



Agir pour Clamart

Monsieur Jean-Claude LASAYGUES
Commissaire enquêteur
Centre administratif
Direction de l'urbanisme
3, avenue Jean Jaurès
92140 CLAMART

Clamart, le 20 mai 2015

Objet : observations dans le cadre de l'enquête publique pour le déclassement de la partie du domaine public communal « Cour des voyageurs » et du passage souterrain « Ville-ville »

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Notre association **Agir Pour Clamart** a pour objet¹ de concourir de manière générale à l'expression du suffrage de Clamartois-es sur Clamart et des habitants du département des Hauts-de-Seine dans notre département.

Elle formule des propositions politiques et citoyennes à Clamart, dans les Hauts-de-Seine, afin de promouvoir l'engagement social, politique et économique de ces concitoyen-ne-s, dans le but de réconcilier solidarité, prospérité, démocratie citoyenne et engage toute action pour réaliser ces objectifs.

Elle s'ouvre à l'ensemble de la société afin de préserver les valeurs fondamentales du modèle social français.

¹ JORF 12 juillet 2014, annonce n° 1691 – p. 3411.

Tout particulièrement, notre association veille, sur le territoire de la ville de Clamart et dans l'ensemble des Hauts-de-Seine :

- à la préservation de l'environnement et des équilibres fondamentaux des espaces naturels, air-sol-paysages-cadres de vie ;
- à la lutte contre toute forme de pollution;
- au respect de la réglementation dans le domaine de l'environnement, de l'urbanisme, de la publicité et du cadre de vie, ainsi qu'à l'amélioration des conditions de vie de ses habitant-es, aux intérêts des contribuables ;
- aux intérêts des plus faibles et des plus démunis, en maintenant un service social et de solidarité de qualité;
- à la qualité de l'éducation et veille à la défense du service public de l'enseignement, de l'animation pour les petits et jeunes publics;
- à la qualité de la culture et de son développement, afin de favoriser l'épanouissement personnel des Clamartois-es et Altoséquanais-es;
- à la défense de l'intérêt général des habitants, Clamartois-es et Altoséquanais-es.

-

Dans le cadre de ses missions, notre association s'est tout naturellement inquiétée des travaux brutalement réalisés sur la place de la gare en décembre 2014, puis à l'annonce du projet présenté par l'actuel maire de Clamart en janvier 2015 lors d'une réunion publique, de vendre la Place de la Gare pour y construire un immeuble de 6 niveaux, à 6 mètres de l'entrée de la gare de Clamart, qui accueillera la Gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart.

Nos conclusions sont sans appel : non seulement ce projet est dépourvu de toute utilité publique mais, pire, il compromet un grand projet d'intérêt général, la réalisation de la Gare du Grand Paris Express et le développement de ce quartier.

I – EXPOSE DU CONTEXTE

Les caractéristiques de la gare de Clamart et de ce quartier de Clamart sont² :

- **Une desserte remarquable** : à 7 mn de Paris en train, des bus (189, 194, Noctilien) et l'arrivée de la Gare du Grand Paris, ligne 15 Sud Express en 2022, propice au développement de l'intermodalité ;
- **Un carrefour de 4 communes** : Malakoff, Issy-les-Moulineaux, Vanves et Clamart ;
- **Un tissu pavillonnaire riche**, de nombreux jardins privés mais peu d'espaces verts publics ;
- **Une friche de 2,5 ha libres** (terrain RFF et SNCF) derrière la gare de Clamart, avec vue panoramique sur Paris ;
- **Peu d'équipements collectifs**, peu d'espaces publics, peu d'emplois, peu de commerces (hormis la mairie annexe de la Fourche à Clamart et des commerces en attente de redynamisation).

Dans les années 2005, la municipalité d'alors avait élaboré, en concertation renforcée avec les habitants du quartier, le comité de quartier, les associations, des ateliers d'urbanisme pour concevoir un projet d'aménagement et de développement du quartier de la gare. **Ainsi fut adopté un projet d'éco-quartier**, dont les caractéristiques étaient les suivantes³ :

- Création de bureaux sur 18 000 m² ;
- Création d'une résidence de service sur 4 000 m²
- Création de commerces
- Réalisation d'un équipement public : salle polyvalente ;
- Des jardins,
- Une place de la gare piétonne ;
- Des circulations douces, en lien avec les 2 rues principales Jean-Jaurès et Victor Hugo, qui mènent au centre-ville de Clamart, desservies par des voies de bus en site propre, et des pistes cyclables sécurisées ;
- Un quartier à énergie positive ;
- Une passerelle pour cyclistes et piétons relier la gare à la voie verte à Malakoff.

² Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Monographie du quartier de gare Fort d'Issy/Vanves/Clamart, Société du Grand Paris, janvier 2015.



