

Clamart, le 12 mai 2015

Observations du groupe EELV Clamart sur la procédure de

« Déclassement d'une emprise communale située cours des voyageurs (gare SNCF) à Clamart »

En décembre, la place de la gare s'est retrouvée prisonnière derrière des palissades installées sur décision unilatérale du maire et sans aucune concertation avec les habitants. Cette installation faisait suite à l'abattage des marronniers, la suppression du passage souterrain (qui était pourtant très pratique pour les piétons) reliant Clamart à Issy-les-Moulineaux, le démontage de la cabine téléphonique... Le conseil municipal a voté le 12 février dernier le lancement d'une procédure de déclassement du domaine public de la place de la gare.

Les raisons invoquées

1. *« profiter de l'aménagement par la Société du Grand Paris de cet équipement de transport de premier plan afin de réaménager le secteur de la Gare et de requalifier l'espace public. »*

Pour cela « réaliser un ensemble immobilier de grande qualité urbaine offrant une mixité fonctionnelle (habitations, commerces...) et sociale (logements en accession libre et sociale, logements sociaux dans le respect des règles du PLU en vigueur) au sein d'un espace public valorisé »

En résumé, c'est le remplacement de l'actuelle place de la gare par une barrière de 5 immeubles, qui masque la gare actuelle et la future station de métro de la ligne 15. Ce projet supprimera la place elle-même, ce faisant, il compliquera les circulations actuelles et compromettra les flux circulatoires et les déplacements résultants de l'arrivée de la station de métro. Il obèrera toute évolution future de ce lieu stratégique d'échanges et de rencontres.

Ce projet est incohérent si l'on estime judicieux de traiter l'ensemble des parcelles de la gare comme un projet complet ouvert sur la ville et valorisant un important nœud de transports en commun. Le projet immobilier envisagé va conduire à traiter ce site de 2,5 hectares de manière fractionnée et sans aucune vision d'ensemble ce qui est préjudiciable pour l'avenir.

Comme le souligne le « Collectif Gare », l'espace public sera réduit alors même que l'arrivée du métro nécessitera plus d'espaces pour traiter les flux de circulation et offrir les équipements nécessaires à l'accroissement de population. L'accessibilité de la gare s'en trouvera considérablement altérée : voitures, piétons, cycles et bus se concentreront sur très peu de surface à un endroit où il est éminemment stratégique de maintenir des circulations fluides et aisées dans l'intérêt de tous : habitants, usagers, commerçants.

Contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier d'enquête publique, d'ores et déjà, les barrières mises en place réduisent très sensiblement les conditions d'accès à la gare (les



piétons doivent désormais longer les voies de chemin de fer sur un passage exigü et sont souvent forcés d'utiliser la voie d'accès des automobiles au parking), rallongent le trajet des piétons provenant tant des communes voisines que des quartiers de Clamart, condamne le passage souterrain (que la Société du Grand Paris s'était engagée à maintenir) indispensable aux personnes handicapées ou utilisant des poussettes et des caddies.

Le dossier ne mentionne aucune étude d'impact permettant d'apprécier sa compatibilité avec l'accroissement des flux lié à l'arrivée de la gare du Grand Paris Express (comment vont circuler les piétons, les vélos, les bus, les automobiles ?). En effet, la gare et ses abords ont désormais vocation à devenir le carrefour des communes de Clamart, Malakoff, Vanves, Issy-les-Moulineaux, Châtillon, où s'articuleront une multitude de déplacements (vers Paris, le Haut-Clamart, les communes voisines, et plus largement le Grand Paris).

« ...respect des règles du PLU en vigueur »

Le PLU étant actuellement en révision il semblerait logique que le projet prenne en compte les évolutions futures de celui-ci et soit notamment en cohérence avec le projet de PADD qui est actuellement discuté en concertation avec les Clamartois-es.

Les objectifs énoncés dans le projet actuel de PADD : « limiter la densification dans les quartiers déjà fortement urbanisés » et « les entrées de ville doivent marquer l'identité de la ville » ne semblent pas compatibles avec le projet immobilier actuel qui densifie le quartier gare, déjà très urbanisé, et dont le style, au mieux banal, n'est pas de nature à mettre en valeur le charme de notre ville.

2. Pallier le « manque significatif de stationnement public aux abords de la Gare SNCF de Clamart. »

Pour cela « Il est également nécessaire que l'ensemble immobilier ... propose la totalité de ses obligations de réalisation d'aires de stationnement en souterrain. Enfin, la réalisation d'un parking à vocation publique, également souterrain et d'environ 200 places permettant de répondre aux besoins du quartier et de la future Gare sera recherchée. »

Fidèle à ses orientations pro-voiture individuelle, le maire de Clamart entend réduire les difficultés de stationnement en construisant un parking public de 200 places en complément de toutes les nouvelles places de stationnement liées aux futurs logements. Nul doute que l'attractivité forte de ce parking coûteux entraînera un engorgement des voiries par des automobilistes venant de tous horizons, sans régler le problème chronique de stationnement. Comme évoqué maintes fois, pour des raisons d'écologie, de finances et d'encombrement, dans les villes denses il faut réduire les flux routiers et les stationnements temporaires en cœur de ville au profit des transports en commun et des circulations douces. Le maire ignore ici le sens de l'histoire et le Plan des Déplacements Urbains d'Île-de-France. Contrairement à ce qu'il semble penser, la notion d'intermodalité ne se réduit pas au binôme voiture/métro mais doit prendre en compte de façon prioritaire les circulations douces et les transports en communs, notamment bus et tramways (Clamibus, lignes 189, 394, extension future du TAC et du réseau de bus...).



