t-il encore des places PMR, si on y ajoute une piste cyclable et qu'on élargi les trottoirs ?***

Aucune piste cyclable n'est prévue dans la rue Guichard. Une place réservée aux personnes à mobilité réduite sera maintenue ; son emprise empiètera légèrement sur le trottoir, tout en garantissant une largeur conforme aux normes d'accessibilité. La chaussée restera quant à elle à 3 mètres de large. Une place de livraison sera également conservée. L'objectif est d'optimiser le dessin de la rue afin de permettre le bon fonctionnement de l'ensemble des usages, y compris la circulation des bus.

- ◆ ***Quel type de végétation est envisagé sur la rue Guichard ?***

Concernant la végétalisation, l'implantation précise et le choix des essences ne sont pas encore définis. Il est toutefois établi que la rue présente une largeur réduite et que de nombreux réseaux souterrains y sont implantés. Dans ce contexte, il n'est pas envisageable de créer une grande allée arborée ; les interventions relèveront plutôt de massifs restreints, éventuellement complétés par quelques arbustes.

Les éléments présentés relèvent d'une étude stratégique et non d'une maîtrise d'œuvre opérationnelle ; ils restent donc ouverts à la discussion et à l'ajustement. S'agissant du stationnement, les plans qui pourront être partagés ultérieurement ne viseront ni une végétalisation totale de la rue Guichard ni une configuration entièrement routière. L'objectif est de proposer une solution intermédiaire, moins routière que la situation actuelle, sans pour autant exclure totalement la voiture, compte tenu des besoins élevés de motorisation dans ce secteur francilien.

La rue, en raison de sa configuration, ne peut être intégralement végétalisée ni entièrement dédiée à la circulation. Les propositions formulées restent donc médianes dès cette phase stratégique. Par ailleurs, un niveau d'ambition sera proposé, pouvant se traduire par des variations en matière de matériaux, de végétalisation ou de nombre de places de stationnement. Ce positionnement offre, en cas de changement politique, une base permettant d'éventuels ajustements à la marge.

Est-ce que vous pensez vraiment qu'à Parmain le commerce a une chance d'être revitalisé ?

S'agissant de la rue Guichard, la notion d'« activité » semble plus adaptée que celle de « commerce », ce qui ouvre des perspectives plus larges. Les commerces en entrée de ville répondent généralement à une logique liée à l'accès automobile, ce qui ne correspond pas au contexte de la rue Guichard.

En revanche, l'exemple de L'Isle-Adam montre qu'un tissu d'activités peut se développer et s'étendre progressivement. Il est tout à fait envisageable que cette dynamique s'étende à terme vers la rue Guichard. L'évolution d'une ville est continue : au cours d'une vie, son visage change de nombreuses fois, avec des ouvertures et fermetures de commerces, des transformations d'usages et des évolutions d'activités.

Ainsi, il n'existe aucune fatalité quant à l'avenir de la rue Guichard. Le développement d'activités dépend avant tout de la volonté collective et de la capacité à identifier les leviers pertinents. Même si la nature exacte de ces activités reste à définir, des opportunités existent pour favoriser un renouveau. C'est un processus qui se construit dans la durée.

- ♦ ***La plus grosse problématique qu'ai connu le centre-ville de Parmain c'est la privatisation du parking de la gare. En fait, depuis que ce parking a été privatisé et payant, ça a réduit énormément les visites. Il faudrait vraiment travailler là-dessus avec la SNCF.***

À ce stade, l'étude ne permet pas d'agir directement sur ces aspects. Toutefois, une simple évolution de la grille tarifaire du parking SNCF pourrait, à elle seule, lever une grande partie des difficultés actuellement rencontrées au sujet de la rue Guichard. Si ce parking devenait plus accessible, la dynamique urbaine en serait nettement améliorée. Il reste donc pertinent de poursuivre les démarches auprès des acteurs concernés, même si ces leviers dépassent le périmètre strict de l'étude.

Par ailleurs, un travail sur la réglementation et la tarification des autres stationnements apparaît nécessaire. L'enjeu consiste à encourager les usagers du train, qui restent stationnés toute la journée sur des emplacements communaux, à utiliser prioritairement les parkings dédiés. Cela permettrait de libérer des places en hypercentre pour les personnes se rendant aux commerces et services. Ce type d'action implique une réflexion globale sur la tarification du stationnement à l'échelle de l'ensemble de la ville.