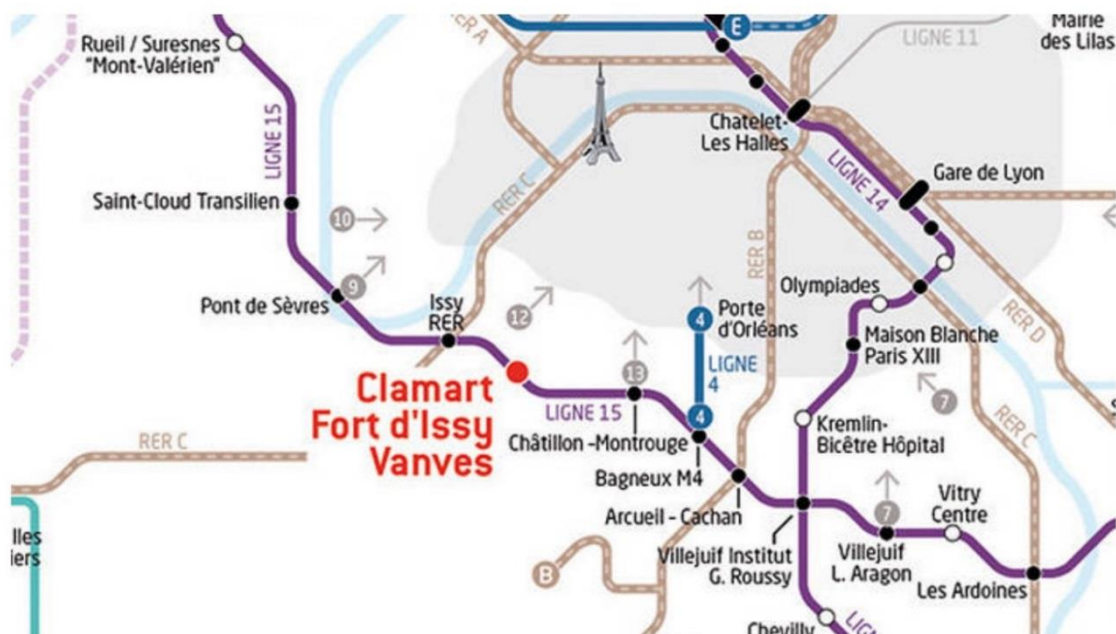
avec Guerin et Pedroza (architectes). Babylone Paysage, Inex (BET fluides)
Le cabinet d'architecture lauréat du concours : Françoise Hélène JOURDA

La réalisation de ce projet a été compromise par la **crise de l'immobilier** intervenue en 2008, la **lourde pollution des terrains concernés par l'entreprise Popihn (qui y exerçait l'activité de stockage de charbon et hydrocarbures)** que l'entreprise a eu mauvaise grâce à dépolluer entièrement. Ce n'est qu'en décembre 2013, sous la pression de la commune de Clamart et de la précédente municipalité, qu'un accord est intervenu entre le préfet⁴ et l'entreprise Pophin au terme duquel l'exploitant s'est engagé à dépolluer correctement ces terrains en 2014⁵.

L'arrivée de la Gare du Grand Paris Express emporte l'immobilisation des terrains aux alentours pendant 5 années, ce qui a nécessairement conduit à l'arrêt total du projet d'éco quartier dans sa forme de 2008.

⁴ En sa qualité d'autorité de police des installations classées.

⁵ Avis de sites et sols pollués du 3 novembre 2014



Longue de 33 km et reliant 16 gares, la ligne Rouge Sud sera le premier tronçon du Grand Paris Express à voir le jour.

Pour autant, la construction de la gare du Grand Paris à Clamart est une grande victoire pour les Clamartois-es et l'équipe municipale précédente de Philippe Kaltenbach, qui se sont mobilisés sans compter leurs efforts pour obtenir cette station sur la ligne 15 Sud du projet de Grand Paris Express en 2022. Soucieux de préserver le patrimoine de notre ville, ils ont également arraché au gouvernement la maîtrise de l'aménagement urbain autour de cette gare, en refusant de l'abandonner à la Société du Grand Paris.

Il ne faudrait toutefois pas que ces victoires soient aujourd'hui obérées par le nouveau maire qui, si l'on en croit ses premières annonces, a prévu de dénaturer complètement ce secteur en le livrant purement et simplement à la promotion immobilière, en tournant le dos à l'avenir, en terrant la gare et supprimant les espaces publics.

D'ores et déjà, lors conseil municipal du 12 février dernier, M. Berger a fait voter par la majorité de son conseil municipal le déclassement du domaine public de la place de la gare. Sous cette appellation technique, cette décision consiste purement et simplement à privatiser le domaine public, la place de la gare, pour pouvoir la vendre à des promoteurs privés pour y construire le nouveau projet pastiche style Disneyland que veut imposer le nouveau maire dans ce quartier.

Nous avons saisi le tribunal administratif de Cergy-Pontoise de cette délibération⁶.

⁶ Requête n° 1503176, enregistrée le 10 avril 2015.

Actuellement, des palissades interdisent l'accès de la place de la Gare de Clamart.

La pose de palissades de chantier, unilatérale est sans préavis, a soulevé une vague d'indignation immédiate, doublée d'une totale incompréhension. La population a unanimement condamné la méthode :

- **absence totale de concertation**, les habitants mis devant le fait accompli, refus du maire de recevoir les habitants pour expliquer son projet ;
- **Duplicité du maire** : qui prétend que la place n'est plus utilisée par le public mais c'est lui qui en a interdit l'accès en installant des palissades, après avoir abattu les arbres⁷ ;



⁷ Photographies prises le 23 mars 2015.