Par ailleurs, on peut noter que la réalisation d'emplacements de stationnement, identifiée comme une des deux raisons du déclassement, reste hypothétique aux yeux de la municipalité : *« sera recherchée », « pourraient être réalisés ».*

La « concertation »

« réunions de quartier et de concertation mise en œuvre par la Ville de novembre 2014 à janvier 2015, notamment au cours des ateliers et réunions publiques de concertation et de discussion du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) organisés dans le cadre de la procédure de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) lancée au mois d'avril 2014 »

Concernant la concertation, le maire a bien précisé lors d'une réunion publique le 6 janvier que les élections municipales de mars dernier faisaient office de sondage et de plébiscite à son action, y compris ici. Pourtant, il n'est pas sûr que tous les électeurs ayant voté pour M. Berger soient parfaitement en phase avec ce projet, un projet préparé, nous a dit le maire, avec l'aide d'un ami architecte en amont de la campagne électorale, sans ateliers d'urbanisme, sans concours d'architectes, sans possibilité pour la population de donner son avis et de faire évoluer les choses même à la marge.

Les réunions publiques qui ont eu lieu n'étaient donc de fait que des réunions d'information. Quant aux « ateliers de concertation » ils ne furent accessibles que sur invitation et fermement encadrés par les services municipaux, les élus, leurs militants et... les promoteurs eux-mêmes ! Les présentations effectuées, tout comme les affichages municipaux, furent d'ailleurs extrêmement ambiguës, laissant à penser que le projet immobilier était rendu nécessaire par les travaux du Grand Paris ou comme écrit dans le dossier d'enquête publique réalisés *« Dans le cadre des aménagements liés à la création d'une gare de la ligne 15 du métro du Grand Paris Express. »*

Le déclassement de la place de gare et le projet immobilier, privé, qui en est l'origine aura des conséquences non seulement pour les habitants du quartier gare mais également pour l'ensemble des Clamartois-es et, compte-tenu de son impact sur une des gares principales du GPE, pour les habitants des communes limitrophes de Vanves et d'Issy-les-Moulineaux.

Ce projet, s'il avait été élaboré dans le cadre d'une concertation sincère et conduite dans le sens de l'intérêt général, aurait donc également dû être discuté avec ces derniers. Force est de constater que ce ne fut pas le cas.

La « désaffectation » du domaine public

La désaffectation de la place de Clamart, jusque-là très largement utilisée par les Clamartois-es a été induite de façon artificielle par la mise en place de palissades bloquant le passage et par la fermeture du souterrain permettant le franchissement des voies ferrées d'accès.

Cette initiative, visant à justifier le déclassement d'un espace public au profit d'une opération immobilière privée, s'apparente de fait à un tour de passe-passe et ne peut en aucune manière



amener à conclure que cet espace était désaffecté et ne présentait plus une quelconque utilité publique.

Les modalités de l'enquête publique

Le projet immobilier, qui semble de fait la motivation principale de l'opération de déclassement, n'est pas exposé clairement et dans son ensemble au public, l'information fournie est donc incomplète et ne permet pas aux habitants de fournir un avis éclairé sur ce projet.

L'enquête publique, extrêmement courte au regard des enjeux du projet, n'aura lieu que sur 13 jours ouvrés et, en fait, sur 13 demi-journées, compte-tenu des horaires du service urbanisme et des jours fériés qui tombent malencontreusement dans le créneau choisi par la municipalité.

Les horaires du service urbanisme (8h30-12h ou 13h30-18h selon les jours) ne peuvent convenir aux gens qui travaillent et utilisent la gare SNCF pour cela... (L'élargissement des horaires d'accès au cahier d'enquête, en dehors des heures d'ouverture au public du service de l'urbanisme, n'a été connu que très récemment et n'est pas mentionné sur l'avis d'enquête publique)

Certes, le dossier d'enquête est disponible en ligne sur le site de la mairie (lien discret en bas de la page d'accueil), et il est possible de communiquer par courrier avec le commissaire enquêteur, mais force est de reconnaître que les conditions de cette consultation ne sont pas idéales. La prolongation de l'enquête, de façon à permettre à tous les Clamartois-es de s'exprimer, nous paraît donc nécessaire.

En conclusion

EELV Clamart s'oppose, pour les raisons développées ci-dessus, à ce projet, dénonce une démarche non concertée et anti-démocratique et demande donc au maire :

1. De renoncer au déclassement de la place de la gare.
2. De lancer une concertation avec les Clamartois-es et plus largement avec tous les utilisateurs potentiels de la place de la gare pour réfléchir sur le devenir de cet espace public dans un schéma global « gare SNCF - station de métro de la ligne 15 - aménagement des 2,5 ha de friche ferroviaire située derrière la gare ».

Roland Rabeau
Responsable du groupe local EELV Clamart

Courrier : EELV, 61 rue des Roissys, 92140 Clamart
Courriel : contact@eelv-clamart.org
Site Web : www.eelv-clamart.fr