- ♦ ***Proposition d'un participant : La mairie a déjà engagé un travail sur la question du stationnement en transformant les anciennes places en zone blanche en zone bleue. Les***

automobilistes concernés se sont adaptés à cette nouvelle réglementation, et ceux qui prennent le train évitent désormais ces emplacements afin de ne pas être verbalisés. Il est également mentionné que des autorisations spécifiques ont été accordées aux commerçants pour stationner en zone bleue. Cette mesure présente toutefois une limite : les véhicules des commerçants restent stationnés toute la journée, ce qui réduit la rotation et limite l'accès des clients aux commerces, une part importante des places de la rue Guichard étant immobilisée en continu. Dans cette perspective, une proposition (d'un commerçant) consiste à attribuer aux commerçants des places dédiées dans le parking de la gare. Cette solution relèverait de négociations et pourrait contribuer à améliorer la disponibilité des places en centre-ville pour la clientèle.

- ♦ ***Je suis surprise car il y a peu de temps la voirie et le goudronnage ont été refaits sur la rue Guichard et là on parle de tout détruire, donc cela paraît dommage.***

La question de reprendre des aménagements récemment réalisés, parfois coûteux, est compréhensible. C'est précisément l'un des objectifs d'une étude urbaine : éviter des interventions ponctuelles réalisées au fil de l'eau et garantir une cohérence d'ensemble, afin de ne pas avoir à refaire des travaux ultérieurement.

Le projet fera ensuite l'objet d'une hiérarchisation et d'une rationalisation. Les propositions formulées à ce stade constituent des intentions et non des engagements ; elles seront ajustées en fonction des coûts associés et des priorités retenues.

L'étude urbaine vise ainsi à anticiper au maximum les évolutions futures et à limiter la nécessité de nouveaux travaux sur le centre-ville dans les prochaines années, en assurant une vision globale et cohérente de l'aménagement.

- ♦ ***Il y a eu un autre projet de faire un square de la bibliothèque à la cour de la mairie (en démolissant un bâtiment), est-ce que cela veut dire que ce n'est plus d'actualité ? Et derrière la mairie un passage longe jusqu'à la rue Guichard, est-il possible d'avoir une rampe à côté des marches ?***

La question des bâtiments situés rue Guichard a bien été examinée. L'un d'eux, vétuste, a d'ailleurs été identifié par le CAUE comme nécessitant une réhabilitation ou une démolition. Une réflexion est en cours sur l'hypothèse de déconstruire cet immeuble pour en reconstruire un autre, intégrant éventuellement un porche afin de renforcer la continuité entre le parc et la rue Guichard et d'encourager les cheminements piétons.

L'accessibilité du parc fait également partie des sujets étudiés, notamment l'escalier situé derrière la Poste, jugé peu visible, peu accessible et peu attrayant. Une ambition renforcée sur ce secteur pourrait améliorer le lien entre le parc et la rue Guichard, ce qui rejoint les pistes évoquées. Ce type d'intervention permet aussi de réexaminer le statut de la rue et l'équilibre entre les différents usages, y compris la place accordée à la voiture. C'est précisément l'intérêt de travailler sous forme de scénarios à géométrie variable : ces scénarios permettent d'explorer plusieurs niveaux d'ambition et d'en mesurer les implications, notamment en termes de coûts.

2.2. FINANCEMENTS ET COUTS

- ♦ ***Les prochaines élections sont bientôt, si l'équipe municipale change et qu'elle met tout à la poubelle, combien est-ce que cela va coûter à la ville ? Est-ce qu'il risque d'y avoir ou pas un changement de projet ?***

Le projet vise à établir des fondations solides, indépendantes des évolutions du contexte politique. Son coût se limite à celui de l'étude actuellement engagée. Cette dernière repose sur des éléments factuels et sur les échanges avec les habitants, ce qui lui confère une validité durable, quel que soit le cadre politique futur.

Il est fréquent que certaines études ne soient pas poursuivies en cas de changement de municipalité. Toutefois, elles constituent malgré tout des bases utiles : les scénarios et intentions présentés, même s'ils ne sont pas toujours mis en œuvre, créent une dynamique et posent un diagnostic structuré, difficilement contestable, y compris en cas d'alternance.