Les habitants dénoncent également :

- **L'obstruction du passage souterrain sous la voie ferrée**, qui impose aux riverains de la voie ferrée rue du chemin Vert de Clamart, d'Issy et de Vanves de faire un grand détour pour accéder aux commerces, à la gare de Clamart. Ils renoncent donc pour certains à traverser la voie ferrée et à fréquenter les commerces du quartier ; Les personnes à mobilité réduite de ce côté de la voie ne disposent plus du moindre accès aménagé à la Gare, les commerçants ont perdu une partie de leur clientèle, venue de cette partie de quartier qui n'a plus d'accès à la place de la gare et aux rues commerçantes environnantes, au marché de la Fourche les mercredi et dimanche matin ;
- La **sécurité est compromise** : autour des palissades, les voies de circulations sont réduites, elles imposent la coexistence entre les automobiles, les cyclistes et les usagers piétons de la gare, au **risque de graves accidents**⁸ ; les palissades ont

⁸ A notre connaissance, 2 accidents de piétons, usagers de la gare, sont d'ores e déjà à déplorer, renversés par des automobilistes se rendant au parking derrière la gare, sans aucune visibilité.

créé une vaste zone à l'abri de tout regard, devenue lieu de rencontre de **bagarres, de trafics, d'alcool** ;

- **Absence totale de voies cyclables**, réduction du nombre d'arceaux de vélos par rapport à la situation précédente, déjà insuffisante, aucune sécurisation des cycles⁹.

Nous nous opposons à cette privatisation de la place publique pour plusieurs raisons, de forme et de fond.

I – EN LA FORME

➤ **La démocratie locale bafouée :**

Les habitants sont totalement absents de ce projet. Tant ceux du quartier, que ceux de la ville de Clamart et ceux des 4 communes alentour qui pourtant sont impactées directement par la construction de la gare du Grand Paris.

D'ores et déjà, des conseillers municipaux des 3 autres communes (Issy les Moulineaux, Vanves, Malakoff) ont émis des observations sur ce projet pour regretter tant son caractère unilatéral, que l'aberration qui consiste à obstruer la gare du Grand Paris Express qui desservira leur ville respective.

Ce projet de vente de la place de la Gare à un promoteur immobilier est imposé sur la base de quelques esquisses d'un ami architecte du maire, d'un style architectural douteux, celui du pastiche largement rejeté par la population de ce quartier.

➤ **Une enquête publique insincère :**

Tout le déroulement de la procédure d'enquête publique révèle la volonté de la commune de tromper les citoyens.

Des délais d'ouverture de l'enquête raccourcis grâce au calendrier des jours fériés :

Alors que le code de la voirie routière prévoit l'obligation de conduire une enquête publique 15 jours, le choix de la municipalité de fixer les dates de l'enquête publique de déclassement de la place de la gare du 4 au 22 mai 2015, comprenant 2 jours fériés¹⁰, dont l'un un jeudi de long week end, a conduit à réduire, de fait, la durée réelle de l'enquête et l'accessibilité du public aux documents.

⁹ L'association Les Dérailleurs de Clamart et des propriétaires de vélos se sont d'ailleurs insurgés contre cette méthode, et cette situation actuelle.

¹⁰ Les vendredi 8 mai et jeudi 14 mai 2015.

Informations erronées dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique et le journal municipal¹¹ de nature à tromper le public

Ces deux documents mentionnent faussement que les documents de l'enquête publique sont disponibles les « *lundi, mercredi et vendredi de 8h30 à 12h /mardi et jeudi de 13h30 à 18h* ». Or le service urbanisme est fermé à certaines de ces heures, de telle sorte que le public, dont nous fûmes, n'a pu consulter ces documents et inscrire ses observations sur le registre aux heures et jours annoncés.

Retard dans la mise à disposition des documents de l'enquête et dissimulation:

L'arrêté d'enquête imposait la mise à disposition des documents de l'enquête publique sur le site internet de la ville dès l'ouverture de celle-ci. Ils ne le furent que le lendemain, sous la contrainte de notre association, soit 24 heures après l'ouverture de l'enquête publique.

De même, n'a pas été spontanément annexé à la notice explicative concernant l'état du passage sous terrain « ville-ville » le rapport d'architecte pourtant censé justifier sa fermeture. Ce n'est que sur l'insistance d'un citoyen que ce rapport a, enfin, été communiqué au public¹².

L'absence d'informations sur le contexte :

- L'existence du projet de Gare du Grand Paris Express, de l'arrivée de la Ligne 15 Sud du super métro, ne sont qu'évoquées de manière lapidaire et générale, sans en décrire ni la consistance, ni les implications sur le quartier.
- Sont également dissimulés les projets d'aménagement de la ville sur l'ensemble du quartier, à tout le moins la première phase, pourtant annoncée avec emphase dans le journal municipal¹³, mentionnant « *des travaux de grande envergure qui prévoient de l'habitat pour tous, rue de Fleury et place de la gare dans un premier temps* ». Si l'on en croit le service de l'urbanisme, ces constructions projetées sur la place de la gare comprendraient environ 200 logements, et la friche de 2,5 ha derrière la gare accueillerait 600 logements. Un tel projet « *d'envergure* » aurait dû être porté à la connaissance du public et du Commissaire enquêteur afin de les éclairer sur la réalité de la consistance de ce premier projet d'ensemble.
- Ne figurent pas les esquisses des bâtiments projetés dans le dossier d'enquête publique, alors qu'ils sont exposés complaisamment par le maire sur les palissades, dans le bulletin municipal à plusieurs reprises¹⁴, et sur le site internet de la ville. L'architecte, Monsieur PAUL, a même été choisi et présenté lors d'une réunion de quartier en janvier 2015 par le maire de Clamart.

¹¹ Arrêté du 13 mai 2015 et Clamart Infos de mai 2015 ; site internet de la ville.

¹² Cette dissimulation s'explique d'autant mieux que le rapport contredit les affirmations de la commune dans la notice explicative à propos de l'état réel de ce souterrain.

¹³ Clamart Infos février 2015, p. 15.

¹⁴ Clamart Infos janvier, février et mai 2015.

L'absence d'étude d'impact du projet sur le quartier

Ni l'obturation de la place de la gare, du souterrain, actuellement, ni la réalisation des immeubles envisagés (6 niveaux pour 90 logements), ni la réalisation de 200 places de parkings publics souterrains sous la place de la gare ne font l'objet d'une étude d'impact sur : les circulations, le développement des circulations douces, la création d'un pôle multimodal des moyens de déplacements urbains (gare routière, lignes de bus, cycles, place des piétons, entrée et sortie de parkings, entrée de la gare...). Compte tenu de l'impact de ces constructions, l'absence de document ne permet pas d'apprécier l'éventuelle utilité publique du projet de déclassement du domaine public de la place de la Gare, en vue duquel est conduite la présente enquête publique.

➤ Des Informations mensongères :

Aux habitants depuis décembre 2014 :

Il a été indiqué aux habitants que la pose des palissades autour de la place de la gare et la fermeture du souterrain étaient présentés comme des « **travaux préparatoires à la gare du Grand Paris** »¹⁵. Or, il n'en n'est rien. Ils ont pour unique objet de permettre la désaffectation au public *manu militari* de ces lieux, première étape de la sortie du domaine public communal, pour engager la procédure de déclassement et permettre alors la vente de ces terrains à un promoteur privé, ayant pour maître d'œuvre un proche du maire de Clamart¹⁶.



¹⁵ Dossier Clamart Infos janvier 2015, panneaux apposés tout le long de la place de la gare.

¹⁶ Cf. ci-après.

Ces palissades sont dépourvues de tout lien avec la réalisation de la gare du Grand Paris Express à Clamart. **Cette manœuvre consistait seulement à assurer l'acceptabilité de cette contrainte**, en la liant fallacieusement à la réalisation d'un grand projet d'intérêt général attendu de tous.

Aux lecteurs du Parisien édition Hauts-de-Seine :

Le maire de Clamart, comprenant l'aberration de son projet au fond de construire un immeuble au ras de l'entrée de la gare de Clamart, prochaine gare du Grand Paris, a déclaré au quotidien local¹⁷, « *dans le cadre du GPE, la gare sera démolie et reconstruite plus loin* ».

Or, la Société du Grand Paris a démenti cette affirmation, rappelant que « son projet ne consiste aujourd'hui qu'en la reconstruction de la gare » sur la seule emprise de la gare actuelle qu'elle a achetée. En aucun cas il n'est donc prévu un déplacement de la gare actuelle, sur les terrains appartenant au demeurant à Réseau Ferré de France et non à la SGP.

Ce rappel est parfaitement conforme à la **Déclaration d'Utilité Publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Sud**¹⁸, qui arrête le 24 décembre 2014 le projet de gare de Clamart selon ce schéma, avec l'accès actuel donnant sur la place de la gare conservé¹⁹ :



¹⁷ Edition du 7 mai 2015, « Aménagement de la place de la gare : la colère gronde déjà », de Pascale Autran.

¹⁸ Décret n° 2014-1607 du 24 décembre 2014 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique reliant les gares de Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs du réseau de transport public du Grand Paris.

¹⁹ Schéma de la gare de Clamart dans le dossier d'enquête publique de la SGP, faisant l'objet du décret n°2014-1607 précité.

Tel est donc l'état actuel de la gare et de son accès, y compris de l'accès à la future gare du Grand Paris Express.

Si l'affirmation de déplacer la gare actuelle était crédible, alors il conviendrait de **suspendre la procédure actuelle de délabement, de renoncer à l'enquête publique en cours**, dans l'attente d'une décision officielle sur ce point, et de la modification du projet de travaux de la Société du Grand Paris, compte tenu du caractère substantiel d'un tel changement.

Aux citoyens dans le cadre de l'enquête publique à propos de l'état réel du souterrain :

Le maire de Clamart justifie la fermeture du souterrain par un rapport d'architecte censé démontrer « *son caractère vétuste, difficile et coûteux à entretenir* », ainsi que par l'existence « *d'incivilités et d'actes de délinquances* » récurrents.

Ces affirmations ne sont étayées d'aucun élément, aucun chiffre.