Ainsi, si une future équipe municipale souhaitait privilégier d'autres orientations — par exemple maintenir la voiture sur l'ensemble de la rue Guichard — l'étude permet déjà d'identifier ce qui est faisable. Il appartient ensuite aux acteurs locaux de s'approprier ces éléments. À ce stade, il s'agit uniquement d'un travail conceptuel : aucun aménagement ni travaux n'ont été engagés, et aucune intervention ne sera réalisée avant les prochaines élections.

- ♦ ***J'ai bien compris qu'on était encore dans une phase d'études, pour autant avez-vous déjà évalué le montant budgétaire nécessaire à la requalification du centre-ville sachant que la situation budgétaire au niveau national aura sans nul doute des répercussions au niveau des collectivités territoriales ? Cela pourrait réduire de fait largement l'enveloppe financière qui sera allouée.***

À ce stade du projet, il n'est pas possible de fournir une estimation précise du montant des travaux. L'étude porte encore sur l'exploration de différents scénarios et les premières évaluations financières ne seront engagées qu'ultérieurement, en tenant compte des ambitions retenues et des subventions mobilisables. Le contexte politique et financier actuel est naturellement intégré à cette réflexion.

S'il reste impossible d'annoncer des coûts, il est en revanche possible d'indiquer que les aménagements envisagés présentent une amplitude financière très large : un réaménagement de la rue Guichard pourrait, par exemple, représenter aussi bien 500 000 € que 5 millions, selon le niveau d'intervention retenu. Dans des configurations urbaines contraignantes, où l'espace est limité et les enjeux multiples, le recours à des phases de préfiguration constitue souvent une stratégie pertinente.

La préfiguration consiste à mettre en place des aménagements provisoires afin de tester les usages en conditions réelles, d'observer les réactions, puis d'ajuster le projet avant de réaliser des travaux définitifs. Ce type d'approche permet de limiter les risques, de réduire les coûts initiaux et de s'adapter aux contraintes budgétaires, tout en évitant de lancer des aménagements lourds et irréversibles en une seule étape.

2.3. CIRCULATIONS ET DEPLACEMENTS

- ♦ ***Vous parlez des déplacements en voitures et mobilités douces, mais à Parmain il y a déjà du transport public qui utilise les voies principales comme la rue Guichard, la rue Blanchet et il y a une volonté de renforcer ce réseau de transports en commun notamment autour de la gare. Etiez vous au courant de cela ?***

Nous avons pleinement intégré la question du passage des transports en commun sur ces voiries. Dans le cadre de l'élaboration du plan-guide et des différents scénarios, une analyse spécifique est menée concernant la circulation des bus, en particulier sur l'avenue du Maréchal-Foch, dont la configuration est très contrainte. Plusieurs options sont actuellement étudiées afin d'évaluer les conditions de passage possibles, sachant que ces réflexions dépassent l'échelle du seul centre-ville.

Concernant un éventuel terminus de bus plus important devant la gare, une étude est également en cours pour envisager un réaménagement de l'espace, avec l'objectif d'améliorer la fluidité générale et de renforcer la place accordée aux déplacements à vélo. L'ambition demeure de concilier l'ensemble des modes de déplacement — transports collectifs, circulation automobile, mobilités douces — et de définir les conditions permettant leur coexistence optimale.

- ♦ ***Y a-t-il quelque chose de prévu en termes de pistes cyclables sur le pont qui mène à l'Isle-Adam ? Par ce que c'est vraiment très complexe pour les piétons et cyclistes ?***

Le passage au niveau de la nouvelle construction a été clairement identifié comme problématique pour les vélos, en raison d'un itinéraire peu intuitif et de multiples traversées imposées aux cyclistes. Plusieurs solutions sont actuellement étudiées pour rendre ce parcours plus simple, plus fluide et plus sécurisé. Le sujet demeure toutefois complexe, en raison du

volume et de la diversité des flux qui se croisent au niveau de la rue Blanchet et de la départementale.