Au contraire, le rapport d'architecte produit –tardivement- dans le cadre de l'enquête publique établit d'une part l'absence totale de danger de ce souterrain, relevant de simples fissures et l'absence de pathologie, d'évolution des désordres constatés. Il est par ailleurs, en l'état des constatations, incapable de déterminer la nature des travaux à réaliser pour le conforter ou d'en chiffrer le coût.

C'est donc bien au prix d'un véritable mensonge que le maire argue de l'état de délabement du souterrain pour en justifier la fermeture.

II – AU FOND

Nos raisons de refuser ce projet sont parfaitement fondées.

➤ **Ce projet opère un saucissonnage artificiel de l'aménagement du quartier de la gare :**

Avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express et de la ligne 15 Sud, il est évident que tout ce quartier sera, enfin, requalifié.

C'est donc un projet d'aménagement d'ensemble qui devra être réalisé autour de la gare, de son bâtiment actuel (lequel sera reconstruit), de ses accès nord et sud, et des terrains appartenant à RFF de 2,5 ha.

On ne saurait dissocier la construction de la place de la gare de cette opération globale d'aménagement.

Or la maire de Clamart propose de saucissonner cet aménagement du quartier, en posant 1 bâtiment, sans aucune cohérence avec l'ensemble.

Pire, au détriment de l'aménagement du secteur.

Ce projet actuel crée d'ores et déjà un « mur » entre le quartier et la gare, ses « friches » à aménager.

➤ **Ce projet est dépourvu de toute utilité publique :**

- L'implantation des immeubles casse la perspective visuelle de la gare et détruit le couvert végétal constitutif de l'identité de la ville ;

- Aucun équipement public n'est prévu

Ni école, ni crèche, ni lieu de convivialité, alors même que le secteur est appelé, selon les projets du maire, à accueillir plus de 200 logements supplémentaires (voire 400 selon les informations contradictoires fournies) dans une première phase. Or, les écoles et structures petite enfance sont déjà saturées dans le quartier. Bien plus, le maire a annoncé en mai 2015²⁰ son intention de vendre l'emprise municipale destinée à construire une école dans la rue des Garrements (angle rue Margueritte Renaudin, à 200 mètres de la gare de Clamart) en cas de besoin dans ce quartier de la gare. En d'autres termes, le maire prévoit de construire tout en se désarmant totalement en matière d'équipements publics structurants, nécessaires à la satisfaction des besoins premiers des habitants ;

- La réalisation d'un parking souterrain public de 200 places ne justifie pas le déclassement de la place de la gare

Dans l'arrêté prescrivant l'enquête publique du 13 avril 2015, le maire de Clamart justifie l'urgence de la procédure de déclassement de la place de la gare par la nécessité de réaliser « **d'au moins 200 places de stationnement public** » avant novembre 2017, pour ne pas gêner le chantier de la gare de la ligne 15.

Ce motif invoqué s'oppose au déclassement de la place de la gare et implique, au contraire, le **maintien dans le domaine public de cette parcelle**: puisqu'il s'agit d'un parking public il continuera d'appartenir au domaine public communal. Même à supposer que la gestion de ce parking serait déléguée à un opérateur privé (type Vinci, Q Park), il demeurerait incorporé dans le domaine public municipal (propriété publique, aménagement spécial, service public, au sens du code de la Propriété des personnes publiques).

La proposition de déclassement est donc sans objet en l'espèce.

- un style architectural douteux, type pastiche, retenu par cet ami du maire actuel, sans étude préalable²¹, ni lien avec le quartier ;



²⁰ Point de vue de M. Berger, Clamart Infos, mai 2015, p. 11.

²¹ Esquisses publiées dans le journal Clamart Infos janvier et mai 2015.

- Un projet de construction déjà finalisé par un architecte ami de l'actuel maire, Monsieur Paul, sans aucun concours, mise en concurrence, conduisant à douter sérieusement de l'impartialité de la conduite de cette opération.

➤ **Ce projet est contraire à l'intérêt général : il compromet la réalisation de la gare du Grand Paris Express et l'aménagement du quartier**

- Ce projet de construction entrave l'accessibilité de la gare et de ses axes de circulation, privilégiant l'implantation des immeubles et leur rentabilisation par la promotion immobilière, ce qui rendra rebutant ce quartier du Grand Paris.
Le passage sous porche pour accéder à la gare accentuera le sentiment discrétionnaire et l'étouffement des usagers.
- Il isole la gare : elle se retrouve enclavée, les cheminements sont réduits (6,5 mètres de largeur), cela créera un sentiment d'étouffement des voyageurs et habitants ;
- Il compromet la réalisation et le développement de la gare du Grand Paris Express de Clamart, en implantant une construction à 6 niveaux à 5 mètres de la bouche d'entrée de la gare du Grand Paris et de ses 6 500 voyageurs/jours prévus par la société du Grand Paris, ruine l'accès à la Gare du fait de la rareté de l'espace.
Ce projet annihile tous les atouts de la Gare du Grand Paris Fort d'Issy / Vanves / Clamart conçus et arrêtés par la DUP du 24 décembre 2014²².

Dans le scénario retenu par la Société du Grand Paris²³, « *La gare souterraine est en partie située sous le faisceau ferroviaire et en partie située sous le parking au sud de la gare actuelle de Clamart. Le nouveau bâtiment voyageur est localisé au nord du faisceau ferroviaire. **Le bâtiment actuel du Transilien est maintenu et utilisé depuis la place de la gare de Clamart.*** »

Selon la SGP, cette implantation de la gare permet « *d'optimiser la correspondance avec la ligne N du Transilien. De plus, **il présente des accès depuis les côtés nord et sud des voies ferrées. Il permet également une bonne desserte des quartiers qui l'entourent*** ».

Il est ainsi mis l'accent par la SGP sur la nécessité de conserver l'accès actuel de la gare sur la place de la Gare, caractéristique essentielle de son projet.

La construction d'un immeuble de 2 000 m2 sur 6 niveaux sur la place de la gare, telle que projetée par le maire, à 6 mètres de l'entrée de la Gare du Grand Paris Express compromet gravement le projet de la SGP, qui a été approuvé par décret en Conseil d'Etat et déclaré d'utilité publique.

²² Décret précité.

²³ Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, enquête publique de la Ligne 15 Sud.

4.4 Gare de Fort d'Issy – Vanves – Clamart

La gare Grand Paris Express de Fort d'Issy – Vanves – Clamart est localisée à la limite entre les quatre territoires communaux d'Issy-les-Moulineaux, de Vanves, de Clamart et de Malakoff, en correspondance avec la gare Transilien actuelle de Clamart (ligne N).

Deux scénarios d'implantation de la gare ont été étudiés et ont fait l'objet d'une analyse multicritère.

- Scénario 1

Dans ce premier scénario, la gare souterraine est en partie située sous le faisceau ferroviaire et en partie située sous le parking au sud de la gare actuelle de Clamart. Le nouveau bâtiment voyageur est localisé au nord du faisceau ferroviaire. Le bâtiment actuel du Transilien est maintenu et utilisé depuis la place de la gare de Clamart.

- Scénario 2

Dans ce scénario, la gare souterraine est implantée au nord du faisceau ferroviaire, sur le territoire d'Issy-les-Moulineaux. Le bâtiment voyageur est implanté sur l'îlot localisé entre la rue du Chemin Vert, l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue du professeur Calmette.

Figure 6 : Vue en plan d'implantation des différents scénarios de la gare de Fort d'Issy - Vanves - Clamart



Tableau 4 : Analyse multicritère des scénarios de la gare de Fort d'Issy - Vanves - Clamart

Critère	Scénario 1	Scénario 2
1. Critères de fonctionnalités		
1.1 Tracé et exploitation du réseau		
1.2 Efficacité de la gare		
1.3 Connectivité de la gare		
1.4 Insertion urbaine (création de valeur)		
2. Critères techniques et environnementaux		
3. Critères de coûts		
4. Critères de délais		

Très favorable Favorable Défavorable Très défavorable

Le scénario 1 propose une implantation de la gare permettant d'optimiser la correspondance avec la ligne N du Transilien. De plus, il présente des accès depuis les côtés nord et sud des voies ferrées. Il permet également une bonne desserte des quartiers qui l'entourent.

Le scénario 2 propose une implantation de la gare sur le territoire de la commune d'Issy-les-Moulineaux de façon à redynamiser le territoire nord de la gare. En revanche, la construction d'un tel scénario est rendue difficile par l'absence de réelles disponibilités foncières. Par conséquent, des mesures d'expropriations apparaissent nécessaires et risquent de porter préjudice au délai de réalisation d'une telle solution. La complexité des travaux (réalisation presque entièrement en souterrain) a également un impact direct sur ce délai. Par ailleurs, la correspondance avec le Transilien N est relativement médiocre.

Le **scénario 1** est retenu car il permet une très bonne connexion avec le Transilien N ainsi qu'une desserte de proximité des quatre communes, de part et d'autre du faisceau ferroviaire.

- Il densifie le secteur : uniquement des immeubles d'habitation,

A terme plus de 600 logements sans aucun équipement scolaire, petite enfance, structurant prévu dans le secteur. Bien pire, le maire a annoncé son intention de vendre le terrain rue des Garrements réservé pour construire une école dans ce secteur et donc d'en priver le quartier.

Aucune activité économique n'est prévue, alors même que la gare du Grand Paris facilitera les déplacements, constituera un pôle de développement privilégié de nature à favoriser l'installation d'entreprises et de services.

- La sécurité des usagers sera compromise²⁴

Coincés entre un immeuble et une gare, avec pour seule limite les 2 voies de circulation automobiles et cyclistes conduisant au parking auto ; sur un minuscule trottoir ;

²⁴ Comme elle l'est actuellement, 2 accidents graves ayant été portés à notre connaissance, des piétons usagers de la gare ont été renversés par des véhicules se rendant au parking de la gare.

- Il ne s'inscrit pas dans le projet d'aménagement de la friche (2,5 ha) derrière la gare qui devra être aménagée pour développer ce secteur.