- ♦ ***Les bornes de stationnement des véhicules électriques aux Arcades ont été placées sur des places déjà existantes et ont donc « pris » des places aux autres véhicules. Est-ce que ça sera le cas ici ? Est-ce que vous allez garder les 10 places et y ajouter des électriques ?***

On parle beaucoup de pistes cyclables, d'espace pour les piétons, est-ce qu'il y aura toujours cette promiscuité des piétons et vélos ? Ou est-ce que les deux modes pourront être séparés ? Les conflits piétons-vélos sont courants sur la coulée verte actuelle, car ils ne sont pas séparés.

Les réflexions menées sur la rue Guichard ne permettent pas encore de déterminer précisément l'emplacement d'équipements tels qu'une place de stationnement électrique. En revanche, des espaces comme la coulée verte ou la place Georges-Clemenceau offrent davantage de possibilités d'aménagement, avec une marge de manœuvre plus importante. Ainsi, pour répondre aux problématiques de cohabitation entre cyclistes et piétons — particulièrement sensibles dans la rue Guichard, où les usages se confrontent du fait de la configuration urbaine — des solutions plus aisées à mettre en œuvre pourront être envisagées sur ces espaces plus larges, et seront approfondies dans la suite de l'étude.

La recherche de financements fait également partie du processus. Par exemple, pour le développement des mobilités cyclables, une demande peut être formulée au titre d'une voie verte. Ce type d'aménagement répond à des normes spécifiques, notamment une largeur de 3,50 mètres, partagée entre piétons et cyclistes.

D'autres modes de financement peuvent être envisagés si le partage avec les voitures apparaît difficile. Dans ce cas, la section financée au titre de la voie verte peut être dédiée exclusivement aux piétons, ce qui implique un financement et une configuration différents. Ces questions seront approfondies dans la troisième phase de l'étude, qui permettra d'examiner ces outils et de traiter les enjeux de coexistence entre usages.

L'objectif n'est pas de figer les décisions : plusieurs options seront proposées, généralement deux ou trois, afin de laisser ouverte la possibilité d'ajustements ultérieurs, voire l'émergence d'une solution supplémentaire. Les propositions finales constitueront ainsi un ensemble évolutif et non un cadre définitif.

- ♦ ***Nous avons parlé dans les ateliers de faire un passage en amont (au Nord) pour désengorger le pont de L'Isle-Adam. Est-ce possible ?***

L'étude porte spécifiquement sur le centre-ville, tandis que cette question relève d'une échelle plus large, notamment intercommunale. Toutefois, les différentes études menées sur le territoire dialoguent entre elles. Même lorsqu'une étude ne débouche pas immédiatement sur une phase opérationnelle, ses conclusions peuvent être reprises et utilisées ultérieurement, que ce soit à l'échelle communale ou intercommunale.

L'objectif n'est pas de prescrire des projets d'infrastructure majeurs, comme la création d'un pont au nord, mais de produire un cadre suffisamment souple pour pouvoir intégrer d'éventuelles évolutions de ce type. Si un tel projet venait à voir le jour, il pourrait ouvrir de nouvelles possibilités pour les aménagements envisagés dans le cadre de l'étude actuelle.

Les propositions formulées ne sont donc pas figées : elles sont volontairement conçues pour rester adaptables, car il est impossible d'anticiper toutes les opportunités ou transformations futures du territoire.

♦ ***Je souhaitais revenir sur une proposition faite durant les ateliers de création de passerelle piétons et vélos : est-ce complètement une utopie ou sera pourrait être mis en place ?***

L'idée d'une passerelle reste présente en marge de l'étude et continue d'être envisagée comme une solution potentielle pour renforcer les liens entre L'Isle-Adam et Parmain. Toutefois, ce type de projet figure souvent parmi les derniers financés, ce qui limite sa faisabilité à court terme.

Dans une logique d'auto portance des projets, la suppression d'un stationnement doit être compensée par la création d'une capacité équivalente ailleurs, mais également par l'aménagement des accès correspondants. Une passerelle peut alors sembler coûteuse si elle est considérée isolément.

L'enjeu consiste plutôt à mesurer sa valeur en termes de potentialités : une passerelle ne représente pas seulement un coût, elle offre également du temps et de nouveaux usages et services, notamment en facilitant les échanges et les déplacements entre L'Isle-Adam et Parmain. Cette approche s'inscrit dans une stratégie d'aménagement globale.