Compte tenu des possibilités de construction, cette friche pourrait accueillir 1 500 nouveaux logements, ce qui aggraverait irrémédiablement la circulation des résidents (automobiles, piétons, cyclistes)²⁵



- Il repousse dans le fin fond du quartier et loin de toute accessibilité la gare de notre ville, la gare de la société du Grand Paris, d'importance Régionale, qui est amenée à accueillir plus de 6 500 voyageurs par jour²⁶ ;

- Il oublie les circulations douces

Pour l'heure, la seule réalité de ce projet est celle de la destruction d'accroche vélos, du creusement d'un parking souterrain et de l'afflux inexorable de voitures dans le secteur, obstruant plus encore les voies. Le projet de M. Berger de réduire la largeur des voies du bus et donc restreindre la circulation des vélos et la création de parkings pour faire affluer plus encore de véhicules dans ce secteur²⁷ aggravera encore cette situation.

²⁵ Schéma réalisé par le Collectif Gare montrant l'implantation de la place à déclasser, la gare d Clamart grand Paris et la friche derrière la gare à aménager par la Ville de Clamart.

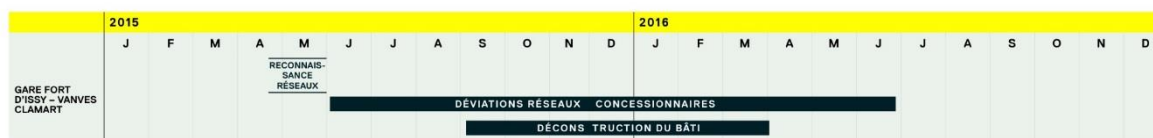
²⁶ Selon les prévisions de la SGP, dans l'enquête publique du projet de GPE 15 Sud, 300 000 sur la ligne.

²⁷ Projet d'aménagement de la rue Jean Jaurès à l'été 2015, le marché de travaux ayant été attribué en ce mois de mai 2015. Il consiste à 100 mètres de la gare, entre La Fourche et la rue Gabriel Péri à réduire la voie du bus ce qui implique de supprimer l'autorisation des cyclistes de circuler en site propre, augmenter le nombre de stationnements automobiles en épis, arracher des arbres, réduire la largeur des trottoirs à 4,30 mètres maximum.

Le plan de circulation obligera les véhicules à s'engager dans un fonctionnement en impasse avec les conséquences suivantes :

- Contrainte de retournement des véhicules dans une voie d'une largeur mal calibrée ;
- La suppression du principe de la marche avant pour favoriser le dépose minute comme cela existait auparavant ;
- Cette desserte va engendrer un **conflit d'usage** entre la sortie des 6 500 voyageurs attendus et les véhicules sortant du parking.
- **Les travaux de creusement et excavation des gravats par le tunnelier de la SGP dès décembre 2015 seront entravés par les travaux de construction de cet immeuble inopportun ;**
- Dès lors que la SGP commencera ses travaux d'excavation du sous-sol pour réaliser le super métro de la ligne 15 Sud²⁸, les parkings publics actuellement sur les terrains RFF seront condamnés et durant **toute la durée de réalisation des travaux de la station du Grand paris Express, il n'existera plus nul emplacement de stationnement autour de la gare**, ni pour les usagers de la gare, ni pour les résidents du quartier, ni pour les chalands des commerces alentour.

Planning prévisionnel des travaux



Les dates de début et de fin des travaux sont mentionnées à titre indicatif et peuvent être amenées à évoluer. Une information précise sera apportée au début de chaque grande phase de travaux.

En résumé, le projet de M. Berger tourne le dos au développement du quartier.

Des alternatives sont évidemment envisageables, respectueuses du quartier, de ses atouts et de nature à l'inscrire dans le XXI siècle.

Une pétition de Clamartois-es, regroupant près de 250 signataires, dont les commentaires sont particulièrement édifiants contre ce projet de construction, ne peut que conforter cette position²⁹.

²⁸ Calendrier prévisionnel des travaux de la gare Fort d'Issy / Vanves / Clamart présenté par la SGP sur Vanves le 19 mai 2015.

²⁹ Ils dénoncent l'absence de concertation, l'affairisme immobilier du maire, l'absence de place publique, l'aberration du projet, l'absence de prise en compte globale du projet d'aménagement dans le cadre de l'arrivée de la gare du Grand Paris, le style pastiche néo-Disneyland... (cf. en annexes).

Nous proposons :

- **que la commune conserve la maîtrise de l'aménagement de ce secteur**, soit en créant une ZAC par exemple avec un opérateur municipal, type société publique locale d'aménagement que nous pourrions créer avec les villes voisines pour assurer l'insertion du projet dans ce territoire commun, soit en désignant un opérateur privé sur la base d'un cahier des charges contraignant défini par la ville et les habitants ;

- **que les habitants du quartier de la gare soient directement associés** dans le cadre d'ateliers de concertation à l'élaboration du projet de rénovation du secteur de cette nouvelle gare, et participent au sein d'un jury de concours, comme il a été fait par l'équipe municipale précédente pour le campus Trivaux-Garenne, au choix du projet. Cela a permis à l'ensemble des habitants de contribuer, dessiner et s'approprier tout le projet structurant de leur quartier. Dans ce cadre, naturellement, l'architecte ami du maire, M. Jean-Christian Paul et son cabinet ne pourront qu'être écartés pour assurer la parfaite objectivité de choix du projet.

Les habitants de la ville de Clamart et des 3 villes alentour dans un rayon de 800 mètres, ainsi que la SGP et la SNCF devront être associés à ce projet pour l'accepter et le vivre en harmonie avec les Clamartois-es de ce quartier.

- Enfin, évidemment, **épargner aux habitants du quartier ce style pastiche néoclassique** qui ne s'inscrit pas dans le mouvement de l'histoire mais nous renvoie 50 ans en arrière.

Au XXI^e siècle, il est évidemment exclu de faire ce grand bond en arrière pour notre ville qui s'inscrit, au contraire, aujourd'hui, dans l'avenir de la métropole du Grand Paris.

Voici les grandes lignes directrices que devrait respecter le projet de rénovation du quartier de la gare de Clamart – Grand Paris :

- **une écriture contemporaine du quartier** : il devra s'intégrer dans son environnement, participer à la création d'une nouvelle génération de quartier et renforcer son attractivité. Il faudra donc éviter de bétonner ce quartier essentiellement pavillonnaire, s'abstenir des fautes de goûts telles que le pastiche à la Disneyland ;
- **mettre en valeur la gare du Grand Paris**, qui doit être une entrée de ville et contribuer au développement de tout le quartier et non pas être honteusement cachée. Elle incarne, avec les 15 autres gares de la ligne 15 Sud la modernité de nos territoires d'Ile de France, 1^{ère} région d'Europe, et doit assumer ce statut, s'en glorifier ;
- **marier de nouveaux matériaux durables**: par l'introduction du végétal, du bois et du fer, afin de respecter l'histoire du chemin de fer dans ce quartier, son identité et d'en assurer la haute qualité environnementale ;
- **en faire un centre attractif et non plus un bout de ville** replié sur lui, en le reliant aux 3 autres communes (Issy, Malakoff, Vanves), car il est situé à leur carrefour, de le relier au centre-ville de Clamart (par les axes actuels Jean Jaurès et Victor Hugo), et non de l'enclaver comme le projette le nouveau maire M. Berger ;
- **en améliorer les cheminements**, en assurant des circulations douces (piétonnes, cyclables, sécurisées), reliés aux autres villes (voie verte, voies de bus...), de larges espaces publics pour accueillir les 6500 voyageurs de la gare du Grand Paris Express et les nouveaux habitants ;

- **doter ce quartier d'équipements publics** qui font aujourd'hui défaut : culturels et sportifs, scolaires pour accompagner l'évolution de la population du quartier ;
- **préparer la transition énergétique** par l'élaboration d'un plan à l'échelle du quartier : implantation d'installations photovoltaïques, d'espaces végétaux pour assurer une régulation thermique, des puits géothermiques pour chauffer les nouvelles constructions, connectique pour mieux maîtriser les consommations d'énergie, la gestion des flux de circulation, de stationnement... L'actuelle municipalité a abandonné l'idée d'un éco-quartier, trop cher à son goût. Nous pensons au contraire qu'il doit être réalisé ici, et maintenant, puisque les terrains Popihn sont, enfin, en cours de dépollution ;
- **développer l'emploi** : la gare est située dans une vaste zone pavillonnaire, caractérisée par un taux d'emplois très faible et une main d'œuvre très qualifiée de cadres : l'emploi doit être réimplanté dans ce quartier (par exemple avec le co-working, les gares se prêtant parfaitement à ces nouveaux outils), et la gare du Grand Paris est une opportunité fantastique pour cela. Il faut donc créer des opérations de bureaux, le long de la voie qui ne peut accueillir des logements, et créer ainsi des emplois sur place, pour les 4 villes et tout particulièrement les Clamartois-es. Des commerces évidemment devront compléter ces aménagements, en plus des logements.

Les Clamartois-es et l'équipe municipale précédente se sont battus avec opiniâtreté ces trois dernières années pour obtenir cette desserte de la gare à Clamart, qui n'était pas assurée, et la maîtrise par la ville de son aménagement (ailleurs confié à la Société du Grand Paris, technostructure sans lien avec les habitants du quartier). Il ne s'agit pas aujourd'hui, au prétexte de l'élection d'un nouveau maire, ami de promoteurs privés aux appétits voraces, de livrer l'avenir de ce quartier et de ses habitants à la réalisation d'opérations juteuses, sans avenir.

La réalisation de cette gare du Grand Paris est une opportunité unique pour le quartier, ses habitants, ses commerces et notre ville qu'il ne faut pas compromettre pour un simple projet d'opération immobilière juteuse.

La **précipitation** et l'**impréparation** de déclassement de la place la gare du domaine démontrent d'évidence le caractère totalement **prématuré** du projet de construction d'un immeuble habitation de 6 niveaux, **aberrant** au regard des enjeux et **incohérent** au regard des aménagements inéluctables à intervenir.

En l'attente d'un projet d'ensemble, concerté et cohérent, il faut donc maintenir la place de la Gare dans son état actuel, de place publique.

C'est pourquoi le projet de déclassement de la place de la Gare et de son souterrain doit être rejeté.

Delphine KRUST
Présidente